



ΚΑΝÓΝΕΣ & ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΪ AIR RALLY FLYING

2015 EDITION

ΕΓΚΡΪΘΗΚΕ ΑΠÓ ΕΠΙΤΡΟΠΉ ΓΕΝΙΚΉΣ ΑΕΡΟΠΟΡΪΑΣ ΚΑΤΆ ΤΟ
FAI/GAC MEETING, LAUSANNE

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

Maison du Sport International,

Av. de Rhodanie 54,

CH 1007 Lausanne, Switzerland

tel: +41 (0) 345 10 70

fax: +41 (0) 345 10 77

email: info@fai.org

Web: www.fai.org

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

MSI, Av, de Rhodanie 54, CH-1007 Lausanne, Switzerland

Copyright 2015

All rights reserved. Copyright in this document is owned by the Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Any person acting on behalf of the FAI or one of its Members hereunder is hereby authorized to copy, print, and distribute this document, subject to the following conditions:

1. The document may be used for information only and may not be exploited for commercial purposes.
2. Any copy of this document or portion thereof must include this copyright notice.

Note that any product, process or technology described in the document may be the subject of other Intellectual Property rights by the Fédération Aéronautique Internationale or other entities and is not licensed hereunder.

Δικαιώματα Διεθνών Αθλητικών Γεγονότων F.A.I.

Όλα τα διεθνή αθλητικά γεγονότα που οργανώνονται εξ ολοκλήρου ή μερικώς σύμφωνα με τους κανόνες της Διεθνούς Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (Fédération Aéronautique Internationale) του Κώδικα Αθλημάτων ¹ ονομάζονται *Διεθνή Αθλητικά Γεγονότα*². Σύμφωνα με το Καταστατικό της F.A.I. ³ η F.A.I. είναι κύριος και ελέγχει όλα τα δικαιώματα που συνδέονται με τα Διεθνή Αθλητικά Γεγονότα της F.A.I.. Τα μέλη της F.A.I. ⁴ θα επιβάλλουν, εντός των εθνικών χώρων τους ⁵, την ιδιοκτησία των Διεθνών Αθλητικών Γεγονότων της FAI και θα απαιτούν την καταχώρησή τους στο Ημερολόγιο Αθλητικών της FAI⁶.

Άδεια και αρμοδιότητα για την εκμετάλλευση όλων των δικαιωμάτων από εμπορική δραστηριότητα τέτοιων γεγονότων, που περιλαμβάνει ενδεικτικά και όχι περιοριστικά τη διαφήμιση κατά τη διάρκεια ή αυτών των γεγονότων, χρήση του ονόματος του γεγονότος ή του λογότυπου για εμπορικούς σκοπούς και χρήση κάθε ήχου ή/και εικόνας, είτε ηλεκτρονικά αποθηκευόμενων ή με οποιονδήποτε άλλο τρόπο μεταδιδόμενων σε πραγματικό χρόνο, πρέπει να ζητηθεί μέσω προηγούμενης συμφωνίας με την FAI. Αυτή η συμφωνία περιλαμβάνει ειδικά όλα τα δικαιώματα χρήσης κάθε υλικού, ηλεκτρονικού μέσου ή άλλου, το οποίο περιλαμβάνεται ή αποτελεί μέρος κάθε μεθόδου ή συστήματος για την κρίση, βαθμολόγηση, αξιολόγηση επίδοσης/σεων ή πληροφορίας κάθε Διεθνούς Αθλητικού Γεγονότος της F.A.I.⁷

Κάθε Αεραθλητική Επιτροπή της F.A.I. ⁸ εξουσιοδοτείται να διαπραγματεύεται συμφωνίες εκ των προτέρων, εκ μέρους της F.A.I. με τα μέλη της F.A.I. και οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο φυσικό ή νομικό όπως απαιτείται, για την μεταβίβαση ολόκληρων ή μέρους των δικαιωμάτων από κάθε Διεθνές Αθλητικό Γεγονός της F.A.I. (εκτός των Παγκοσμίων Αεροπορικών Αθλημάτων ⁹) το οποίο οργανώνεται εξ ολοκλήρου ή κατά μέρος σύμφωνα με τον Κώδικα Αθλημάτων ¹⁰ για το οποίο η Επιτροπή αυτή είναι υπεύθυνη ¹¹. Κάθε

¹FAI Statutes, Chapter 1, par. 1.6

²FAI Sporting Code, General Section, Chapter 3, par.3.13

³FAI Statutes, Chapter 1, par. 1.8.1

⁴FAI Statutes, Chapter 2, par. 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2; 2.7.2

⁵FAI Bylaws, Chapter 1, par. 1.2.1

⁶FAI Statutes, Chapter 2, par.2.4.2.2.5

⁷FAI Bylaws, Chapter 1, par. 1.2.3

⁸FAI Statutes, Chapter 5, par.5.1.1; 5.5; 5.6

⁹FAI Sporting Code, General Section, Chapter 3, par.3.1.7

¹⁰FAI Sporting Code, General Section, Chapter 1, par. 1.2; 1.4

¹¹FAI Statutes, Chapter 5, par.5.6.3

τέτοια μεταβίβαση δικαιωμάτων θα γίνεται μέσω 'Συμφωνίας Διοργάνωσης' ¹², όπως ορίζεται στους ισχύοντες Κανονισμούς FAI Κεφάλαιο 1, παρ. 1.2 'Κανόνες για τη μεταβίβαση δικαιωμάτων στα Διεθνή Αθλητικά Γεγονότα της FAI'.

Κάθε πρόσωπο φυσικό ή νομικό το οποίο αποδέχεται την ευθύνη για την οργάνωση Αθλητικού Γεγονότος της F.A.I., είτε με γραπτή συμφωνία ή μη, αποδέχεται ταυτόχρονα και τα δικαιώματα ιδιοκτησίας της F.A.I. όπως περιγράφονται ανωτέρω. Όταν δεν υφίσταται έγγραφη παραχώρηση των δικαιωμάτων η F.A.I. διατηρεί όλα τα δικαιώματα από και στο γεγονός. Ανεξάρτητα από την ύπαρξη συμφωνίας ή την εκχώρηση των δικαιωμάτων, η F.A.I. θα έχει, χωρίς τη καταβολή κανενός ποσού για την δική της αρχειοθέτηση ή/και την προβολή, πλήρη πρόσβαση σε κάθε ηχητικό ή/και οπτικό υλικό καθενός Αθλητικού Γεγονότος F.A.I. και διατηρεί δι' εαυτήν το δικαίωμα να καταγράφει κάθε και οποιοδήποτε μέρος οποιουδήποτε γεγονότος, με κινηματογράφηση ή/και φωτογράφιση για την ανωτέρω περιγραφόμενη χρήση αζημίως.

¹²FAI Bylaws, Chapter 1, par.1.2.2

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα	vii
Πίνακες	viii
Σχήματα	1
A' Κανονισμοί AIR RALLY FLYING	2
1 Κανόνες Αγώνων	4
A.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ	4
A.2 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ	5
A.3 ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΓΩΝΑ	7
A.3.1 Αγώνισμα Αεροναυτιλίας	7
A.3.2 Σχεδίαση Αγώνισματος Ναυτιλίας	8
A.3.3 Αγώνισμα Χρονομέτρησης	9
A.3.4 Αγώνισμα Παρατήρησης	9
A.3.5 Αγώνισμα Προσγείωσης	10
A.3.6 Σύστημα καταγραφής δεδομένων Πτήσης	12
A.4 ΠΟΙΝΕΣ	12
A.5 ΛΟΓΟΙ ΑΚΥΡΩΣΗΣ	14
A.6 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ	15
A.7 ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ	16
A.8 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ	16
A.9 ΤΕΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	18

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	20
1.Α' ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.Ι	20
1.Β' ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.ΙΙ	21
1.Γ' ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.ΙΙΙ	23
1.Δ' ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.ΙV	24
Β' ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	1
2 ΓΕΝΙΚΑ	2
Β.1	2
Β.2 ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΩΡΟΥ	3
Β.3 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	4
Β.4 ΔΙΑΜΟΝΗ	5
Β.5 ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	5
Β.6 ΠΡΟΠΟΝΗΣΕΙΣ	6
Β.7 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ	6
Β.8 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ	6
Β.9 ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	7
Β.10 ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ	8
Β.11 ΚΡΙΤΕΣ, ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ	10
Β.12 ΘΕΣΗ/ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΡΙΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	10
Β.13 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	11
Β.14 ΒΡΑΒΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΝΟΜΕΣ	12
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	14
2.Α' ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.Ι	14
Γ' Εθνικοί Κανονισμοί	15
3 Εισαγωγή	16
Γ.1 C.1 Διοργανωτής	16

Γ.2 C.2 Τόπος	16
Γ.3 C.3 Ημερομηνία	16
Γ.4 C.4 Συμμετοχές	16
Γ.5 C.6Τέλη Συμμετοχής	17
Γ.6 C.7 ΜΕΛΗ ΟΜΑΔΑΣ	18
Γ.7 C.8 ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	18
Γ.7.1 Αεροπλάνα	18
Γ.7.2 Ασφάλιση	18
Γ.8 C.9 ΑΦΙΞΕΙΣ	18
Γ.9 C.10 ΕΠΙΣΗΜΗ ΓΛΩΣΣΑ	18
Γ.10C.11 ΕΝΗΜΕΡΩΣΕΙΣ	19
Γ.11C.12 ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ	19
Γ.12C.13 ΧΑΡΤΗΣ ΑΓΩΝΩΝ	19
Γ.13C.14 ΕΛΕΓΧΟΣ DOPING	19
Γ.14C.15 ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ	19

Δ' Δ. ΚΡΙΤΕΣ - ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ 20

4 D.1 ΓΕΝΙΚΑ 21

Δ.1 D.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	21
Δ.1.1 D.2.1 Επιλογή	21
Δ.1.2 D.2.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ	22
Δ.2 D.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΡΙΤΕΣ	22
Δ.2.1 D.3.1 ΕΠΙΛΟΓΗ	23
Δ.2.2 D.3.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ	23
Δ.3 D.4 ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ	24
Δ.4 D.5 ΕΞΟΔΑ	24
Δ.5 ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.Ι - ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΜΕΛΟΥΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	24
Δ.6 Ε. ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ RALLY ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΝΕΩΝ	24

Δ.7 ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΕΣ, ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ Ή Η-ΠΕΙΡΩΤΙΚΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ	25
Δ.7.1 F.1 ΑΡΧΙΚΗ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΑ	25
Δ.7.2 F.2 ΤΕΛΙΚΗ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΑ	26
Δ.7.3 F.3 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΑΣ	26
Δ.7.4 F.4 ΤΕΛΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ	27
Δ.7.5 F.5 ΤΟΠΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ	27

Κατάλογος Πινάκων

Κατάλογος Σχημάτων

1.Α'. Βαθμολογία προσγείωσης	20
1.Β'. Παράδειγμα φύλλου αγώνα	21
1.Γ'. Φύλλο Απαντήσεων Αγώνα	23
1.Δ'. Στόχοι διαδρομής	24

Μέρος Α΄

Κανονισμοί AIR RALLY FLYING

Σκοποί του Rally Flying

Το άθλημα του Rally Flying έχει σκοπό να βελτιώσει την ικανότητα πτήσης και αεροναυτιλίας κάθε ομάδας (Rally Crew) καθώς και του χειρισμού του αεροσκάφους υπό Μετεωρολογικές Συνθήκες Εξ Όψεως (Visual Meteorological Conditions - VMC) κατά το δυνατό χωρίς εξάρτηση από τεχνικά βοηθήματα και εξαρτήματα. Έτσι το άθλημα Rally Flying βελτιώνει την ασφάλεια πτήσεων. Οι στόχοι του αθλήματος επιτυγχάνονται ως εξής:

- Δίνοντας έμφαση στην ικανότητα ναυτιλίας δεδομένης διαδρομής με χρήση μόνο βασικού εξοπλισμού
- Δίνοντας έμφαση στην ικανότητα παρακολούθησης ιχνών ακριβείας με ταυτόχρονη απαίτηση εκπλήρωσης ακριβούς χρονισμού (άσκηση χρονικής ακρίβειας)
- Δίνοντας έμφαση στην ικανότητα επίτευξης παρατηρήσεων κατά τη διάρκεια της άσκησης ναυτιλίας και χρονομέτρησης (άσκηση παρατήρησης)
- Δίνοντας έμφαση στην ικανότητα του πληρώματος να χειριστεί το αεροπλάνο σε κοντό και στενό διάδρομο (άσκηση προσγειώσεως) έτσι ώστε να επιδειχθεί η ικανότητα του πληρώματος στον ασφαλή και ακριβή χειρισμό του αεροπλάνου

Κεφάλαιο 1

Κανόνες Αγώνων

Α΄.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- A.1.1 Η Διεθνής Αεραθλητική Ομοσπονδία (F.A.I.), που εκπροσωπείται από την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας (GAC), θα οργανώνει ένα Παγκόσμιο Αεροπορικό Ράλλυ ανά διετία και ένα Ηπειρωτικό Πρωτάθλημα Αεροπορικού Ράλλυ κατά τα ενδιάμεσα έτη. Η οργάνωση αυτών των Πρωταθλημάτων θα ανατίθεται σε μιά από τις χώρες-μέλη της F.A.I.
- A.1.1.1 Η κατηγορία unlimited θα περιλαμβάνει υψηλού επιπέδου και πολύ δύσκολες ασκήσεις. Στην κατηγορία αυτή πρέπει να συμμετέχουν πλήρωματα που έχουν καταλάβει μιά από τις πρώτες 25 θέσεις κατάταξης κατά τη διάρκεια των δύο τελευταίων διεθνών αγώνων, Ευρωπαϊκών ή Παγκόσμιων Πρωταθλημάτων Rally Flying και είναι ανοικτή σε συμμετοχές και άλλων πληρωμάτων εφόσον το επιθυμούν.
- A.1.1.2 Η advanced κατηγορία θα περιλαμβάνει το βασικό επίπεδο για χειριστές και αεροναυτίλους που βρίσκονται, σε κατάταξη, κάτω από την 25η θέση κατά τη διάρκεια των τελευταίων 2 διεθνών αγώνων, Ευρωπαϊκού ή Παγκόσμιου Πρωταθλήματος.
- A.1.1.3 Το κάθε πλήρωμα θα δηλώνει την προτίμησή του σχετικά με την κατηγορία στην οποία επιθυμεί να διαγωνιστεί.
- A.1.2 Και τα δύο Πρωταθλήματα είναι Διεθνή Γεγονότα και θα οργανώνονται και εκτελούνται σύμφωνα με τον ισχύοντα Κανονισμό Αγώνων της F.A.I. καθώς και τους τρέχοντες Κανόνες & Κανονισμούς Αεροπορικών Ράλλυ της F.A.I. και δύναται να συνδυαστούν με τους Παγκόσμιους Αεροπορικούς Αγώνες.
- A.1.3. Αν οι εθνικοί Κανόνες της φιλοξενούσας χώρας ορίζουν πλιό αυστηρούς κανόνες απ'ο,τι οι περιεχόμενοι στο παρόν, τότε υπερισχύουν. Σε αυτή τη περίπτωση η Οργανώτρια Χώρα θα πρέπει να παρουσιάσει αυτούς τους Κανόνες στον Πρόεδρο της Επιτροπής Κριτών και τους Κριτές.
- A.1.4 Λοιπά Διεθνή και Εθνικά Πρωταθλήματα Αεροπορικών Ράλλυ θα εκτελούνται σύμφωνα με τους παρόντες Κανόνες και Κανονισμούς.

- A.1.5 Οι αγώνες θα εκτελούνται μόνο υπό συνθήκες VMC ¹ όπως προσδιορίζονται από τον ICAO ² και θα υπόκεινται στους εθνικούς κανόνες VFR ³. Αν οι συνθήκες χειροτερεύσουν κατά τη διάρκεια του αγώνα, εναπόκειται στην αποκλειστική κρίση και υπευθυνότητα του/της χειριστή να συνεχίσει ή όχι.
- A.1.6 Ο αγώνας, ή και οποιοδήποτε τμήμα αυτού, δύναται να αναβληθεί, μετατραπεί ή ακυρωθεί εξαιτίας των επικρατουσών καιρικών συνθηκών ή και για οποιονδήποτε άλλο λόγο κατά τη κρίση του Διευθυντή Αγώνων μετά από συνεννόηση με τον Πρόεδρο της Επιτροπής Κριτών.

Α΄.2 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

- A.2.1 Η επίσημη γλώσσα των αγώνων θα είναι η Ελληνική. Ειδικά για την ραδιο-επικοινωνία μέσω των εγκεκριμένων αεροναυτικών συχνοτήτων μπορεί να χρησιμοποιείται και η Αγγλική.
- A.2.2 Το κάπνισμα απαγορεύεται σε όλους τους δημόσιους χώρους και ειδικά κατά τη διάρκεια της ενημέρωσης και απο-ενημέρωσης (briefing & debriefing).
- A.2.3 Η επίσημη ώρα ορίζεται σε ΤΟΠΙΚΗ ή UTC. Κεντρικό Ρολόι θα βρίσκεται σε εμφανές σημείο με ένδειξη ώρα GPS για τον συγχρονισμό των χρονομέτρων των αγωνιζομένων.
- A.2.4 Κάθε πλήρωμα θα πετάει με το ίδιο αεροσκάφος καθόλη τη διάρκεια των αγώνων. Σε περίπτωση τεχνικού προβλήματος, ο Διευθυντής Αγώνων μπορεί να επιτρέψει την αλλαγή αεροσκάφους.
- A.2.5 Σε περίπτωση τεχνικού προβλήματος το πλήρωμα απαγορεύεται να εγκαταλείψει το αεροσκάφος καθώς και να επικοινωνήσει με άλλα μέλη της ομάδας στην οποία ανήκει. Θα πραγματοποιήσει κλήση μέσω ασυρμάτου (στη χρησιμοποιούμενη συχνότητα επικοινωνιών) προς τον Διευθυντή Αγώνα εξηγώντας την κατάσταση και θα ακολουθήσει τις οδηγίες που θα παρασχεθούν από τη Διεύθυνση Αγώνα προς αυτούς.
- A.2.6 *Μετατροπές του α/φ γίνονται δεκτές μόνο όταν πιστοποιούνται από την αρμόδια εθνική αρχή. Παρ'όλα αυτά, το πλήρωμα μπορεί να αφαιρέσει τα καλιύμματα των τροχών (spats) και να χρωματίσει τους τροχούς σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Α.3.5.11.*
Όλες οι προσγειώσεις θα καταγράφονται με, τουλάχιστον, δύο video cameras, ώστε να υποδοθηθεί ο Διευθυντής Κριτών αν υπάρξει αμφισβήτηση σχετικά με την ακριβή θέση προσγειωσης ή αν ο Πρόεδρος των Κριτών γίνει αποδέκτης διαμαρτυρίας ή αν η Ελληνόδικος Επιτροπή γίνει αποδέκτης ένστασης.
- A.2.6 Επιτρέπονται οι μετατροπές του αεροσκάφους μόνο εφόσον έχουν πιστοποιηθεί και εγκριθεί από τις αρμόδιες αρχές σε απόλυτη δε συμφωνία με την έγκριση που έχει λάβει το αεροσκάφος. Παρόλα αυτά, δεν θεωρείται μετατροπή η αφαίρεση των καλυμμάτων τροχών καθώς και η χρώση των τροχών. Όλες οι προσγειώσεις θα καταγράφονται από, τουλάχιστον δύο (2) κάμερες video ώστε να βοηθηθεί ο Διευθυντής Κριτών στην κρίση του ή ο Πρόεδρος της Ελλανοδίκου Επιτροπής σε περίπτωση που υπάρξει ένσταση ή διαμαρτυρία για το αποτέλεσμα.

¹Visual Meteorological Conditions - Μετεωρολογικές Συνθήκες Εξ Όψεως

²International Civil Aviation Organization - Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας

³Visual Flight Regulations - Κανόνες Πτήσεως Εξ Όψεως

- A.2.7 Κάθε πλήρωμα θα λαμβάνει χάρτες, όχι απαραίτητα αεροναυτικούς, κλίμακας 1:200.000 ή 1:250.000 για την επίλυση όλων των ασκήσεων.
- A.2.8 Πριν από κάθε τμήμα του αγώνα, θα ανακοινώνεται η σειρά και ο χρόνος αναχώρησης κάθε πληρώματος. Για τις απογειώσεις ο ελάχιστος χρόνος μεταξύ δύο διαδοχικών δεν μπορεί να είναι μικρότερος των δύο πρώτων λεπτών της ώρας.
- A.2.9 Για πληρώματα που ανήκουν στην ίδια ομάδα ο Διευθυντής Αγώνα θα φροντίζει ώστε να διαχωρίζονται οι απογειώσεις τους, τουλάχιστον έξι (6) πρώτων λεπτών της ώρας.
- A.2.10 Η χρήση ηλεκτρονικών βοηθημάτων ή/και αυτόματου πιλότου βρίσκεται στη διακριτική ευχέρεια του Διευθυντή Αγώνα. Αν αποφασιστεί να μη χρησιμοποιηθούν τότε όλες οι συσκευές που εμπίπτουν στην απαγόρευση χρήσης θα σφραγίζονται ή θα αφαιρούνται (αν είναι εύκολα πραγματοποιήσιμο) με ευθύνη της Οργανωτικής Επιτροπής των Αγώνων (βλ. και Α.3.6).
- A.2.11 Αεροσκάφη, πληρώματα και προσωπικές αποσκευές θα ελέγχονται για την μη ύπαρξη απαγορευμένων συσκευών αεροναυτικής και επικοινωνιών. Ο έλεγχος, σε κάθε περίπτωση, θα πρέπει να περαιωθεί τουλάχιστον πέντε πρώτα λεπτά της ώρας πριν την επίδοση του φακέλου αγώνα στα πληρώματα.
- A.2.12 Δεκαπέντε λεπτά έως (κατά μέγιστο) τριάντα λεπτά πριν την απογείωση κάθε πληρώματος, θα παραδίδεται ο φάκελος αγώνα στο αντίστοιχο πλήρωμα. Ο φάκελος αυτός θα περιέχει όλες τις πληροφορίες και οδηγίες για την εκτέλεση της πτήσης και παραδίδεται στο αεροσκάφος κάθε πληρώματος.
- A.2.13 Η πτήση του αγώνα θα γίνεται εφαρμόζοντας του παραπάνω κανόνες και οδηγίες.
- A.2.14 Ο οργανωτής θα κάνει χρήση GNSS-FR ώστε να επιβεβαιώσει ότι η το πλήρωμα εκτέλεσε τη πτήση σύμφωνα με τις οδηγίες που είχε λάβει. Αποκλίσεις θα επιφέρουν ποινές σύμφωνα με το κεφ. Α.4. Πολλαπλές αποκλίσεις θα επιφέρουν πολλαπλές ποινές.
- A.2.15 Μετά την προσγείωση το πλήρωμα θα παραμείνει στο αεροσκάφος και είναι υπεύθυνο να παραδώσει τις απαντήσεις μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα στον αρμόδιο συλλέκτη όπως ορίζεται από τον Διευθυντή Αγώνα. Ο χρόνος αυτός ορίζεται σαν το άθροισμα της πραγματοποιηθείσας ώρας άφιξης πλέον του δημοσιευμένου χρόνου όπως έχει καθοριστεί από την Οργανωτική Επιτροπή.
- A.2.16 Κατόπιν ο φάκελος αγώνα, ο οποίος θα πρέπει να περιέχει όλους τους χάρτες με τη διαδρομή, τις οδηγίες πτήσης καθώς και όλες τις φωτογραφίες, θα πρέπει να παραδοθεί στον αρμόδιο συλλέκτη.
- A.2.17 Μέχρι την έναρξη του debriefing το πλήρωμα απαγορεύεται να επικοινωνήσει με οποιονδήποτε πλην των υπευθύνων του αγώνα.
- A.2.18 Πληρώματα που ολοκληρώνουν ένα σκέλος του αγώνα πριν την τελευταία απογείωση αεροπλάνου για το ίδιο σκέλος θα απομονώνονται.

Α΄.3 ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΓΩΝΑ

Α΄.3.1 Αγώνισμα Αεροναυτιλίας

A.3.1.1 Θα διεξάγονται **τέσσερις** διαγωνιστικές πτήσεις. Εάν και οι 4 πτήσεις πραγματοποιηθούν και είναι έγκυρες, η πρώτη θα ακυρώνεται. Κάθε πτήση θα έχει μήκος μεταξύ 80 και 100 NM και (ελάχιστο) 10 σκέλη έως (μέγιστο) 16 σκέλη. Κάθε σκέλος θα είναι μεταξύ 5 NM και 15 NM.

A.3.1.2 Κάθε πτήση αγώνα θα αποτελείται από:

- Προπαρασκευή πτήσης (plotting),
- Αγώνισμα χρονομέτρησης,
- Αγώνισμα παρατήρησης (φωτογραφίες, αποτύπωση στόχων στο έδαφος),
- Αγώνισμα προσγείωσης (ελάχιστο 1, μέγιστο 2)

A.3.1.3 Μετά την απογείωση ο/η χειριστής θα πρέπει να ακολουθήσει τις προκαθορισμένες οδηγίες αναχώρησης. Θα γίνει υπέρπτηση του Αρχικού Σημείου (Start Point - SP) και του ενδιάμεσου Αρχικού Σημείου (intermediate Start Point - iSP) κατά τη φορά του ίχνους αναχώρησης. Θα γίνει υπέρπτηση των Σημείων Ελέγχου (Checkpoints - CP's), του Τελικού Σημείου (Final Point - FP) και του ενδιάμεσου Τελικού Σημείου (intermediate Final Point - iFP) κατά τη φορά του ίχνους άφιξης.

A.3.1.4 Μετά τη διέλευση από το FP/iFP το αεροσκάφος θα πρέπει να ακολουθήσει τις προκαθορισμένες οδηγίες άφιξης.

A.3.1.5 Ο έλεγχος των προκαθορισμένων ιχνών αναχώρησης και άφιξης θα γίνεται με τη χρήση δεδομένων GNSS-FR ⁴. Η μη τήρηση των οδηγιών θα υπόκειται σε ποινές σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στην A.4.4

A.3.1.6 Στροφή άνω των 90⁰ από το ίχνος μεταξύ SP και iFP θα επιφέρει ποινές για κάθε φορά που το σύστημα FR αποτυπώνει τέτοια απόκλιση για περισσότερο από 5 διαδοχικά δευτερόλεπτα.

A.3.1.7 Στροφές μετά τη διέλευση της πύλης χρόνου θα πρέπει να εκτελούνται κατά τη συντομότερη διεύθυνση από τη πορεία άφιξης προς τη πορεία αναχώρησης. Οι στροφές αυτές δεν υπόκεινται τον απαγορευτικό κανόνα των 'περισσότερο από 90⁰ ' εάν η στροφή ολοκληρωθεί μέσα σε 45 δευτερόλεπτα μετά από τη διέλευση από την πύλη.

A.3.1.8 Στο SP (ISP) η πύλη ορίζεται από την 'γραμμή πύλης ', με διάσταση 1.0 NM αριστερά και δεξιά του σημείου SP (ISP). Διασχίζοντας αυτή τη γραμμή πύλης αντίθετα προς την διεύθυνση πτήσης σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή, επιφέρει ποινές για κυκλώση.

⁴Global Navigation Satellite System - Flight Recorder

A.3.2 Σχεδίαση Αγώνισματος Ναυτιλίας

A.3.2.1 Όλα τα σημεία ελέγχου (CP's) και τα σκέλη θα περιγράφονται καθαρά στις οδηγίες πτήσης. Τα σημεία στροφής (Turning Points - TP), SP, iFP, iSP καθώς και το FP είναι σημεία ελέγχου.

A.3.2.2 Όλα τα CP's πρέπει να είναι ακριβή σημεία στο έδαφος και τον χάρτη.

A.3.2.3 Οδηγίες σχετικά με τα σημεία ελέγχου μπορεί να δίνονται ως:

- α) Γνωστή θέση σημείου,
- β) Συντεταγμένες (γεωγρ. πλάτος - μήκος),
- γ) Οποιοσδήποτε συνδυασμός ίχνους ή/και απόστασης από ή προς κάποιο από τα α) και β) παραπάνω.

Η πληροφορία που θα δίνεται δεν θα επιτρέπουν περισσότερες από μία λύσεις στο πρόβλημα ναυτιλίας.

A.3.2.4 Όλα τα προηγουμένως ορισθέντα CP's αποτυπωμένα στον χάρτη, το κέντρο οποιουδήποτε αεροδρομίου, σύμβολα VOR/NDB ⁵ ή η διασταύρωση τυπωμένων συντεταγμένων στο χάρτη αποτελούν 'γνωστές θέσεις'. Ο διοργανωτής μπορεί να δηλώσει και άλλα αντικείμενα στον χάρτη ως 'γνωστές θέσεις'. Όλες οι 'γνωστές θέσεις' πρέπει να σημαδεύονται από τον διοργανωτή τον Κύριο Χάρτη Αγώνων και να ανακοινώνονται με ανάρτηση στον Πίνακα ανακοινώσεων.

A.3.2.5 Τοποθεσίες γνωστές στον διοργανωτή αλλά μη γνωστές σε πληρώματα εκτός της περιοχής του διοργανωτή, δεν θεωρούνται 'γνωστές θέσεις'.

A.3.2.6 Οδηγίες σχετικά με ένα σκέλος μπορούν να δοθούν ως:

- α) σκέλος οριζόμενο από ιδιαιτερότητες τοπίου (π.χ. από CP_x ακολουθήστε τον ποταμό μέχρι το CP_{x+1})
- β) σκέλος οριζόμενο από τόξο, όπως π.χ. από CP_y ακολουθήστε το τόξο μέχρι CP_{y+1},
- γ) Στη περίπτωση σκέλους κατά τη μορφή τόξου η πληροφορία σχετικά με το κέντρο του τόξου (το οποίο πρέπει να είναι ακριβές σημείο στον χάρτη) και η ακτίνα του τόξου θα ανακοινώνονται σε κάθε ενημέρωση ομάδας,
- δ) Στη περίπτωση ορισμού σημείου κατά τα α) θα πρέπει να περιέχεται στις οδηγίες η κατά προσέγγιση απόσταση του σκέλους και ο ακριβής χρόνος,
- ε) *Στην κατηγορία advanced τα σημεία θα γίνονται κατά σειρά προσέγγισης Μόνο για την κατηγορία unlimited*
- ς) Τμήμα της διαδρομής μέσα σε δύο σφραγισμένους φακέλους.
Στη περίπτωση αυτή μόνο ένας από τους δύο φακέλους θα ανοιχθεί ανάλογα με την σωστή/λάθος διακρίβωση της αντίστοιχης φωτογραφίας σημείου CP. Οι οδηγίες στον φάκελο θα πρέπει να περιέχουν τη διαδρομή μετά από - τουλάχιστον - τέσσερα (4) σκέλη. Η νέα χάραξη στον φάκελο

⁵VHF Omnidirectional Range / Non Directional Beacon

θα περιέχει κατελάχιστο 2 και κατά μέγιστο 3 σημεία ελέγχου. Αν ανοιχθεί ο λάθος φάκελος θα προστίθενται επιπλέον βαθμοί ποινής.

A.3.2.7 Ίχνη θα δίνονται σε μαγνητικές ή αληθείς γωνίες. Αν επιλεγεί να δοθούν σε μαγνητικές, ο διοργανωτής θα δηλώσει την τιμή της μαγνητικής απόκλισης που πρέπει να χρησιμοποιηθεί.

A.3.2.8 Οι αποστάσεις θα δίνονται με ακρίβεια δεκάτου του ναυτικού μιλίου ή του χιλιομέτρου. Ο παράγοντας μετατροπής ενός χιλιοστού στον χάρτη σε NM ή/και σε χιλιόμετρα θα δίνεται στους αγωνιζόμενους.

A.3.2.9 Καμιά χάραξη δεν μπορεί να έχει αφητηρία σημείο που δεν περιέχεται στον χάρτη αγώνα.

Α'3.3 Αγώνισμα Χρονομέτρησης

A.3.3.1 Κατά τους αγώνες ο χρόνος που χρησιμοποιείται είναι χρόνος GPS. Η ώρα (μορφή ωω:λλ:δδ), μπορεί να δίνεται ως **Τοπική, UTC**, ή ως χρόνος μετά την απογείωση και θα περιλαμβάνεται στις οδηγίες πτήσης για απογείωση, για κάθε CP και για τον χρόνο παράδοσης του φύλλου αγωνιζόμενου. Ο χρόνος απογείωσης θα περιέχεται σε μια καλά γνωστή 'πύλη χρόνου απογείωσης'.

A.3.3.2 Ο χρόνος θα ελέγχεται κατά την απογείωση, κατελάχιστο στο 75 % των CP's και όταν παραδίδεται το φύλλο αγωνιζόμενου.

A.3.3.3 Ο χρόνος θα ελέγχεται όταν το αεροπλάνο διασχίζει μια πύλη κάθετα στο ίχνος άφιξης, (SP/iSP προς ίχνος αναχώρησης) που διέρχεται από το CP και εκτεινόμενη κατά 0.5 NM εκατέρωθεν του ίχνους.

Α'3.4 Αγώνισμα Παρατήρησης

A.3.4.1 *Η δοκιμή παρατήρησης αρχίζει από το Αρχικό Σημείο (SP), συνεχίζεται στα Σημεία Ελέγχου (CP's) μέχρι και το Τελικό Σημείο (FP) εκτός της περίπτωσης A.3.4.10*

A.3.4.2 Το αντικείμενο της δοκιμής παρατήρησης θα είναι φωτογραφίες, και αν είναι εφικτό, χαρακτηριστικοί στόχοι στο έδαφος.

A.3.4.3 Τα πληρώματα θα λαμβάνουν δύο σει φωτογραφιών

α) Το πρώτο σει θα περιλαμβάνει φωτογραφίες σημείων ελέγχου (ελάχιστο 10, μέγιστο 18) κατηγορίες unlimited, advanced,

β) Το δεύτερο σει θα περιλαμβάνει φωτογραφίες διαδρομής (ελάχιστο 15, μέγιστο 20), κατηγορίες unlimited, advanced

A.3.4.4 *Στην unlimited κατηγορία οι φωτογραφίες μπορούν να ληφθούν από οποιοδήποτε σημείο. Μπορούν να είναι σωστές ή λάθος. Αν είναι σωστές, το κύριο μέρος θα πρέπει να είναι το CP. Αν είναι λάθος το κύριο μέρος της φωτογραφίας, όπως φαίνεται, θα πρέπει να απέχει από το CP τουλάχιστον 1,0 NM. Το πλήρωμα θα αποφασίσει και θα σημειώσει το κατάλληλο κουτάκι στο ερωτηματολόγιο. Οι φωτογραφίες θα πρέπει να συνοδεύονται από το αριθμό του CP και να είναι στη σωστή σειρά. Το θέμα της κάθε φωτογραφίας θα πρέπει να είναι εμφανές και - κατά το δυνατό - στο κέντρο της φωτογραφίας*

- A.3.4.5 Στην *advanced* κατηγορία οι φωτογραφίες των CP θα πρέπει να λαμβάνονται κατά τη διεύθυνση *inbound* στο σημείο και να είναι όλες σωστές. Οι φωτογραφίες θα επισημαίνονται με τα στοιχεία του σημείου ελέγχου και θα είναι στη σωστή σειρά. Μπορεί να υπάρχουν, μέχρι, δύο CP's χωρίς φωτογραφίες. Αυτά τα σημεία ελέγχου, αν υπάρχουν, θα πρέπει να είναι το FP και το προηγούμενό του σημείο ελέγχου. Το θέμα της φωτογραφίας θα πρέπει να είναι εμφανές και - κατά το δυνατό - στο κέντρο της φωτογραφίας.
- A.3.4.6 Στην *unlimited* κατηγορία οι φωτογραφίες διαδρομής θα επισημαίνονται με γράμματα και δεν θα βρίσκονται σε σειρά. Οι φωτογραφίες διαδρομής θα παρουσιάζονται σε δύο ομάδες. Πληροφορίες σχετικά με τις ομάδες θα δίνονται στις οδηγίες πτήσης. Ο μέγιστος αριθμός φωτογραφιών σε μία ομάδα θα είναι 10. Το αντικείμενο της φωτογραφίας θα πρέπει να είναι εμφανές (με κύκλο στη φωτογραφία) και σε μέγιστη απόσταση 300 μ. από το ίχνος της πτήσης.
- A.3.4.7 Στην *advanced* κατηγορία οι φωτογραφίες διαδρομής θα επισημαίνονται με γράμματα και θα βρίσκονται στη σωστή σειρά. Οι φωτογραφίες διαδρομής θα παρουσιάζονται σε δύο ομάδες. Πληροφορίες για τη χρήση κάθε ομάδας θα δίνονται στις οδηγίες πτήσης. Ο μέγιστος αριθμός φωτογραφιών θα είναι 10. Οι πληροφορίες για σειρά των φωτογραφιών θα δίνεται στο φύλλο απαντήσεων. Το αντικείμενο της φωτογραφίας θα είναι εμφανές (κύκλωση) και δεν θα απέχει περισσότερο από 300 μ. από το ίχνος της πτήσης.
- A.3.4.8 Οι στόχοι επί του εδάφους της διαδρομής θα βρίσκονται μόνο μεταξύ CP και θα είναι σε απόσταση μικρότερη ή ίση των 100 μέτρων από το ίχνος. Κατά μέγιστο θα υπάρχουν 5.
- A.3.4.9 Στη περίπτωση χρήσης στόχων επί του εδάφους για κάθε ζητούμενο στόχο θα δίνονται 20 – n φωτογραφίες, όπου n ο αριθμός των ζητούμενων στόχων (π.χ. αν ζητούνται 3 στόχοι θα υπάρχουν 17 φωτογραφίες).
- A.3.4.10 Δεν επιτρέπεται να δίνονται φωτογραφίες διαδρομής και να ζητούνται στόχοι στο έδαφος για όλα τα σημεία πριν το SP, σε απόσταση μικρότερη ή ίση των 5 NM από το SP, σε απόσταση μικρότερη ή ίση του 1,0 NM μετά από κάθε CP, μετά το FP και μεταξύ του iFP και του iSP.
- A.3.4.11 Οι αποστάσεις των φωτογραφιών διαδρομής και των στόχων εδάφους θα μετρώνται απευθείας από το προηγούμενο σημείο ελέγχου.

A'3.5 Αγώνισμα Προσγείωσης

- A.3.5.1 Η δοκιμή προσγείωσης θα γίνεται μετά την διαδρομή ναυτιλίας και κατά μέγιστο δύο προσγειώσεις σε κάθε τμήμα.
- A.3.5.2 Κάθε προσγείωση θα πραγματοποιείται μετά από κανονική προσέγγιση, όπου η χρήση ισχύος, περυνγιών καμπυλότητας, *spoilers*, και πλαγιολίσθησης (*sideslip*) είναι στη διακριτική ευχέρεια του χειριστή.
- A.3.5.3 Η προσγείωση *touch & go* θα γίνεται με επαφή και των δύο κυρίων τροχών εκτός αν ο Διευθυντής Κριτών ανακοινώσει ότι υφίστανται συνθήκες πλευρικού ανέμου *crosswind*. Στη περίπτωση αυτή η επαφή πρέπει να γίνει, τουλάχιστον, με τον τροχό που βρίσκεται στη κατεύθυνση του ανέμου.

- A.3.5.4 Ο ριναίος τροχός δεν θα πρέπει να έρθει σε επαφή με το έδαφος μέχρις ότου ένας από τους κυρίως τροχούς έρθει σε επαφή με το έδαφος. Αεροπλάνα με ουραίο τροχό, θα πρέπει να προσγειωθούν με την ουρά σε θέση κάτω από το οριζόντιο επίπεδο.
- A.3.5.5 Αν οι κυρίως τροχοί έρθουν σε επαφή με το έδαφος σε διαφορετικά τετράγωνα του πεδίου προσγείωσης, τότε λαμβάνεται υπόψιν το τετράγωνο με τους περισσότερους βαθμούς ποινής.
- A.3.5.6 Θεωρείται ότι ένα αεροπλάνο αναπηδά, όταν μετά την επαφή στο έδαφος το αεροπλάνο αναπηδά (όλοι οι τροχοί στον αέρα) για δύο ή περισσότερα τετράγωνα.
- A.3.5.7 Στη περίπτωση προσγείωσης τριών σημείων με αεροσκάφος με ουραίο τροχό, η επαφή των κυρίως τροχών θα μετράται αν η απόσταση μεταξύ της επαφής του ουραίου τροχού και του/των κυρίως τροχού/ών είναι μικρότερη από την απόσταση μεταξύ των κυρίως τροχών και του ουραίου συν 5 μ. Σε αυτή τη περίπτωση θα λαμβάνεται υπόψιν η θέση επαφής των κυρίως τροχών, αλλιώς ή θέση του σημείου επαφής του ουραίου τροχού.
- A.3.5.8 Θα ανακοινώνεται ότι υφίσταται συνθήκη πλευρικού ανέμου, όταν η εγκάρσια συνιστώσα του ανέμου είναι 8 κόμβοι ή περισσότερο. Η διεύθυνση και η ταχύτητα του ανέμου θα μετράται κοντά στην γραμμή μηδενός σε ύψος 2 μέτρων με κατάλληλα όργανα και θα πρέπει να καταγράφεται κατά τη χρονική στιγμή προσγείωσης κάθε αεροπλάνου. Ο Διευθυντής Κριτών θα αποφασίζει αν υπάρχουν συνθήκες πλευρικού ανέμου. Τα πληρώματα θα ενημερώνονται με τις ραδιοεπικοινωνίες. Αν η εγκάρσια συνιστώσα του ανέμου υπερβαίνει τους 15 κόμβους η δοκιμή προσγείωσης θα ματαιώνεται.
- A.3.5.9 Η μέγιστη συνιστώσα ούριου ανέμου για μετρούμενες προσγειώσεις θα είναι 5 κόμβοι. Αν η συνιστώσα ούριου ανέμου υπερβαίνει τους 5 κόμβους θα αλλάζει η διεύθυνση προσγείωσης ή θα ματαιώνεται η δοκιμή.
- A.3.5.10 Ανώμαλες προσγειώσεις ορίζονται ως ακολούθως:
- α) Προσγείωση χωρίς συμμόρφωση με την A.3.5.4
 - β) Ένας από τους κυρίως τροχούς σε ύψος από το έδαφος περισσότερο της μιάς διαμέτρου του κυρίως τροχού κατά την αρχική επαφή χωρίς να υφίστανται συνθήκες πλευρικού ανέμου.
 - γ) Σε συνθήκες πλευρικού ανέμου επαφή με τον τροχό στην αντίθετη του ανέμου κατεύθυνση με τον τροχό που βρίσκεται στη πλευρά του ανέμου σε ύψος μεγαλύτερο της μιάς διαμέτρου του κυρίως τροχού.
 - δ) Άλλο τμήμα του αεροπλάνου εκτός των τροχών σε επαφή με το έδαφος,
 - ε) Αναδίπλωση των πτερυγίων καμπυλότητας ή των spoiler υπεράνω του σημειωμένου πεδίου προσγείωσης πριν την επαφή.
 - στ) Επαφή με ακινητοποιημένους τροχούς,
 - ζ) Ένας οποιοσδήποτε από τους κυρίως τροχούς χάνει την επαφή με το έδαφος ενόσω ο ριναίος τροχός βρίσκεται σε επαφή με αυτό,
- A.3.5.11 Όλοι οι τροχοί (με την εξαίρεση αεροπλάνων με ουραίο τροχό) θα πρέπει να επισημανθούν με δύο κάθετες λευκές γραμμές (πάχος περίπου 5 εκ.) και στις δύο πλευρές του τροχού



Οι ποινές για ανώμαλη προσγείωση θα προστίθενται στους βαθμούς ποινής για τη προσγείωση.

Α.3.6 Σύστημα καταγραφής δεδομένων Πτήσης

- A.3.6.1 Η χρήση συστήματος καταγραφής πτήσης GNSS⁶ είναι υποχρεωτική για Ηπειρωτικούς και Παγκόσμιους Αγώνες. Οι διοργανωτές σε άλλους αγώνες θα υποστηρίζουν την χρήση συστημάτων καταγραφής δεδομένων πτήσης.
- A.3.6.2 Οι τεχνικές προδιαγραφές των συστημάτων καταγραφής δεδομένων πτήσης βρίσκονται στους Αθλητικούς Κανονισμούς, Τμήμα 2, Παράρτημα 4.
- A.3.6.3 Κάθε πλήρωμα πρέπει να φέρει και να λειτουργεί τον εγκεκριμένο ατομικό καταγραφέα GAC πτήσης (GNSS-FR) κατά τη διάρκεια των αγωνιστικών πτήσεων.
- A.3.6.4 Η ευθύνη για την λειτουργία του συστήματος καταγραφής δεδομένων πτήσης ανήκει στο πλήρωμα καθώς και οι συνέπειες σύμφωνα με το Α.3.6.3.
- A.3.6.5 Κανένας από τους αγωνιζόμενους δεν επιτρέπεται να παρέμβει στη λειτουργία του συστήματος καταγραφής δεδομένων πτήσης με οιονδήποτε τρόπο, άλλως θα ακυρώνεται. Οι ειδικές οδηγίες για τον χειρισμό του καταγραφέα θα πρέπει να δίνονται κατά την Εναρκτήρια Ενημέρωση.
- A.3.6.6 Οι συντεταγμένες των σημείων ελέγχου καθώς και οι τοποθεσίες των φωτογραφιών θα πρέπει να παραδίδονται στους επικεφαλής των ομάδων αφού ολοκληρωθεί η απο-ενημέρωση και του τελευταίου πληρώματος. Αυτές οι συντεταγμένες και οι τοποθεσίες των φωτογραφιών θα παραδίδονται στους επικεφαλής των ομάδων είτε σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή σε CD στις θυρίδες της κάθε ομάδας.
- A.3.6.7 Ο Διευθυντής Κριτών ή σε περίπτωση ύπαρξης ο Διεθνής Κριτής θα ελέγξει όλες τις μεταβολές ίχνους πάνω από 90⁰ και όλες τις 'κρίσιμες' διελεύσεις των χρονικών πυλών.

Α.4 ΠΟΙΝΕΣ

A.4.1 Διέλευση χρονικής πύλης απογείωσης:

Χρόνος απογείωσης + 60 δευτερόλεπτα:

0 βαθμοί ποινής

Ανά δευτερόλεπτο προπορείας/καθυστερήσης:

3 βαθμοί ποινής

μέγιστο 100 βαθμοί

⁶ Global Navigation Satellite System

A.4.2 Δοκιμή χρονομέτρησης unlimited κατηγορία

Υπερπήση εντός ± 2 sec:	0 βαθμοί ποινής
Περισσότερο από ± 2 sec:	3 βαθμοί ποινής
Διέλευση CP εκτός πύλης:	100 βαθμοί ποινής, μέγιστο 100 βαθμοί ποινής

A.4.3 Δοκιμή χρονομέτρησης advanced κατηγορία

Υπερπήση εντός ± 5 sec:	0 βαθμοί ποινής
Περισσότερο από ± 5 sec:	3 βαθμοί ποινής
Διέλευση CP εκτός πύλης:	100 βαθμοί ποινής, μέγιστο 100 βαθμοί ποινής

A.4.4 Δοκιμή Παρατήρησης (όλες οι κατηγορίες):

<u>Φωτογραφίες μεταξύ CP, σωστή αναγνώριση</u> εντός 0,5 NM από την θέση:	0 βαθμοί ποινής
$0,5 < x \leq 1,0$ NM:	15 βαθμοί ποινής
Μη παρατήρηση:	30 βαθμοί ποινής
Λανθασμένη ή εκτός ορίων:	50 βαθμοί ποινής
<u>Στόχοι διαδρομής: σωστή αναγνώριση</u> εντός 0,5 NM από την θέση:	0 βαθμοί ποινής
$0,5 < x \leq 1,0$ NM:	15 βαθμοί ποινής
Μη παρατήρηση:	30 βαθμοί ποινής
Λανθασμένη ή εκτός ορίων:	50 βαθμοί ποινής
<u>Φωτογραφίες στα CP, κάθε μια (κατηγορία unlimited):</u> Σωστή αναγνώριση:	0 βαθμοί ποινής
Μη παρατήρηση:	50 βαθμοί ποινής
Λανθασμένη αναγνώριση:	100 βαθμοί ποινής

A.4.5 Κανόνες ασφαλείας, χρόνοι κ.λ.π.

Διέλευση εκτός πύλης, μη τήρηση χρόνου:	200 βαθμοί ποινής
Παραβίαση κανόνων ασφαλείας & κανόνων αέρος:	600 βαθμοί ποινής
Πτήση κάτω του ελάχιστου ορισμένου ύψους:	200 βαθμοί ποινής
Μη σχολαστική τήρηση των οδηγιών:	200 βαθμοί ποινής
Άνοιγμα λάθους φακέλου με οδηγίες:	100 βαθμοί ποινής
Μεταφορά μη επιτρεπτής ηλεκτρονικής συσκευής:	Ακύρωση

A.4.5 Ελιγμοί

Ελιγμοί με στροφές περισσότερο από 90 ⁰ από το ίχνος μεταξύ του SP και του FP, κάθε φορά :	200 βαθμοί ποινής
A.4.6 Αγώνισμα προσγείωσης (βλ. Παράρτημα 1.Β')	
Άσπρη γραμμή	0 βαθμοί ποινής
Περιοχή "Α"	10 βαθμοί ποινής
Περιοχή "Β"	20 βαθμοί ποινής
Περιοχή "C"	30 βαθμοί ποινής
Περιοχή "D"	40 βαθμοί ποινής
Περιοχή "E"	60 βαθμοί ποινής
Περιοχή "F"	70 βαθμοί ποινής
Περιοχή "G"	40 βαθμοί ποινής
Περιοχή "H"	60 βαθμοί ποινής
Εκτός box, τροχοδρ. εκτός box (αρ./δεξ.):	200 βαθμοί ποινής
Ισχύς μετά την επαφή, εντός του box:	50 βαθμοί ποινής
GO AROUND χωρίς επαφή (χωρίς λόγο ανάγκης):	200 βαθμοί ποινής
GO AROUND μετά την επαφή (χωρίς λόγο ανάγκης):	200 βαθμοί ποινής
Μη προσγείωσης στο ορισμένο A/Δ:	300 βαθμοί ποινής
Ανώμαλη προσγείωση :	150 βαθμοί ποινής
Οι βαθμοί ποινής για την ανώμαλη προσγείωση θα προστίθενται στους υπόλοιπους βαθμούς.	
Μέγιστο ανά προσγείωση θα είναι	300 βαθμοί ποινής.
A.4.7 Καθυστερημένη παράδοση του φύλλου απαντήσεων ή παραβίαση του A.2.15:	
	300 βαθμοί ποινής
A.4.8 Μη παρακολούθηση της αναγγελθείσας συχνότητας :	200 βαθμοί ποινής
A.4.9 Αν πλήρωμα προσγειωθεί σε άλλο πεδίο προσγειώσεως διαφορετικό από την επίσημη διαδρομή και συνεχίσει τη πτήση, δεν θα δίνεται επιπλέον χρόνος.	

Α΄.5 ΛΟΓΟΙ ΑΚΥΡΩΣΗΣ

A.5.1 Ακύρωση πληρώματος μπορεί να συμβεί λόγω :

- α) Κακής συμπεριφοράς ή παραπτώματος στο έδαφος ή τον αέρα,
- β) Επικίνδυνη πτήση, διακινδύνευση ανθρώπων, αεροπλάνων ή κατασκευών,
- γ) Γενικευμένες διαμαρτυρίες εναντίον άλλων αθλητών,
- δ) μη συμμόρφωση με τους κανόνες και τους κανονισμούς,

ε) παραβίαση των κανόνων anti-doping της F.A.I.,

στ) Συμπαιγνία ή κλοπή οιασδήποτε μορφής

A.5.2 Ακύρωση ομάδας μπορεί να αποφασιστεί εξαιτίας χρήσης ραδιοεπικοινωνιών με χρήση γλώσσας άλλης πλην των Ελληνικών και των Αγγλικών, ή λόγω χρήσης συχνότητας που δεν προβλέπεται στις οδηγίες, ή/και επικοινωνίας (με οποιονδήποτε τρόπο) με μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα, ή/και λόγω χρήσης απαγορευμένων συσκευών επικοινωνίας ή ναυτιλίας. Αν μπορεί να αποδειχθεί ότι μόνο ένα πλήρωμα Ομάδας εμπλέκεται στην παραβίαση, μπορεί να αποφασιστεί η ακύρωση μόνο του συγκεκριμένου πληρώματος.

A.5.3 Η απόφαση για την ακύρωση πληρώματος ή Ομάδας θα λαμβάνεται από τον Διευθυντή Αγώνων μετά από γνωμοδότηση του Προέδρου της Επιτροπής Κριτών.

A'6 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ

A.6.1 Κάθε Αερολέσχη, μέλος της ΕΛ.Α.Ο. έχει δικαίωμα να συμμετέχει με πληρώματα στους αγώνες. *Η αερολέσχη κάθε πληρώματος είναι υπεύθυνη για την κατάταξη των αθλητών της στις κατηγορίες*

A.6.2 Κάθε συμμετοχή θα απαρτίζεται από διμελές πλήρωμα, κυβερνήτη και συγκυβερνήτη/πλοηγό

A.6.3 Κάθε κυβερνήτης θα πρέπει να κατέχει PPL⁷ ή ανώτερο πτυχίο σε ισχύ σύμφωνα με τους ισχύοντες Κανονισμούς. Ο κάθε κυβερνήτης θα πρέπει να είναι σε γνώση των ισχυόντων Κανονισμών.

A.6.4 Όλα τα μέλη πληρώματος θα πρέπει να διαθέτουν Αεραθλητική ταυτότητα σε ισχύ, εκδιδόμενη από την Αερολέσχη η οποία υποβάλλει την συμμετοχή.

A.6.5 Κάθε πλήρωμα θα αποτελείται από δύο (2) πρόσωπα μόνο. Δεν επιτρέπεται η μεταφορά επιβάτη/των κατά τη διάρκεια των αγώνων.

A.6.6 Αν, για πρακτικούς λόγους, δεν είναι εφικτή η οργάνωση του αγώνα λόγω υπερβολικά μεγάλου αριθμού συμμετοχών, ο διοργανωτής έχει το δικαίωμα να μειώσει τον αριθμό συμμετοχών. Σε κάθε περίπτωση ο αριθμός των αρχικά υποβαλλόμενων συμμετοχών θα πρέπει να είναι μεγαλύτερος του 80. Σε αυτή τη περίπτωση ο διοργανωτής μειώνει τον αριθμό συμμετοχών επιτρέποντας τη συμμετοχή τουλάχιστον 5 πληρωμάτων από κάθε Αερολέσχη.

A.6.7 Ο διοργανωτής δεν θα επιτρέψει τη συμμετοχή πληρωμάτων της Αερολέσχης του σε μεγαλύτερο αριθμό απ'ό,τι οιασδήποτε άλλης Αερολέσχης.

A.6.8 Ο διοργανωτής μπορεί να προσκαλέσει και να δεχθεί μεμονωμένα πληρώματα ως 'φιλοξενούμενες συμμετοχές'

A.6.9 Κάθε Ομάδα θα διαθέτει Αρχηγό Ομάδας, ο οποίος θα ενεργεί ως εκπρόσωπος των πληρωμάτων. Ο Αρχηγός Ομάδας θα πρέπει να μπορεί να ομιλεί και να κατανοεί την Αγγλική.

⁷Private Pilot License

- A.6.10 Κυβερνήτης ή Συγκυβερνήτης/Πλοήγος μπορούν να ορισθούν ως Αρχηγός Ομάδας. Σε αυτή τη περίπτωση ο διοργανωτής θα πρέπει να ενημερωθεί το ταχύτερο δυνατό, αλλά όχι αργότερα από την άφιξη στον χώρο των αγώνων.
- A.6.11 Διεθνείς Κριτές, βλ. Δ'.2.1
- A.6.12 Κάθε ομάδα μπορεί να αποστέλλει στους αγώνες μηχανικούς, παρατηρητές και υποστηρικτές.

Α'.7 ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

- A.7.1 Αεροπλάνα που δικαιούνται συμμετοχής είναι εμβολοφόρα και στρόβιλο-ελικοφόρα αεροπλάνα, όπως αναφέρονται στις υποκλάσεις C-1 (a, b, c, d) και C-3 (a, b, c) του Κώδικα Αγώνων της F.A.I.Sporting Code, Section 2, latest Edition καθώς και Μότο-αιωρόπτερα όπως αναφέρονται στο FAI Sporting Code, Section 3, latest Edition, που φέρουν κινητήρα μη ανασυρόμενο και συμβατικό σύστημα προσγείωσης 3 σημείων ((Touring Motor Glider).
- A.7.2 Η ελάχιστη επιτρεπτή ταχύτητα αέρος είναι 65 κόμβοι. Οι δηλωμένες ταχύτητες αέρος για τους αγώνες μπορούν να είναι πολλαπλάσια των 5 κόμβων μόνο.
- A.7.3 Το αεροπλάνο πρέπει να έχει αυτονομία ίση προς το μέγιστο μήκος διαδρομής, με την ταχύτητα αγώνων, και επιπλέον 10 % καθώς και να φέρει καύσιμο που ικανοποιεί τις απαιτήσεις VFR σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς της Υ.Π.Α.
- A.7.4 Όλα τα αεροπλάνα θα φέρουν κατάλληλο, σε λειτουργία εξοπλισμό ραδιο-επικοινωνιών εγκεκριμένο από την Υ.Π.Α.
- A.7.5 Κάθε αεροπλάνο που μετέχει στους αγώνες (αεροπλάνο αγώνα και βοηθητικά αεροπλάνα) θα πρέπει να είναι ασφαλισμένο έναντι αστικής ευθύνης σύμφωνα με τους ισχύοντες Κανονισμούς και Νόμους. Το αποδεικτικό ασφάλισης θα κατατίθεται στον διοργανωτή πριν την έναρξη του αγώνα.
- A.7.6 Κάθε αεροπλάνο θα σταθμεύει σε ανοικτό χώρο. Τα πληρώματα θα έχουν την ευθύνη για την ορθή πρόσδεση των αεροπλάνων.

Α'.8 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ

- A.8.1 Ο Διευθυντής Αγώνων θα παραδίδει σε κάθε πλήρωμα το προσωρινό φύλλο αποτελεσμάτων, ευθύς ως αυτό καθίσταται διαθέσιμο μετά την απο-ενημέρωση.
- A.8.2 Ο Διευθυντής Αγώνων θα διανείμει τα προσωρινά αποτελέσματα κάθε τμήματος του αγώνα στην επόμενη Σύσκεψη Αρχηγών Ομάδων. Κάθε Αρχηγός Ομάδας θα λαμβάνει γνώση μόνο των αποτελεσμάτων της Ομάδας που εκπροσωπεί.

- A.8.3 Ο κάθε Αρχηγός Ομάδας θα έχει την ευκαιρία να μελετήσει τα αποτελέσματα και, αν δεν συμφωνεί, μπορεί να υποβάλει εγγράφως εντός μίας (1) ώρας επιφύλαξη, χωρίς καταβολή τέλους αλλά με την υπογραφή ενός τουλάχιστον από το πλήρωμα που έχει συμφέρον.
- A.8.4 Ο Αρχηγός Ομάδας και το ενδιαφερόμενο πλήρωμα θα έχουν την δυνατότητα να επιθεωρήσουν τα αντίστοιχα φύλλα βαθμολογίας και τα εντοπιζόμενα σφάλματα μπορούν να διορθωθούν άμεσα.
- A.8.5 Αν και μετά την επιθεώρηση, ο αρχηγός ομάδας δεν συμφωνεί, μπορεί να υποβάλει εγγράφως ένσταση προς τον Διευθυντή Αγώνων. Η ένσταση πρέπει να υπογράφεται τουλάχιστον από ένα μέλος του πληρώματος που το αφορά, και θα πρέπει να καταβάλλεται το αντίστοιχο τέλος.
- A.8.6 Οι αγωνιζόμενοι είναι τα μόνα πρόσωπα τα οποία δικαιούνται να υποβάλλουν ενστάσεις δια του Αρχηγού Ομάδας.
- A.8.7 Ο Διευθυντής Αγώνων θα προωθήσει την ένσταση στην Ελλανόδικο Επιτροπή για την έκδοση απόφασης το ταχύτερο δυνατό. Ο Αρχηγός Ομάδας και το πλήρωμα έχουν το δικαίωμα να παρασταθούν στην Επιτροπή και να λάβουν γνώση όλων των εγγράφων που σχετίζονται με την ένσταση, αν το επιθυμούν.
- A.8.8 Ένσταση που υποβάλλεται αργότερα από διάστημα μίας (1) ώρας μετά την απόφαση επί της επιφύλαξης ή μετά το προκαθοριζόμενο πέρας της προθεσμίας υποβολής ενστάσεων - που γνωστοποιείται με τη πρόσκληση στους αγώνες, θεωρείται εκπρόθεσμη και απορρίπτεται.
- A.8.9 Πριν την εκπνοή της προθεσμίας ενστάσεων θα διατίθεται η κατάταξη των αγωνισθέντων με τη σημείωση 'Αποτελέσματα κατάταξης πριν την υποβολή ενστάσεων '
- A.8.10 Ενστάσεις εναντίον άλλων αγωνισθέντων απαγορεύονται. Κατέξαιρηση επιτρέπεται η αναφορά παραβίασης κανόνων ασφάλειας που πρέπει να γνωστοποιούνται στον Διευθυντή Αγώνων. Ο Διευθυντής Αγώνων υποχρεούται να ερευνά και να αναφέρει τα αποτελέσματά του στον Πρόεδρο της Ελλανοδίκου Επιτροπής.
- A.8.11 Αν η απόφαση της Ελλανοδίκου Επιτροπής επηρεάζει άλλως αγωνιζόμενους, θα προβαίνει στην αναμόρφωση των αποτελεσμάτων.
- A.8.12 Σύμφωνα με τους κανονισμούς του F.A.I. Sporting Code, General Section η απόφαση της Ελλανοδίκου Επιτροπής είναι αμετάκλητη και οριστική για το πλήρωμα που αφορά. Η Αερολέσχη έχει το δικαίωμα προσφυγής στην ΕΛ.Α.Ο.
- A.8.13 Όταν ο Αρχηγός της Ομάδας ενημερωθεί για την απόφαση της Ελλανοδίκου Επιτροπής, τα αποτελέσματα των ενστάσεων θα αναρτηθούν σε προκαθορισμένο πίνακα ανακοινώσεων.
- A.8.14 Η τελική κατάσταση αποτελεσμάτων θα διατίθεται με τη μικρότερη δυνατή καθυστέρηση και θα αναρτάται σε πίνακα ανακοινώσεων με την σήμανση 'ΤΕΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ '.
- A.8.15 Το τέλος υποβολής ένστασης καθορίζεται σε €100 και θα αποδίδεται σε περίπτωση που ο ενιστάμενος αποφασίσει να αποσύρει την ένσταση πριν την συνεδρίαση της Ελλανοδίκου Επιτροπής ή σε περίπτωση που η ένσταση γίνει δεκτή.

A.8.16 Καμιά επιθεώρηση δεν επιτρέπεται μεταξύ 22:30 και 07:30 τοπική ώρα, εκτός αν όλοι οι εμπλεκόμενοι συναινούν.

A.8.17 Οι καταγραφές του Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως απόδειξη κατά τη διάρκεια των αγώνων.

Α΄.9 ΤΕΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

A.9.1 Για τη κατάταξη κάθε πλήρωμα λαμβάνει βαθμούς ποινής σε κάθε μια από τις επιμέρους δοκιμασίες.

A.9.2 Ο Νικητής (Πρωταθλητής ή Κυπελλούχος) είναι το πλήρωμα με τους λιγότερους βαθμούς ποινής. Αν ο αγώνας περιλαμβάνει μόνο ένα τμήμα θα ανακηρύσσεται Νικητής Αγώνων αλλά δεν απονέμεται ο τίτλος του Πρωταθλητή ή Κυπελλούχου.

A.9.3 Σε περίπτωση ισοβαθμίας το πλήρωμα που πέταξε με μεγαλύτερη δηλωθείσα ταχύτητα θα ανακηρύσσεται Νικητής.

A.9.4 Σε περίπτωση ισοβαθμίας νικητής θα ανακηρύσσεται το πλήρωμα με τους λιγότερους βαθμούς ποινής στη αγώνισμα χρονομέτρησης (ακριβείας).

A.9.5 Για τη κατάταξη των ομάδων θα αθροίζονται τα αποτελέσματα των δύο καλύτερων πληρωμάτων. Σε περίπτωση που όλες οι ομάδες συμμετέχουν με τρία (3) ή περισσότερα πληρώματα θα αθροίζονται τα αποτελέσματα των τριών καλύτερων πληρωμάτων κάθε ομάδας.

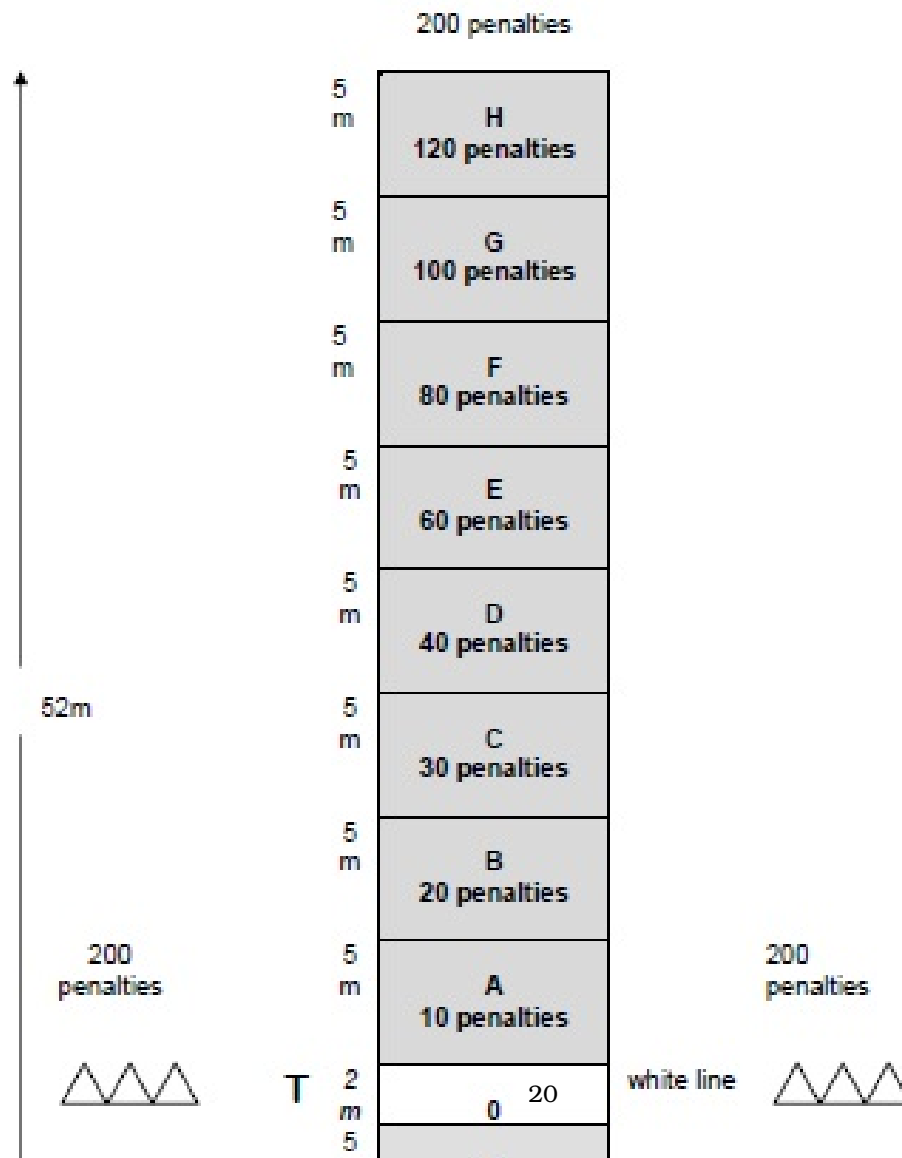
A.9.6 Οι νικήτριες ομάδες είναι τα δύο (ή τρία) καλύτερα πληρώματα με τους ελάχιστους βαθμούς ποινής.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1.Α΄ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.Ι

Σχήμα 1.Α'.1: Βαθμολογία προσγείωσης

Competition Landing Field



1.Β΄ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.ΙΙ

Σχήμα 1.Β΄.1: Παράδειγμα φύλλου αγώνα

Task Sheet

World Rallye Flying Championship
WRFC 2012, Group II




Stage: **Stage A** Date: **02/11/2012**

Nº Rally	Crew	Country	R. Mark	Type	Speed
2					75
		Wind: 0° 0 km/h ²			
CP	Information / Sketch	DESCRIPTION	TIME	NOTES	
SP		Round point urban roads 7.6 Km. - 246° from LECN	0:06:00	Photos A to I from SNM after SP until TP07	
TP01		South Y junction black roads 315° to N039° 55' 00" - W000° 15' 00" 051° from N039° 45' 00" - W000° 15' 00"	0:13:36		
TP02		Y junction of rivers (channels) 2.8 NM from N039° 45' 00" - W000° 15' 00" 22.1 Km from N039° 50' 00" - E000° 00' 00"	0:19:36		
TP03		Railway pass over white road 13.4 Km - 274° from TP02	0:25:22	Between TP03 and TP04 fly following the railway. Distance: 7.2 NM	
TP04		Railway pass over black road 28.6 Km. - 214° from TP07	0:30:24	Open envelope according identification Photo on TP04. Corr./Incorr.	
TP05		Black road crossing river 10.8 Km. To TP04 - 230° from TP06	0:35:07		
TP06		Y junction yellow roads 165° from TP07 - 040° to SP	0:40:38		
TP07		River estuary to the lake (Dam) 8.5 NM - 286° from SP	0:48:09	Photos K to T from TP07 until FP	
TP08		Y junction of rivers 8.0 NM - 322° from SP	0:52:19		

Task Sheet

Stage: **Stage A** Date: **02/11/2012**

Nº Rally	Crew	Country	R. Mark	Type	Speed
2					75

PC	Information / Sketch	DESCRIPTION	TIME	NOTES
TP09		Castle 5.7 Km. - 068º from TP08	0:56:33	
TP10		White road pass over river 040º from TP09 - 106º to FP	1:01:26	
TP11		Yellow road pass over river 40º 18' 54" N - 0º 7' 25" E	1:06:28	
TP12	Instructions in the envelope			
TP13	Instructions in the envelope			
TP14	Instructions in the envelope			
FP		White road crossing river 10.6 NM - 075º from TP09 Time to Landing 12 minutes Actual time on FP plus 25 minutes	1:38:03	

1.Γ΄ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.ΙΙΙ

Σχήμα 1.Γ.1: Φύλλο Απαντήσεων Αγώνα

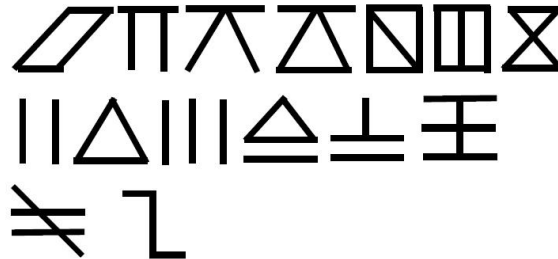
Rally No.:		A/C Reg.		Name:			
Photos at Checkpoints			Official use only	Enroute-Photos			Official Use only Penalties
CP-No.	Checkpoint Photo		Penalties CP Photos	Photo ID Letter	Distance In NM	From Previous TP	
	correct	incorrect					
SP				A			
TP1				B			
TP2				C			
TP3				D			
TP4				E			
TP5				F			
IFP				G			
ISP				H			
TP6				I			
TP7				K			
TP8				L			
TP9				M			
TP10				N			
TP11				O			
TP12				P			
TP13				R			
TP14				S			
FP				T			
				U			
				W			
		Total A		Total B:			
ENROUTE- CANVAS			Official Use only Penalties				
CANVAS SHAPE	DISTANCE IN NM	From Previous TP					
		Total C:					
		Total A+B+C=D					
Sign Flight Crew				Sign Judge:			
				OPENED WRONG ENVELOPE			
				Total D:			

1.Δ' ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α.ΙV

Πληροφορίες για τους Στόχους διαδρομής

Οι στόχοι επί διαδρομής θα είναι άσπροι και κατασκευασμένοι από λωρίδες πλάτους 0,5 μέτρων και συνολικού μήκους μεταξύ 3 και 4 μέτρων.

Σχήμα 1.Δ'.1: Στόχοι διαδρομής - επιτρεπτά σύμβολα



Επιτρεπτά σύμβολα: Το πλήρωμα θα δημιουργεί σκαρίφημα της μορφής των συμβόλων όπως φαίνονται, στο φύλλο απαντήσεων. Οι στόχοι διαδρομής θα τοποθετούνται επί του ίχνους της διαδρομής ή σε απόσταση ίση ή μικρότερη των 100 μέτρων δεξιά/αριστερά του ίχνους. Δεν θα τοποθετούνται σε ανοιχτό, ξέφωτο μέρος αλλά κοντά σε ξύλα, θάμνους ή άλλα εμπόδια. Σε κάθε περίπτωση οι στόχοι θα πρέπει να είναι ορατοί από απόσταση όχι μικρότερη των 600 μέτρων κατά τη διέλευση αεροπλάνου σε ύψος 1000 ποδών AGL⁸. Για τη διευκόλυνση της παρατήρησης των στόχων θα πρέπει να υπάρχει στη γειτνίαση χώρος ελεύθερος εμποδίων τουλάχιστον κατά 45⁰ από κάθε πλευρά του ίχνους μετρούμενο κατά το κατακόρυφο επίπεδο.

⁸Above Ground Level

Μέρος Β΄

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Κεφάλαιο 2

ΓΕΝΙΚΑ

Β'.1

- B.1.1 Αερολέσχη που επιθυμεί να αναλάβει τη διοργάνωση αγώνων θα πρέπει να ικανοποιεί τα ακόλουθα κριτήρια:
- B.1.1.1 Να έχει επαρκή εμπειρία στο άθλημα με σκοπό να εξασφαλίσει υψηλές προδιαγραφές.
 - B.1.1.2 Θα πρέπει να υπάρχουν τουλάχιστον 3 μέλη με πείρα στο άθλημα και διαθέσιμοι ώστε να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους κατά την οργάνωση των αγώνων
- B.1.2 Η φιλοξενούσα αερολέσχη θα αναλάβει να βρει πεδίο προσγειώσεως με περιορισμένη κυκλοφορία *An airfield with bilingual controlling during practice or any championship must be avoided.*
- B.1.3 Για την επιλογή του τόπου διεξαγωγής θα λαμβάνονται υπόψιν και οι υπόλοιπες διευκολύνσεις που παρέχονται (βλ. και Β.4.1)
- B.1.4 Η φιλοξενούσα Αερολέσχη θα πρέπει να προβαίνει σε ενημέρωση του Προέδρου Επιτροπής Κριτών και του Προέδρου Ελλανόδικης Επιτροπής, ώστε να τηρούνται ενήμεροι για την πορεία της διοργάνωσης.
- B.1.5 Η φιλοξενούσα Αερολέσχη θα πρέπει να τηρεί του κανόνες και κανονισμούς. Αν υπάρχει αμφιβολία σχετικά με την ερμηνεία θα πρέπει να λαμβάνει τη γνώμη του Προέδρου Ελλανοδίκου Επιτροπής ή/και του Προέδρου της Επιτροπής Κριτών.
- B.1.6 Δεν επιτρέπεται να οργανωθούν άλλοι αγώνες ή αθλήματα (ακόμη και τρίτα) στον ίδιο χώρο, στο ίδιο αεροδρόμιο, και την ίδια ώρα με τους αγώνες του παρόντος αθλήματος.
- B.1.7 Δοκιμές, επίδειξεις, κλπ δραστηριότητες μπορούν να προγραμματισθούν αρκεί να μην παρενοχλούν το πρόγραμμα προπονήσεως ή αγώνων τα οποία θα έχουν προτεραιότητα.
- B.1.8 Καμμιά δοκιμή, επίδειξη, προβολή κλπ δεν θα παρενοχλήσει το αγωνιστικό πρόγραμμα.

- B.1.9 Η φιλοξενούσα Αερολέσχη θα φροντίσει για την ασφαλιστική κάλυψη όλων των αθλητών, όπως απαιτείται από τη Νομοθεσία. Σε κάθε περίπτωση η Ελλανόδικος Επιτροπή, οι Κριτές και το προσωπικό υποστήριξης θα ασφαρίζονται με μέριμνα της φιλοξενούσας Αερολέσχης για κάθε αστική ευθύνη έναντι οποιουδήποτε τρίτου.
- B.1.10 Η φιλοξενούσα Αερολέσχη θα παρουσιάσει πίνακα προϋπολογισμού εξόδων σύμφωνα με το Παράρτημα ;; στην Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας της ΕΛ.Α.Ο. σύμφωνα με τους κανονισμούς.
- B.1.11 Με σκοπό να εξασφαλισθεί ότι οι διοργανωτές των παγκοσμίων και των ηπειρωτικών αγώνων δεσμεύονται από του καθορισμένους κανόνες και κανονισμούς καθώς και όσα έχουν συνομολογήσει, θα κατατίθεται στον Διευθυντή Κριτών ένα πόσον σε Ευρώ ίσο προς το δικαίωμα συμμετοχής πέντε (5) πληρωμάτων, πριν την έναρξη των αγώνων. Το ποσό αυτό θα κρατείται ως εγγύηση μέχρι το πέρας των αγώνων κατά το οποίο οι Κριτές θα αποφασίζουν αν ο αγώνας διεξήχθη σύμφωνα με τους κανονισμούς και ορθά, αν οι διοργανωτές ετοίμασαν προς αποστολή στην έδρα της F.A.I. όλα τα αποτελέσματα και τα τυχόν χρηματικά πρόστιμα απεστάλησαν στην έδρα της F.A.I.. Σε αυτή τη περίπτωση το ποσό θα επιστρέφεται στους διοργανωτές. Σε αντίθετη περίπτωση, αν ο αγώνας δεν έχει διεξαχθεί ορθά και σύμφωνα με τους κανονισμούς, ο Διευθυντής Κριτών θα μεταβιβάσει άμεσα το πλήρες ποσό στην έδρα της F.A.I. με σκοπό να εξετασθεί το θέμα στην επόμενη Γενική Συνέλευση της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας.

Β΄.2 ΕΠΙΛΟΓΗ ΧΩΡΟΥ

- B.2.1 Για την επιλογή της τοποθεσίας των αγώνων θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη η θέση του προτεινόμενου αεροδρομίου και το είδος του αναγλύφου στη περιοχή του αεροδρομίου. Συστήνεται η επιλογή θέσεων που συνδυάζουν επίπεδο και ορεινό (ημι-ορεινό) ανάγλυφο και να επιλέγεται περιοχή που είναι μέτριας δυσκολίας σχετικά με τη ναυτιλία. Είναι δυνατός ο περιορισμός των θέσεων μετά από μελέτη των αεροναυτιλιακών χαρτών για κάθε υποψήφιο αεροδρόμιο έτσι ώστε να προκύψει ότι η αγωνιστική διαδρομή θα γίνει στη περιοχή ενός χάρτη χωρίς να χρειαστεί να εκτυπωθούν νέοι χάρτες για τη περιοχή διαδρομής.
- B.2.2 Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στην γενική (συνήθη) κυκλοφορία της περιοχής που επιλέγεται και σε ζώνες ελέγχου, απαγορευμένες ή περιορισμένες περιοχής οι οποίες τυχόν υφίστανται και που μπορεί να δυσχεράνουν την σχεδίαση της αγωνιστικής διαδρομής.
- B.2.3 Επίσης λαμβάνονται υπόψη για την επιλογή οι τυχόν ευκολίες όπως η ύπαρξη πύργου ελέγχου, πυροσβεστικής και ασθενοφόρου, διαθεσιμότητα καυσίμων, υπόστεγα κ.λ.π.
- B.2.4 Εάν υφίσταται εστιατόριο ή επαρκείς ευκολίες Λέσχης για τους αθλητές και τους θεατές θα λαμβάνεται υπόψη
- B.2.5 Το αεροδρόμιο δεν πρέπει να απέχει περισσότερο από 30 λεπτά από τα καταλύματα (ξενοδοχεία ή άλλα) τα οποία θα βρίσκονται στη διάθεση των συμμετεχόντων.

- B.2.6 Το αεροδρόμιο θα πρέπει να είναι διαθέσιμο για προπονήσεις κατά τη διάρκεια της προηγούμενης των αγώνων εβδομάδας κατά τη διάρκεια της οποίας θα εφαρμόζονται αυστηρά οι κανόνες του αεροδρομίου σε όλους τους συμμετέχοντες. Δεν επιτρέπεται η χρέωση τελών προσγείωσης για τις προπονήσεις.
- B.2.7 Το πεδίο προσγείωσης θα πρέπει να έχει ασφαλισμένο ή σκληρό διάδρομο, όπου είναι δυνατόν. Πεδίο προσγείωσης του οποίου ο/οι διάδρομος/οι δεν έχουν ομοιόμορφη επιφάνεια τουλάχιστον πλάτους 15 μέτρων δεν μπορεί να επιλεγεί για τους αγώνες.
- B.2.8 Όταν επιλέγεται χρονική περίοδος για την διεξαγωγή των αγώνων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κλιματολογικά στοιχεία της περιοχής για την υπόψη περίοδο.
- B.2.9 Ειδική μέριμνα θα πρέπει να δίνεται στη θέση και το μέγεθος του γραφείου επιχειρήσεων / αίθουσα ενημέρωσης. Για τους αγώνες, η αίθουσα θα πρέπει να έχει κατάλληλο μέγεθος ώστε να τοποθετηθούν επαρκή καθίσματα και τραπέζια ώστε τα πληρώματα σε αναμονή να ξεκουράζονται, να κάθονται και να βρίσκονται υπό σκιά.
- B.2.10 Θα πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμες ευκολίες τηλεφώνου και telex. Αν δεν οργανωθεί αίθουσα υπολογιστών στο αεροδρόμιο, θα πρέπει να εξασφαλίζεται πρόσβαση σε δίκτυο μεταξύ της αίθουσας μετά-πτήσης ενημέρωσης (αεροδρομίου) και της αίθουσας υπολογιστών καθώς και συνεχής δυνατότητα πρόσβασης στο διαδίκτυο για όλους τους συμμετέχοντες.
- B.2.11 Γενικά θα πρέπει να παρέχονται οι εξής ευκολίες στο αεροδρόμιο, σε απόσταση περιπάτου από τη θέση στάθμευσης αεροσκαφών
1. Γραφείο Επιχειρήσεων / Αίθουσα ενημέρωσης
 2. Θυρίδες ταχυδρομείου για την ενημέρωση των Αρχηγών Ομάδων
 3. Κατάστημα πώλησης ποτών και ελαφρού φαγητού
 4. Ικανοί χώροι υγιεινής
 5. Σκεπασμένη επιφάνεια για την αναμονή των πληρωμάτων

Β'3 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

- B.3.1 Αν το αεροδρόμιο δεν βρίσκεται σε απόσταση περιπάτου από τα καταλύματα, θα πρέπει η Διεύθυνση των Αγώνων να φροντίσει για την εξασφάλιση επαρκών μέσων μεταφοράς. Συνήθως η παροχή λεωφορείου/ων καλύπτει επαρκώς τις απαιτήσεις. Οι διοργανωτές θα φροντίσουν για τη δημοσίευση των ωραρίων και τη τήρησή τους.
- B.3.2 Συστήνεται όπως παρέχεται λεωφορείο/α για τις κοινωνικές εκδηλώσεις κατά τις βραδυνές ώρες, για όλους. Αυτό εξασφαλίζει ότι δεν θα απαιτηθούν ειδικές ενημερώσεις για τη τοποθεσία της εκδήλωσης και αποφεύγονται τα προβλήματα συντονισμού.
- B.3.3 Θα πρέπει να παρέχεται ιδιαίτερο, ανεξάρτητο όχημα για τον Διευθυντή Κριτών καθώς και ιδιαίτερο ανεξάρτητο όχημα για τους Κριτές.

Β΄.4 ΔΙΑΜΟΝΗ

B.4.1 Συστήνεται, αλλά δεν είναι απαραίτητο, όλοι οι συμμετέχοντες να διαμένουν κοντά μεταξύ τους. Αυτό μειώνει πολλά από τα προβλήματα της διοργάνωσης και των αεραθλητών και βελτιώνει τη όλη οργάνωση. Παρ'όλα αυτά θα πρέπει να υπάρχουν πάντοτε τουλάχιστον δύο εναλλακτικές προτάσεις, μία υψηλότερου και μία χαμηλότερου οικονομικού κόστους.

B.4.2 Με σκοπό την εξασφάλιση κατάλληλων καταλυμάτων σε ανταγωνιστικές τιμές ο Διοργανωτής θα πρέπει να προσπαθήσει να εξασφαλίσει τον κατάλληλο αριθμό ατόμων που σκοπεύουν να παρακολουθήσουν τον Αγώνα σε χρόνο αρκετά νωρίς, ως προς το χρόνο διοργάνωσης, δηλ.

- ◆ Αριθμό αεραθλητών (περιλαμβανομένων και τυχόν συνοδών)
- ◆ Προσωπικό υποστήριξης (αρχηγός ομάδας, μηχανικοί, κ.λ.π.)
- ◆ Κριτές, Διεθνείς Κριτές
- ◆ Εθνικοί Κριτές, και Εθνικό προσωπικό υποστήριξης, κ.λ.π.

B.4.3 Μέριμνα θα πρέπει να δίνεται σε "συμφωνίες-πακέτο" που περιλαμβάνουν όλα τα γεύματα κατά τη διάρκεια του Αγώνα. Κατά τη φάση των προπονήσεων η διαμονή θα πρέπει να εξασφαλίζεται ως δωμάτιο με πρωινό, επιτρέποντας στους συμμετέχοντες να κανονίσουν τις ώρες προπόνησης, τυχόν περιηγήσεις και γεύματα.

B.4.4 Ο διοργανωτής αγώνων θα πρέπει να μεριμνά για τις ανάγκες ανάπαυσης των χειριστών. Είναι απαραίτητο να εξασφαλίζεται απόλυτη ησυχία μεταξύ των ωρών 22:30 έως και 07:00 ώστε να επιτρέψει τη κάλυψη της ανάγκης ύπνου.

Β΄.5 ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

B.5.1 Η φιλοξενούσα αερολέσχη θα πρέπει να είναι σε θέση να προβεί σε ενοικίαση αεροσκαφών για όσους συμμετέχοντες δεν έχουν τη δυνατότητα να φέρουν το δικό τους αεροσκάφος αγώνων.

B.5.2 Χειριστές που σκοπεύουν να κάνουν χρήση αυτής της υπηρεσίας θα πρέπει να κάνουν αίτηση τουλάχιστον έξι μήνες πριν τους αγώνες, προσδιορίζοντας τύπο, διάρκεια μίσθωσης, ώρες πτήσης κ.λ.π. Θα πρέπει, επίσης, να αποστείλουν στοιχεία πτυχίων και εμπειρίας.

B.5.3 Αεροσκάφη που θα διατίθενται προς ενοικίαση θα ελέγχονται από τη φιλοξενούσα αερολέσχη και θα πρέπει να φέρουν, κατέλαχιστον, τον εξής εξοπλισμό:

- α) Ενδεικτική ταχύτητας αέρος,
- β) Ενδεικτική υψομέτρου,
- γ) Μαγνητική και γυροσκοπική πυξίδα,
- δ) Ενδεικτική στροφών και κλίσεων και/ή τεχνητό ορίζοντα,
- ε) VHF/COM εξοπλισμό για όλες τις κατάλληλες συχνότητες,
- στ) Ασφάλεια αστικής ευθύνης έναντι παντός τρίτου σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις

Β.6 ΠΡΟΠΟΝΗΣΕΙΣ

- B.6.1 Οι προπονήσεις θα πρέπει να καθορίζονται με πίνακα ώστε να δίνονται ίσες ευκαιρίες σε κάθε κράτος,
- B.6.2 Οι πτήσεις προπόνησης θα πρέπει να είναι εφικτές καθημερινά μεταξύ 08:00 και 18:00,
- B.6.3 Οι πτήσεις προπόνησης δεν πρέπει να διακόπτονται για επιδείξεις ή προπονήσεις επιδείξεων,
- B.6.4 Ο διοργανωτής θα πρέπει, κατά το εφικτό, να παράσχει ένα δείγμα του χάρτη αγώνων σε κάθε πλήρωμα, τουλάχιστον ένα μήνα πριν τον Αγώνα,
- B.6.5 Ανεπίσημα στοιχεία εξάσκησης που παρέχονται από τον διοργανωτή θα πρέπει να πληρούν τις ίδιες προδιαγραφές όπως τα στοιχεία αγώνων. Οι διαδρομές αυτές θα περιέχουν τις συντεταγμένες όλων των TP, τις θέσεις των στόχων εδάφους και των φωτογραφιών,

Β.7 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ

- B.7.1 Είναι υποχρεωτική η παρακολούθηση των ενημερώσεων για το ακόλουθο προσωπικό
- B.7.2 Η εναρκτήρια ενημέρωση θα γίνει από τον Διευθυντή Αγώνων και θα την παρακολουθήσουν ο Σχεδιαστής Διαδρομής, η Ελλανόδικος Επιτροπή, οι Διεθνείς και Εθνικοί Κριτές, οι Αρχηγοί Ομάδων και όλα τα πληρώματα. Θα γίνει η παρουσίαση όλων των υπεύθυνων του Αγώνα. Ο σκοπός είναι να εκτεθεί η εκτέλεση του σχεδίου οργάνωσης, του προγράμματος, των περιορισμών, των διαύλων επικοινωνίας, και οι κανόνες Κρίσεως.
- B.7.3 Ενημέρωση Αεραθλητών θα γίνει από τον Διευθυντή Αγώνων και θα την παρακολουθήσουν η Ελλανόδικος Επιτροπή, οι Διεθνείς Κριτές, οι Αρχηγοί Ομάδων και όλα τα πληρώματα. Η ενημέρωση αυτή μπορεί να γίνει μαζί με την Εναρκτήρια Ενημέρωση.
- B.7.4 Η Ενημέρωση Κριτών θα γίνει από τον Διεθνή Διευθυντή Κριτών και θα την παρακολουθήσουν όλοι οι Διεθνείς και Εθνικοί Κριτές.
- B.7.5 Η καθημερινή ενημέρωση θα παρακολουθείται από όλους τους Αρχηγούς Ομάδων και θα αφορά το πρόγραμμα της αντίστοιχης ημέρας. Θα πρέπει να περιλαμβάνεται και μετεωρολογική ενημέρωση.

Β.8 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

- B.8.1 Ο μετεωρολόγος θα πρέπει να έχει γνώση του καιρού της περιοχής αγώνων και γνώσεις πτήσεων VFR
- B.8.2 Θα δημοσιεύονται η κατάσταση παρόντος καιρού και οι προγνώσεις, σε απλή γλώσσα αγγλική όχι κωδικοποιημένα. Θα πρέπει να υπάρχει και να διατίθεται και πρόβλεψη καιρού της επόμενης ημέρας.
- B.8.3 Οι γενικές προγνώσεις θα αναρτώνται σε κατάλληλο πίνακα ανακοινώσεων έξω από την Αίθουσα Ενημερώσεων, και θα βρίσκονται πριν την έναρξη της πρώτης ημερήσιας ενημέρωσης όπως επίσης θα ανανεώνονται όταν απαιτείται,

B.8.4 Καθόλη τη διάρκεια ενός σκέλους θα πρέπει να υπάρχει διαθέσιμο αεροπλάνο για να ελέγξει τυχόν επιδείνωση του καιρού. Ο Διευθυντής Κριτών ή ένας Κριτής θα συνοδεύει τη πτήση αυτή.

B.8.5 Τα μετεωρολογικά ελάχιστα κατά τη διάρκεια του αγώνα είναι:

- ◆ Οροφή τουλάχιστον 1.000 ποδών,
- ◆ Ορατότητα όχι κατώτερη από πέντε χιλιόμετρα (βλ. επίσης A.1.3)

B.8.6 Ο διοργανωτής θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τη πρόγνωση μέσης ταχύτητας ανέμου άνω των 15 κόμβων για τον υπολογισμό του προγράμματος. Θα πρέπει να βασιστεί στη κρίση του για την ταχύτητα που θα χρησιμοποιήσει στους υπολογισμούς. Η τιμή θα σημειώνεται στις οδηγίες πτήσης.

B'9 ΣΧΕΔΙΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

B.9.1 Ο σχεδιαστής του αγωνίσματος ναυτιλίας θα πρέπει να λάβει υπόψη του το είδος του αναγλύφου της περιοχής αγώνα. Οι διαδρομές που επιλέγονται δεν θα πρέπει να είναι εύκολες και θα πρέπει να αποφεύγεται, όπου είναι δυνατό, η χάραξη κατά μήκος αυτοκινητοδρόμων, ή ευθύγραμμων τμημάτων ποταμών, ή σιδηροδρομικών γραμμών. Επίσης, πρέπει να αποφεύγεται η χάραξη διαδρομής υπεράνω μιας - κατά το πλείστον - ορεινής ή πεδινής περιοχής, όσο είναι δυνατόν.

B.9.2 Η διαδρομή ναυτιλίας θα πρέπει να σχεδιαστεί και χαραχθεί πάνω στον ίδιο χάρτη που θα χρησιμοποιήσουν τα πληρώματα κατά τη διάρκεια του αγώνα.

B.9.3 Θα πρέπει να σχεδιαστούν τουλάχιστον τέσσερις αγώνες ναυτιλίας, δύο από τους οποίους θα είναι "κακού καιρού" καθώς και μια διαδρομής εξάσκησης.

B.9.4 Οι υπεύθυνοι των τομέων του αγώνα θα πρέπει να εκπαιδευθούν πριν τον αγώνα και η εκπαίδευσή τους θα πρέπει να περιλαμβάνει τις βασικές γνώσεις του Κανονισμού Αγώνων, του εξοπλισμού που θα χειρίζονται, ορολογία επικοινωνιών, καθώς και τις σωστές διαδικασίες βαθμολόγησης των φύλλων αγώνα και των σημειώσεων.

B.9.5 Ο σχεδιαστής ναυτιλίας θα πρέπει να λάβει υπόψιν του τα ακόλουθα

- ◆ Να χρησιμοποιεί σημεία ελέγχου που είναι ακριβή σημεία στο έδαφος,
- ◆ Όταν χρησιμοποιεί σταυροδρόμια, διασταυρώσεις, γέφυρες κ.λ.π. ως σημεία ελέγχου και δεν παρέχεται σκαρίφημα στον αγωνιζόμενο, θα λαμβάνει ως σημείο χρονομέτρησης το μέσο του αντικειμένου,
- ◆ Σε φωτογραφίες σημείων στροφής θα αναγράφεται το σημείο χρονομέτρησης,
- ◆ Αν δεν υφίσταται ακριβής ψηφιακός χάρτης κατά τη σχεδίαση της διαδρομής, θα χρησιμοποιούνται βαρομετρικά ύψη (MSL), οι συνεταγμένες των σημείων θα μετρώνται επί του εδάφους χρησιμοποιώντας δύο ανεξάρτητα GPS, σε σύστημα WGS 84, καθώς και ένα ενδεικτική υψομέτρου ρυθμισμένο σε Standard Pressure.

- ◆ Όταν λαμβάνονται μετρήσεις σε GPS θα πρέπει να υπάρχει σήμα από, τουλάχιστον, 6 δορυφόρους,
- ◆ τα SP και το FP δεν πρέπει να συμπίπτουν,
- ◆ Τα ελάχιστα ύψη πτήσης στα σημεία SP, CP's και FP θα πρέπει να δίνονται στις οδηγίες πτήσης
- ◆ Η διαδικασία τροχοδρόμησης, αναχώρησης και άφιξης θα πρέπει να δίνονται σε σκαρίφημα

B.9.6 Όλες οι φωτογραφίες θα είναι έγχρωμες και καλής ποιότητας, ελάχιστων διαστάσεων 6 ÷ 9 cm. Θα λαμβάνονται με φακό 50 - 70 mm από ύψος μεταξύ 500 και 1.000 ποδών AGL για την κατηγορία *unlimited* και από ύψος 1000-1500 ποδών για τη κατηγορία *advanced*. Δεν πρέπει να είναι παλαιές, ούτε να έχουν ληφθεί με διαφορετικές μετεωρολογικές συνθήκες από αυτές που αναμένεται να επικρατούν κατά τη περίοδο των αγώνων.

B.9.7 Οι φωτογραφίες των σημείων ελέγχου, για την κατηγορία *unlimited* μπορούν να ληφθούν από οποιαδήποτε διεύθυνση. Οι φωτογραφίες των σημείων ελέγχου για την κατηγορία *advanced*, πρέπει να λαμβάνονται από το *inbound course*. Οι φωτογραφίες μεταξύ των σημείων ελέγχου πρέπει να λαμβάνονται από θέση κατά το δυνατόν κοντά στο ίχνος και κατά τη διεύθυνση προς το επόμενο σημείο ελέγχου (απόκλιση όχι περισσότερο από $\pm 45^0$ από το *inbound* ίχνος) και υπό γωνία μεταξύ 30^0 και 60^0 κάτω από τον ορίζοντα.

B.9.8 Το αντικείμενο της φωτογραφίας προς αναγνώριση θα πρέπει να είναι ευκρινώς ορατό στο πλήρωμα από απόσταση όχι μικρότερη των 600 μέτρων κατά τη διέλευση σε ύψος 1.000 ft AGL και επί του επιθυμητού ίχνους

B.9.9 Οι αγωνιζόμενοι μπορεί να διαμοιραστούν σε περισσότερες από μία ομάδες, τα ταχύτερα αεροπλάνα θα πρέπει να αναχωρούν πρώτα

B.9.10 Ο Διευθυντής Αγώνων θα φροντίσει να ορίσει μια ράδιο-συχνότητα (μόνο αγώνα) που δεν παρενοχλείται για τη χρήση κατά το αγώνισμα ναυτιλίας. Οι αγωνιζόμενοι μπορεί να λάβουν και άλλες συχνοότητες για χρήση σε περίπτωση ανάγκης. Μη παρακολούθηση των προκαθορισμένων συχνοτήτων κατά τη διάρκεια της Ναυτιλίας θα οδηγεί σε βαθμολογία ποινών

B.9.11 Σε περίπτωση καθυστερημένης αναχώρησης για τη πτήση ναυτιλίας λόγω τεχνικής βλάβης ή ATC ¹ μπορεί να γίνει επαναπρογραμματισμός της αναχώρησης. Σε αυτή τη περίπτωση το πλήρωμα πρέπει να επιστρέψει τον φάκελο σε εξουσιοδοτημένο υπεύθυνο, άμεσα.

B'10 ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΕΛΑΦΟΣ

B.10.1 Ο διάδρομος προσγείωσης θα πρέπει να σημειωθεί πριν την έναρξη των πτήσεων προπόνησης με την ίδια σήμανση που θα έχει και κατά τη διάρκεια των Αγώνων (βλ. και 1.B'

¹Air Traffic Control - Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας

- B.10.2 Για τον ορισμό του box προσγείωσης θα πρέπει να ληφθεί η θέση των Κριτών, η θέση των χειριστών μηχανών video και των θεατών. Οι χειριστές των μηχανών video και οι Κριτές δεν θα πρέπει να έχουν τοποθετηθεί με πρόσωπο προς τον ήλιο. Οι θεατές, αν το επιτρέπουν οι συνθήκες, δεν θα πρέπει να βρίσκονται σε απόσταση μικρότερη των 30 μέτρων από το σημείο προσγείωσης. Όπου είναι δυνατόν, ο χώρος των θεατών θα περιφράσσεται για λόγους ασφαλείας. Οι Αρχηγοί Ομάδων επιτρέπεται να παρακαλουθήσουν τις προσγειώσεις από θέση απέναντι από τη θέση των Κριτών, σε ευθεία προέκταση της γραμμής σημείου επαφής, σε απόσταση 15 μέτρων από τον διάδρομο αν οι κανόνες ασφαλείας και οι εθνικοί κανονισμοί το επιτρέπουν.
- B.10.3 Η κυκλοφορία αεροπλάνων στο έδαφος θα πρέπει να προγραμματίζεται με προσοχή ώστε να εξασφαλίζεται συνεχής ροή.
- B.10.4 Ο έλεγχος εδάφους (Ground control) και ο/οι marshaller(s) θα πρέπει να βρίσκονται σε περίοπτες θέσεις ενώ οι ελεγκτές εδάφους θα πρέπει να διατηρούν αμφίδρομη επικοινωνία με τον Διευθυντή Αγώνων.
- B.10.5 Ο κύκλος κυκλοφορίας θα ακολουθείται όπως έχει δημοσιευθεί ή σύμφωνα με την προ-πτήσης ενημέρωση. Κάθε παράβαση αυτού του κανόνα θα επισύρει τις ποινές του άρθρου A.4.4
- B.10.6 Ο επικεφαλής Κριτών προσγείωσης θα φέρει μαζί του φορητή συσκευή ραδιο-ασυρμάτου στη συχνότητα που ορίζεται για τη προσγείωση, ώστε να ενημερώνεται για συνθήκες εγκάρσιου ανέμου καθώς και επικοινωνίες ανάγκης κατά τη προσγείωση
- B.10.7 Για τη σωστή και αμερόληπτη κρίση του αγωνίσματος προσγείωσης, είναι σημαντικό η Γραμμή Προσγείωσης να σημαίνεται καθαρά και από τις δύο πλευρές του διαδρόμου.
- B.10.8 Θα πρέπει να υπάρχουν ευκρινείς σημάνσεις απόστασης κατά μήκος του διαδρόμου. Οι κριτές προσγειώσεων θα βρίσκονται σε απόσταση πέντε μέτρων εκτός των σημάτων προσγείωσης σε κάθε γραμμή προσγείωσης ή θα πρέπει να χρησιμοποιείται αυτόματη συσκευή μέτρησης επιτρεπτή από την GAC.
- B.10.9 Ο επικεφαλής των κριτών προσγείωσης ή ο ορισμένος Διεθνής Κριτής είναι υπεύθυνος για τη μετάδοση των αποτελεσμάτων προσγειώσεων στον υπεύθυνο καταγραφής αποτελεσμάτων ο οποίος και τα καταχωρεί στη κατάσταση βαθμολογίας προσγειώσεων
- B.10.10 Ο επικεφαλής κριτών προσγείωσης θα πρέπει να έχει διαθέσιμο εξοπλισμό για τη μέτρηση της κατεύθυνσης και της ταχύτητας ανέμου, έτσι ώστε να μπορεί να πάρει τις κατάλληλες αποφάσεις σχετικά με την ύπαρξη εγκάρσιου ή ούριου ανέμου.
- B.10.11 Για την υποστήριξη των κριτών στο έργο τους όλες οι προσγειώσεις θα φωτογραφίζονται με δύο ψηφιακές φωτογραφικές μηχανές τοποθετημένες εκατέρωθεν του πεδίου προσγείωσης. Αν δεν χρησιμοποιείται ηλεκτρονικό μετρητικό σύστημα προσγειώσεων θα πρέπει η video εγγραφή να ελεγχθεί από δύο διεθνείς κριτές ώστε να επιβεβαιωθούν ή διορθωθούν τα αποτελέσματα που ελήφθησαν οπτικά.

Β'.11 ΚΡΙΤΕΣ, ΥΠΕΥΘΥΝΟΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ, ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ

- B.11.1 Οι διαφορετικοί ρόλοι θα πρέπει να γίνουν κατανοητοί από τους Υπεύθυνους και τους συμμετέχοντες κατά τη διάρκεια της εναρκτήριας ενημέρωσης. Το βασικό έγγραφο που προσδιορίζει τους κανόνες είναι η τελευταία εγκεκριμένη έκδοση του FAI Sporting Code, General Section
- B.11.2 Ο Διευθυντής Αγώνων δεν θα συμμετέχει στο έργο των Κριτών με οποιονδήποτε τρόπο
- B.11.3 Το αγώνισμα προσγειώσεων θα διεξαχθεί υπό τον έλεγχο ενός επικεφαλής κριτών προσγειώσης που θα ορίζεται από τον Διεθνή Πρόεδρο των Κριτών για κάθε κατεύθυνση προσγειώσης. Σε περίπτωση μη ομαλής προσγειώσης ο επικεφαλής κριτών προσγειώσης θα συμβουλευθεί τουλάχιστον δύο άλλους κριτές προσγειώσεων και θα ελέγξει την εγγραφή video. (Βλ. επίσης B.10.11).
- B.11.4 Οι κριτές θα λαμβάνουν μόνο τις πληροφορίες που είναι απαραίτητες για τα καθήκοντά τους. Οι καταστάσεις βαθμολογίας θα πρέπει να περιλαμβάνουν μόνο τα ακόλουθα στοιχεία :
- ◆ Αριθμός Αγώνα
 - ◆ Νηολόγιο αεροπλάνου
 - ◆ Τύπος και χρώμα αεροπλάνου
 - ◆ Ονόματα μελών πληρώματος δεν επιτρέπεται να αναγράφονται

Β'.12 ΘΕΣΗ/ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΡΙΤΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

- B.12.1 Η Διεθνής Ελλανόδικος Επιτροπή ορίζεται από την FAI-GAC για να παρακολουθήσει ότι το γεγονός του αγώνα οργανώνεται ορθά και διενεργείται σύμφωνα με τον Κανονισμό Αγώνων ² και τους παρόντες Κανονισμούς. Η Ελλανόδικος Επιτροπή δεν εμποδίζεται από τίποτε στο να αποφασίσει την ακύρωση ή αναβολή Πρωταθλήματος, ή κάθε τμήματος Πρωταθλήματος, όταν είναι φανερό ότι οι απαιτούμενες προδιαγραφές που συνοψίζονται στον Sporting Code και τους παρόντες Κανονισμούς δεν μπορούν να επιτευχθούν ή όταν η ασφάλεια πτήσεων το επιβάλλει.
- B.12.2 Όλοι οι χώροι των υπευθύνων αγώνα όπου συλλέγονται ή γίνεται επεξεργασία των αποτελεσμάτων αγώνα είναι προσβάσιμοι ελεύθερα και χωρίς εμπόδια στον Διευθυντή Κριτών και τα μέλη της Ελλανοδικού Επιτροπής χωρίς να απαιτείται προειδοποίηση. Ο Πρόεδρος της Ελλανοδικού Επιτροπής θα πρέπει να γνωρίζει αυτούς τους χώρους και, σε συνεννόηση με τον Διευθυντή Κριτών, θα κανονίσει να πραγματοποιεί ελέγχους όπως κρίνεται σκόπιμο. Ο διοργανωτής οφείλει να διευκολύνει τους ελέγχους.
- B.12.3 Η Ελλανόδικος Επιτροπή έχει συνεχή και ανεμπόδιση πρόσβαση στον Διευθυντή Αγώνων και μπορεί να συμβουλευτεί για οργανωτικά θέματα. Η Ελλανόδικος Επιτροπή θα λάβει αντίγραφο του Αυθεντικού Χάρτη πριν την έναρξη των Αγώνων.

²Sporting Code

- B.12.4 Η διαδρομή ναυτιλίας (αντίγραφο του αυθεντικού χάρτη, οδηγίες διαδρομής, χάρτες αναχώρησης και άφιξης κ.λ.π.) θα αποστέλλονται στον Διευθυντή Κριτών ή ένα ειδικό, που θα ορίζεται από τον Διευθυντή Κριτών, τουλάχιστον ένα μήνα πριν την έναρξη του Πρωταθλήματος προς έλεγχο.
- B.12.5 Ο τελικός έλεγχος ολοκλήρης της οργάνωσης του Πρωταθλήματος πρέπει να γίνει από τον Διευθυντή Κριτών μια εβδομάδα πριν την έναρξη του Αγώνα. Ο Διευθυντής Κριτών, συνοδευόμενος από τον Σχεδιαστή Διαδρομής, θα πραγματοποιήσει πτήσεις ελέγχου για τον έλεγχο όλων των διαδρομών (συμπεριλαμβανόμενων και των δύο πτήσεων προπόνησης ναυτιλίας) για τον προσδιορισμό των ακριβών θέσεων των σημείων ελέγχου και των φωτογραφιών.
- B.12.6 Σε περίπτωση που μιά ένσταση δεν είναι δυνατόν να αξιολογηθεί χωρίς περαιτέρω έρευνα, η Ελλανόδικος Επιτροπή θα επικουρείται από τον διοργανωτή ώστε να βρεθεί η απαιτούμενη απόδειξη (δηλ. έλεγχος σημείου ελέγχου ή φωτογραφίας είτε με μετάβαση με αυτοκίνητο είτε από αέρος)
- B.12.7 Θα παρέχεται γραφείο κατάλληλων διαστάσεων στην Ελλανόδικο Επιτροπή προκειμένου να συζητώνται οι ενστάσεις. Όταν δεν χρησιμοποιείται από την Επιτροπή θα είναι κλειδωμένο.
- B.12.8 Σε περίπτωση όπου απαιτείται απόφαση της Ελλανόδικου Επιτροπής, αυτή θα λαμβάνεται δια πλειοψηφίας.
- B.12.9 Η Ελλανόδικος Επιτροπή, σε συνεργασία με τον Διευθυντή Κριτών, έχει το δικαίωμα να επιτρέπει την χρήση τεχνικού εξοπλισμού μετά από κατάλληλη δοκιμή.

Β΄.13 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

- B.13.1 Όλα τα αποτελέσματα θα ανακοινώνονται το ταχύτερο δυνατό σύμφωνα με: A.8.1, A.8.2, A.8.9 και A.8.14 και όλες οι διορθώσεις που τυχόν γίνουν καθώς και τα αποτελέσματα, θα επικυρώνονται από τον Διευθυντή Κριτών και την Ελλανόδικο Επιτροπή.
- B.13.2 Τα αποτελέσματα και ο Αυθεντικός Χάρτης θα αναρτώνται σε εύκολα προσβάσιμο Πίνακα Ανακοινώσεων. Επίσης, αντίγραφο των αποτελεσμάτων θα χορηγείται σε όλους τους Αρχηγούς Ομάδων. Τέλος, κατάσταση όλων των ακυρωμένων φωτογραφιών ή των σημείων ελέγχου θα δημοσιεύεται.
- B.13.3 Μετά την έκδοση των τελικών αποτελεσμάτων και τη συζήτηση επί των ενστάσεων, όλα τα συμπληρωμένα φύλλα απαντήσεων και οι φωτογραφίες θα επιστρέφονται στα πληρώματα. Αν απαιτείται, Ο Διευθυντής Αγώνων θα τα αποστέλλει στην Εθνική Αερολέσχη³ αμέσως μετά το Πρωτάθλημα. Συστήνεται να ανακοινώνονται προσωρινά αποτελέσματα κάθε ημέρας ακόμη και αν ο, τυχόν, ενστάσεις δεν έχουν συζητηθεί.

³National Aero Club

Β'.14 ΒΡΑΒΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΝΟΜΕΣ

B.14.1 Τα βραβεία που έχουν εγκριθεί από την FAI θα απονέμονται, μετά την έγκριση και θεώρηση των αποτελεσμάτων από τον Διευθυντή Κριτών και την Ελλανόδικο Επιτροπή.

B.14.2 Η φιλοξενούσα Αερολέσχη ενθαρρύνεται να αθλοθετήσει επιπλέον βραβεία και αναμνηστικά δώρα για το Πρωτάθλημα.

B.14.3 Ο Διευθυντής Αγώνων θα πρέπει να υπάρχει άνεση χρόνου μεταξύ της συζήτησης των ενστάσεων και της τελετής απονομής (βλ. επίσης ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ, Α'.8).

B.14.4 Η απονομή των βραβείων θα γίνεται κατά την αποχαιρετιστήρια δεξίωση ή την τελετή απονομής κατά την παρακάτω εκτιθέμενη διαδικασία :

- α) Οι πρώτοι 10 χειριστές και πλοηγοί του Rally Flying, unlimited category θα αναγγέλλονται, αρχίζοντας από την 10η θέση. Ο κάθε ένας θα λαμβάνει δίπλωμα της FAI, ενώ οι πρώτοι τρεις θα λαμβάνουν μετάλλια και διπλώματα.
- β) Οι πρώτοι 10 χειριστές και πλοηγοί του Rally Flying, advanced category θα αναγγέλλονται, αρχίζοντας από την 10η θέση. Ο κάθε ένας θα λαμβάνει δίπλωμα της FAI, ενώ οι πρώτοι τρεις θα λαμβάνουν μετάλλια και διπλώματα.
- γ) Τα τρία πρώτα πληρώματα στη κατάταξη προσγείωσης, θα λαμβάνουν μικρό μετάλλιο FAI και αναμνηστικό δίπλωμα,
- δ) Τα αθληθειθέντα κύπελλα για το Rally Flying θα απονέμονται ταυτόχρονα.
- ε) Η τελική παρουσίαση θα είναι η παρουσίαση των τριών καλύτερων ομάδων στη γενική κατάταξη με τους Αρχηγούς Ομάδων, οι οποίοι και θα λαμβάνουν μετάλλια και διπλώματα.
- στ) Θα ανακρούεται ο εθνικός ύμνος των νικητών, ατομικής και ομαδικής κατάταξης.
- ζ) Όλοι οι συμμετέχοντες θα λαμβάνουν διπλώματα συμμετοχής.

B.14.5 Κατάταξη Τροπαίων :

- α) Παγκόσμιος Πρωταθλητής Air Rally, unlimited category
- β) Ομάδα Παγκόσμια Πρωταθλήτρια Air Rally, unlimited category
- γ) Ηπειρωτικός Πρωταθλητής Air Rally, unlimited categoria
- δ) Ομάδα Πρωταθλήτρια Ηπείρου Air Rally, unlimited category
- ε) Άλλα Τρόπαια (unlimited & advanced categories)

Παρατήρηση:

Τα Κύπελλα α) και β) δεν απονέμονται σε Πρωταθλήματα Ηπείρων

Τα Κύπελλα γ) και δ) δεν απονέμονται σε Παγκόσμια Πρωταθλήματα

B.14.5 Αθλοθέτηση Κυπέλλου AIR BP TROPHY για την καλύτερη Ναυτιλία και Παρατήρηση

- ◆ Το Κύπελλο έχει προκηρυχθεί από την AIR BP Ltd. για πρώτη φορά το 1995 κατά τη διάρκεια του 9ου Παγκοσμίου Πρωταθλήματος AIR RALLY στη Δανία,
- ◆ Το Κύπελλο έχει απεριόριστη διάρκεια και θα απονέμεται σε κάθε Παγκόσμιο Πρωτάθλημα για την καλύτερη Ναυτιλία και Παρατήρηση,
- ◆ Το Κύπελλο παραμένει στη κατοχή της νικήτριας Εθνικής Αερολέσχης μέχρι την έναρξη του επόμενου Παγκόσμιου Πρωταθλήματος,
- ◆ Το πλήρωμα που κατέκτησε το Κύπελλο θα έχει τα ονόματα και την χρονολογία της νίκης χαραγμένα στο Κύπελλο και θα εξασφαλίσει την ασφαλή και έγκαιρη επιστροφή του Κυπέλλου στο επόμενο Πρωτάθλημα
- ◆ Μια μινιατούρα του Κυπέλλου θα απονέμεται στο νικητήριο πλήρωμα και θα παραμένει στα μέλη ως ιδιοκτησία τους,
- ◆ Στη περίπτωση που θα αποφασιστεί η διακοπή του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος, το Κύπελλο θα επιστραφεί στην AIR BP Ltd. για φύλαξη, μέχρι την επανέναρξη του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος ή άλλου αγώνα παρόμοιας φύσης που θα αποφασιστεί
- ◆ Το Κύπελλο δεν κατακτάται αλλά παραμένει σαν συνεχής, αδιάλειπτη πρόκληση

B14.7 Κύπελλο Σλοβακίας

- ◆ Το Κύπελλο αθλοθετήθηκε από την Αερολέσχη της Dubnica και απονεμήθηκε για πρώτη φορά το 2000 κατά τη διάρκεια του 4ου Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος στην Σλοβακία
- ◆ Το Κύπελλο παραμένει σαν συνεχής και αδιάλειπτη πρόκληση και κατασκευάζεται στα υαλοურγεία Valaska Bela και θα απονέμεται στο μέλη πληρώματος του νικητήριου αεροπλάνου σε κάθε Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα
- ◆ Το Κύπελλο Σλοβακίας παραμένει στη θεματοφυλακή της νικήτριας Εθνικής Αερολέσχης μέχρι το επόμενο Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα
- ◆ Σε περίπτωση κατάργησης του Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος το Κύπελλο θα επιστρέψει στην Αερολέσχη Dubnica μέχρι την επανέναρξη του Πρωταθλήματος ή την οργάνωση παρόμοιου αγώνα
- ◆ Το Κύπελλο Σλοβακίας δεν κατακτάται αλλά παραμένει ως συνεχής πρόκληση

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

2.Α΄ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β.Ι - ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ

1. Διαμονή (μαζί με πρωινό)

- Ξενοδοχείο
- Ξενοδοχείο χαμηλού κόστους

Μονό	Διπλό	Ημέρες

2. Φαγητά

- Γεύμα
- Δείπνο

Ξενοδοχείο	Αεροδρόμιο	Ημέρες

3. Εναρκτήρια Τελετή

- Buffet
- Διασκέδαση
- Λουπά

Τιμή

4. Τελετή Λήξης

- Buffet
- Διασκέδαση
- Λουπά

Τιμή

5. Κόστη του Οργανωτή

- Ελλανόδικος Επιτροπή
- Διεθνής Διευθυντής Κριτών
- Διεθνείς Κριτές
- Εθνικοί Εκπρόσωποι

	Κόστος
3	
1	
4	

6. Προετοιμασία Αγώνων

Χρόνος Πτήσεων (Φωτογρ. - έλεγχοι διαδρομής)

Υλικό

- Φωτογραφίες
- Φάκελοι
- Ερωτηματολόγια
- Χάρτες

Πλήθος	Τιμή	Σύνολο

7. Υποστήριξη - sponsors

8. Μετατροπή Νομίσματος σε €

Μέρος Γ΄

Εθνικοί Κανονισμοί

Κεφάλαιο 3

Εισαγωγή

Γ'.1 Διοργανωτής

C.1.1 Διοργανωτής των αγώνων είναι η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία - Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας,

C.1.2 Η Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία έχει το δικαίωμα να εκχωρεί τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις που πηγάζουν από τη διοργάνωση των αγώνων, σε Αερολέσχη - Μέλος της, για τη καλύτερη οργάνωση των αγώνων. Η εκχώρηση θα γίνεται μετά από γνωμοδότηση της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας προς το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΛ.Α.Ο. και ψηφοφορία του Δ.Σ.

Γ'.2 Τόπος

Συμπληρώνεται από τον διοργανωτή ¹

Γ'.3 Ημερομηνία

Συμπληρώνεται από τον διοργανωτή ²

Γ'.4 Συμμετοχές

Οι συμπληρωμένες φόρμες συμμετοχής θα αποστέλλονται από την Εθνική Αερολέσχη των συμμετεχόντων και θα πρέπει να αποστέλλονται στη διεύθυνση:

¹Συμπληρώνεται ο τόπος και οι σχετικές πληροφορίες για τον κάθε αγώνα

²Συμπληρώνεται η ημερομηνία και οι σχετικές πληροφορίες για τον κάθε αγώνα

ΕΛ.Α.Ο.
Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας
Υπόψιν: Γενικού Γραμματέα
Υπηρεσία Πολ. Αεροπορίας
Γλυφάδα, Αττικής

θα πρέπει δε να αποστέλλονται τουλάχιστον μέχρι ημέρες πριν την έναρξη και θα πρέπει να συν-υποβάλλεται το αποδεικτικό κατάθεσης των τελών συμμετοχής. Συμμετοχές που θα ληφθούν μετά τη καταληκτική ημερομηνία μπορεί να γίνουν αποδεκτές αν υπάρχουν κενά, και είναι στη διακριτική ευχέρεια του Διοργανωτή. Αν η Εθνική Αερολέσχη αποστείλει τις συμμετοχές αλλά χωρίς να καταβάλει τα τέλη συμμετοχής, η Εθνική Αερολέσχη δεν αποκτά το δικαίωμα συμμετοχής παρά μόνο με τη καταβολή των αντίστοιχων τελών και μόνο μετά από τη πιστοποίηση της καταβολής.

Γ'.5 C.6Τέλη Συμμετοχής

*.6.1 Τα τέλη συμμετοχής για κάθε κατηγορία ορίζονται ως κατωτέρω:

- { Για τα αεροπλάνα : ΜΗΔΕΝ
- { Για τον Κυβερνήτη και Συγκυβερνήτη:
- { Για κάθε επιπλέον μέλος της Ομάδας (Αρχηγός, Μηχανικοί, κ.λ.π.):
- { Για τους Διεθνείς Κριτές και Παρατηρητές: 50% των αθλητών

Θα πρέπει να παρέχονται επιπλέον πληροφορίες σχετικά με τη ποιότητα του ξενοδοχείου/ων, κόστος για μονό ή διπλό δωμάτιο. Τα τέλη συμμετοχής θα πρέπει να πληρώνονται είτε με επιταγή προς .. ή με τραπεζική μεταφορά του ποσού/ων στον λογαριασμό

*.6.2 Κάθε συμμετοχή θεωρείται εγκεκριμένη μόνο αν γίνει αποδεκτή από τον Διοργανωτή. Η απόδειξη αποδοχής θα δίνεται μόνο αν έχει πληρωθεί το αντίστοιχο τέλος συμμετοχής.

(Χώρος για να προστίθενται πληροφορίες σχετικά με τις κατηγορίες των ξενοδοχείων, το κόστος για μονό και για διπλό δωμάτιο).

Το δικαίωμα συμμετοχής πληρώνεται με επιταγή σε διαταγή ... ή με κατάθεση στον λογαριασμό

*.6.2 Κάθε αίτηση συμμετοχής θα θεωρείται ως αποδεκτή μόνο όταν βεβαιώνεται από τον Διοργανωτή. Ο Διοργανωτής δεν μπορεί να βεβαιώσει το αποδεκτό της αίτησης πριν την πληρωμή του δικαιώματος συμμετοχής.

*.6.3 Το δικαίωμα συμμετοχής περιλαμβάνει τη μεταφορά από και προς τα ξενοδοχεία, τα γεύματα καθώς και το κόστος συμμετοχής στην Τελετή Απονομής Βραβείων. Επίσης, περιλαμβάνονται (για τους αθλητές) το κόστος αναπαραγωγής των χαρτών του αγώνα.

6.4 Ακυρώσεις συμμετοχής είναι εφικτές πριν την τελική ημερομηνία δηλώσεως συμμετοχής χωρίς πρό-
στιμο. Μετά την ανωτέρω ημερομηνία η ακύρωση είναι δυνατή με παρακράτηση του 10 % του δικαιώ-
ματος συμμετοχής για κάθε πλήρωμα. Ακύρωση μετά τη παρέλευση της ημερομηνίας που απέχει 15
ημέρες από την έναρξη των αγώνων θα είναι εφικτή με τη παρακράτηση ποσού όχι ανώτερου του 50%
του δικαιώματος συμμετοχής.

Γ' 6 ΜΕΛΗ ΟΜΑΔΑΣ

Σε περίπτωση μη συμπλήρωσης, ισχύουν τα αντίστοιχα των διεθνών κανονισμών

Γ' 7 ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ

Γ' 7.1 Αεροπλάνα

Γ' 7.2 Ασφάλιση

Γ' 8 ΑΦΙΞΕΙΣ

Γ' 9 ΕΠΙΣΗΜΗ ΓΛΩΣΣΑ

Επίσημη γλώσσα του αγώνα είναι η Ελληνική. Όλα τα έγγραφα, επιστολές, ενστάσεις, κατατάξεις, υποβάλ-
λονται στην Ελληνική. Επιτρέπεται η υποβολή τεχνικών φυλλαδίων, ασφαλιστικών βεβαιώσεων αεροπλάνων
στην Αγγλική. Όλες οι προφορικές ενημερώσεις θα γίνονται στην Ελληνική. Σε περίπτωση συμμετοχής μη
ελληνοφώνων αθλητών αποτελεί ευθύνη της ομάδας (στην οποία συμμετέχουν) για τη διάθεση μεταφραστή
στην Ελληνική προς εξυπηρέτηση του/των αθλητών.

Γ'.10 ΕΝΗΜΕΡΩΣΕΙΣ

Γ'.11 ΕΙΔΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Γ'.12 ΧΑΡΤΗΣ ΑΓΩΝΩΝ

Γ'.13 ΕΛΕΓΧΟΣ DOPING

Γ'.14 ΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Μέρος Δ΄

ΚΡΙΤΕΣ - ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Κεφάλαιο 4

ΓΕΝΙΚΑ

- D.1.1 Οι Γενικοί Όροι του Κώδικα Αθλημάτων (4.3.2) ορίζουν ότι τα μέλη της Διεθνούς Ελλανοδίκου Επιτροπής θα πρέπει έχουν πλήρη γνώση τόσο του Κώδικα Αθλήματος όσο και των Κανόνων και Κανονισμών που καθορίζονται για κάθε αγώνα. Σύμφωνα με το άρθρο 4.3.3 απαιτείται οι Διεθνείς Κριτές να έχουν λεπτομερή γνώση των Κανόνων και Κανονισμών του υπόψιν αθλήματος.
- D.1.2 Οι Γενικοί Όροι του Κώδικα Αθλημάτων ορίζουν ότι η Διεθνής Ελλανοδίκος Επιτροπή (4.3.2) και ο Διευθυντής Κριτών (4.3.3) θα ορίζονται από την την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας.
- D.1.3 Σε περίπτωση που μέλος της Ελλανοδίκου Επιτροπής ή ο Διευθυντής Κριτών δεν μπορεί να αναλάβει τα καθήκοντα, θα πρέπει να ενημερώσει δια μέσου της Εθνικής Επιτροπής, στο συντομότερο δυνατό χρόνο την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας της FAI, την οργανώτρια Εθνική Επιτροπή και τον Πρόεδρο της Ελλανοδίκου Επιτροπής. Θα ορίζεται αντικαταστάτης από τον Πρόεδρο της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας μετά από εισήγηση του Προέδρου της υπο-επιτροπής και της οργανώτριας Εθνικής Επιτροπής.

Δ'1 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Στα πρωταθλήματα Γενικής Αεροπορίας θα υπάρχει τριμελής Ελλανοδίκος Επιτροπή.

Δ'1.1 Επιλογή

- D.2.1.1 Τα μέλη της Ελλανοδίκου Επιτροπής θα επιλέγονται από την εγκεκριμένη κατάσταση Διεθνών Ελλανοδικών, η οποία τηρείται και ανανεώνεται από την FAI/GAC. Τα μέλη της Επιτροπής προτείνονται από την οργανώτρια Εθνική Επιτροπή προς την αντίστοιχη υπο-επιτροπή. Η υπο-επιτροπή, μετά από αξιολόγηση, και εισηγείται στην Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας. Η Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας αποφασίζει επί της εισήγησης της υπο-επιτροπής και διορίζει τα μέλη της Ελλανοδίκου Επιτροπής καθώς και τον Πρόεδρο της Επιτροπής για το υπόψιν γεγονός.

D.2.1.2 Κατά την επιλογή των μελών της Επιτροπής θα πρέπει να δίνεται προσοχή στην εφαρμογή των αντίστοιχων άρθρων του Κώδικα Αθλημάτων ειδικά όσο αφορά την μη επιλογή δύο Μελών της αυτής Υψηκότητας ή της αυτής Υψηκότητας με την οργανώτρια Εθνική Επιτροπή.

Δ' 1.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ

D.2.2.1 Τα Μέλη θα πρέπει να έχουν εμπειρία είτε ως Μέλη 'Παρατηρητές', Μέλη Διεθνών Ελλανόδικων Επιτροπών ή ως Διευθυντές Αγώνων. Κριτήριο επιλογής αποτελεί και η γνώση Αγγλικής της οποίας η γνώση σε επίπεδο εργασίας είναι απαραίτητη.

D.2.2.2 Η αντίστοιχη υπο-επιτροπή θα προτείνει στην Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας τη διαγραφή κάθε προσώπου από την ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΡΙΤΩΝ αν ο ενδιαφερόμενος δεν υπήρξε μέλος ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ή ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΡΙΤΗΣ ή Διευθυντής Αγώνων κατά τα τελευταία 5 χρόνια (ή ως αθλητής σε Διεθνείς Αγώνες κατά τα τελευταία 2 χρόνια).

D.2.2.3 Μέλη 'Παρατηρητές' επιτρέπεται μόνο να μελετούν τη λειτουργία των Κριτών, όπως ορίζεται από τον Πρόεδρο της Ελλανοδικού Επιτροπής, χωρίς να επηρεάζουν καθόσονδήποτε τρόπο τις αποφάσεις των Κριτών.

D.2.2.4 Απαιτήσεις για τον ορισμό Κριτού 'Παρατηρητή':

{ Συμμετοχή σε ένα Παγκόσμιο ή Ηπειρωτικό Πρωτάθλημα ως αθλητής,

{ Εμπειρία σε οργανωτική εργασία και διαμόρφωση κρίσης σε μεγάλα εθνικά γεγονότα,

{ Ορισμός ως Διεθνούς Κριτή

D.2.2.5 Η εμπειρία στην οργανωτική εργασία και τη διαμόρφωση κρίσης επιτυγχάνεται με την συμμετοχή σε, τουλάχιστον, τρία μεγάλα εθνικά γεγονότα είτε ως Κριτής είτε ως Αναπληρωτής Διευθυντής Αγώνων

D.2.2.6 Υπόδειγμα της Αίτησης για τον ορισμό ως Μέλος της Διεθνούς Ελλανοδικού Επιτροπής περιλαμβάνεται στο Παράρτημα D1

Δ' 2 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΡΙΤΕΣ

Επιτροπή αποτελούμενη από περίπου επτά Διεθνείς Κριτές (ελάχιστος αριθμός τέσσερις από οποιαδήποτε τρίτη χώρα πλην της χώρας του Οργανωτή) θα πρέπει να οριστεί όταν ο Αγώνας περιλαμβάνει υποκειμενική κρίση της επίδοσης (Κώδικας Αθλημάτων GS, 4.3.3). Διεθνείς Κριτές θα ορίζονται για κάθε αγώνα Γενικής Αεροπορίας. Κάθε συμμετέχουσα χώρα θα πρέπει να προτείνει κατέλαχιστο ένα Διεθνή Κριτή σε οποιονδήποτε αγώνα σύμφωνα με τον Κώδικα Αθλημάτων GS, 4.3.3.1 αν η χώρα αυτή θα αποστείλει τέσσερα ή περισσότερα πληρώματα. Ο Οργανωτής θα πρέπει να αξιολογήσει τον απαιτούμενο αριθμό Διεθνών Κριτών για τον υπόψιν Αγώνα. Θα ειδοποιήσει όλες τις Εθνικές Επιτροπές για την μη απαίτηση Διεθνών Κριτών. Αν μια Εθνική Επιτροπή αποφασίσει να αποστείλει μη απαιτούμενους Διεθνείς Κριτές θα πρέπει να ειδοποιήσει τον Οργανωτή. Στη περίπτωση αυτή και για το προσωπικό αυτό θα καταβληθεί το δικαίωμα συμμετοχής

που έχει οριστεί για τους θεατές. Το Σώμα των Διεθνών Κριτών θα έχει ως επικεφαλής τον Διευθυντή Κριτών σύμφωνα με τα οριζόμενα στον Κώδικα Αθλημάτων (4.3.3).

Δ'.2.1 ΕΠΙΛΟΓΗ

- D.3.1.1 Ο Διευθυντής Κριτών για τον Αγώνα θα προταθεί από την οργανώτρια Εθνική Επιτροπή στην αντίστοιχη υπο-επιτροπή. Η υπο-επιτροπή θα αξιολογήσει την πρόταση και θα εισηγηθεί στην Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας.
- D.3.1.2 Ο Διευθυντής Κριτών δεν θα είναι της αυτής υπηκοότητας με την οργανώτρια Εθνική Επιτροπή σύμφωνα με τον Κώδικα Αθλημάτων (4.3.5). Η οργανώτρια Εθνική Επιτροπή έχει το δικαίωμα ορισμού των Διεθνών Κριτών.
- D.3.1.3 Κάθε Διεθνής Κριτής δεν μπορεί να είναι αγωνιζόμενος, ή αρχηγός ομάδας, ή να κατέχει οποιαδήποτε θέση στην οργάνωση του Πρωταθλήματος.
- D.3.1.4 Οι Διεθνείς Κριτές θα επιλέγονται μόνο από την κατάσταση Διεθνών Κριτών η οποία τηρείται και ανανεώνεται από την FAI/GAC.

Δ'.2.2 ΚΡΙΤΗΡΙΑ

- D.3.2.1 Κριτήριο επιλογής για την θέση του Διευθυντή Κριτών αποτελεί η εμπειρία ως Διεθνής Κριτής σε τουλάχιστον ένα Παγκόσμιο ή Ηπειρωτικό Πρωτάθλημα, σε συνδυασμό με εμπειρία σε οργανωτική εργασία και θέση κριτού σε μεγάλα εθνικά γεγονότα. Κάθε προσπάθεια θα πρέπει να γίνεται ώστε ο προτεινόμενος / επιλεγχοσόμενος να προέρχεται από την Κατάσταση Μελών Διεθνών Ελλανόδικων Επιτροπών.
- D.3.2.2 Κάθε πρόσωπο που δεν έχει συμμετάσχει ως ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΡΙΤΗΣ ή Διευθυντής Αγώνων ή αγωνιζόμενος χειριστής κατά τα τελευταία 5 χρόνια θα διαγράφεται από την ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΚΡΙΤΩΝ της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας.
- D.3.2.3 Κάθε Διεθνής Κριτής θα έχει λεπτομερή γνώση όλων των Κανόνων και Κανονισμών του υπόψιν αθλήματος σύμφωνα με τον Κώδικα Αθλημάτων (4.3.2). Ικανοποιητική γνώση των Αγγλικών είναι απαραίτητη.
- D.3.2.4 Οι διεθνείς Κριτές θα πρέπει να έχουν εμπειρία συμμετοχής ως κριτές σε όχι ολιγώτερους από τρεις αγώνες και είναι επιθυμητό να έχουν και εμπειρία ως αθλητές. Ο/Η Κριτής θα πρέπει να έχει εμπειρία ως Διευθυντής Κριτών ή Διευθυντής Αγώνων σε τουλάχιστον ένα εθνικού αγώνα. Η Συμμετοχή ως Μέλος 'Παρατηρητής' μπορεί να αντικαταστήσει ένα από τα παραπάνω απαιτούμενα προσόντα.
- D.3.2.5 Είναι απαραίτητη η οργάνωση από κάθε Εθνική Επιτροπή σεμιναρίων επιμόρφωσης για μελλοντικούς Κριτές σε συνδυασμό με εθνικούς αγώνες. Σαυτά τα σεμινάρια θα αναλύονται οι αντίστοιχοι Κανόνες και Κανονισμοί του αθλήματος καθώς και ο Κώδικας Αθλημάτων. Ο αγώνας θα χρησιμεύει ως πρακτική εφαρμογή.
- D.3.2.6 Υπόδειγμα της Αίτησης για τον ορισμό ως Διεθνούς Κριτή περιλαμβάνεται στο Παράρτημα D II

Δ΄.3 ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΑΓΩΝΩΝ

- D.4.1 Ο Διευθυντής Αγώνων θα είναι ένα Διεθνής Κριτής. Ικανοποιητική γνώση των Αγγλικών είναι απαραίτητη.
- D.4.2 Ο Σχεδιαστής Διαδρομής θα πρέπει να έχει εμπειρία στον σχεδιασμό διαδρομών για μεγάλους εθνικούς αγώνες, και την εκτέλεσή τους σύμφωνα με τους Κανόνες και Κανονισμούς.
- D.4.3 Ο Τοπικός Διευθυντής Κριτών θα πρέπει να έχει ικανοποιητική γνώση των Αγγλικών. Θα πρέπει να διαθέτει τα προσόντα Διεθνούς Κριτού.

Δ΄.4 ΕΞΟΔΑ

- D.5.1 Το κόστος ταξιδιών προς και από τον τόπο διεξαγωγής, καθώς και το κόστος παραμονής και τα φαγητά κατά την παραμονή στον τόπο των αγώνων, θα καλύπτονται από την Εθνική Επιτροπή για την Ελλανόδικο Επιτροπή και τον Διευθυντή Κριτών.
- D.5.2 Δεν απαιτείται από την Εθνική Επιτροπή να καλύψει το κόστος των υπολοίπων Διεθνών Κριτών. Συστήνεται όπως τα αεροπορικά εισιτήρια και η παραμονή επιλέγονται με κριτήριο το χαμηλότερο κόστος. Η Εθνική Οργανωτική Επιτροπή δεν δικαιούται να εισπράξει ως δικαίωμα συμμετοχής περισσότερο από το ήμισυ της κανονικής συμμετοχής, όταν αφορά Διεθνή Κριτή (βλ. και D.3)

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

4.Α΄ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ.Ι - ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ ΜΕΛΟΥΣ ΕΛΛΑΝΟ-ΔΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Παράκληση: Τυπώστε με τυπογραφικά στοιχεία

Δ΄.2 ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΔΗΓΙΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ RALLY ΓΙΑ ΤΗ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΝΕΩΝ

- E.1 Για την ανάπτυξη του αθλήματος στο μέλλον θα πρέπει να γίνει προσπάθεια προσέλκυσης νέων αθλητών. Θα γίνει κάθε προσπάθεια για την ενθάρρυνση νέων ανθρώπων (χειριστών) να έχουν ευκαιρίες για να αγωνιστούν στους αγώνες Rally.
- E.2 Οι αγώνες FAI ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ πρωτάθλημα και ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟ Πρωτάθλημα παρουσιάζουν ευκαιρίες ώστε οι νέοι άνθρωποι να παρακολουθήσουν από κοντά τι μπορεί να επιτευχθεί σ'αυτό το είδος αεραθλήματος στο υψηλότερο δυνατό επίπεδο.
- E.3 Η Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας παρακαλείται, λοιπόν, να επιβάλλει σε όλους τους Οργανωτές Πρωταθλημάτων Rally ώστε:
- E.3.1 Να συμπεριλάβουν ειδικές πρόνοιες για τη συμμετοχή των νέων ανθρώπων σε κάθε αναγνωρισμένο Πρωτάθλημα Rally
 - E.3.2 Να ορίζουν ένα μέλος της οργανωτικής επιτροπής του πρωταθλήματος (επιθυμητό είναι να έχει προηγούμενη εμπειρία είτε σε εκπαίδευση είτε σε εθελοντισμό) να αναλάβει την υπευθυνότητα οργάνωσης του προγράμματος συμμετοχής νέων ανθρώπων.
 - E.3.3 Να σχεδιάσουν ένα κατάλληλο νεανικό πρόγραμμα. Ο σκοπός και το περιεχόμενο του προγράμματος θα μεταβάλλεται, αναγκαστικά, ανάλογα με τη τοποθεσία, τους διαθέσιμους πόρους, τη φύση και τον τύπο της δοκιμασίας. Μπορεί να περιλαμβάνει στοιχεία όπως:
 - * Διαφήμιση, διανομή υλικού για τον τρόπο με τον οποίο νέοι χειριστές μπορούν να συμμετέχουν,

- * Οργάνωση μιας 'Ημέρας Νέων Ανθρώπων' κατά την οποία τα σχολεία της περιοχής και οι οργανώσεις των νέων θα προσκληθούν να επισκεφθούν το πρωτάθλημα. Οι επισκέψεις πρέπει να προετοιμάζονται κατάλληλα και να δίνονται εξηγήσεις και διευκρινήσεις σχετικά με το άθλημα του Rally flying και τις μεθόδους συναγωνισμού,
- * Όταν υφίστανται οι συνθήκες ασφάλειας και δεν επηρεάζονται δυσμενώς οι αγωνιζόμενοι, οι νέοι χειριστές θα πρέπει να ενσωματώνονται στην διοργάνωση των αγώνων. Πολλά καθήκοντα μπορούν να εκτελεστούν από νεαρούς/ες εθελοντές, υπό την κατάλληλη επίβλεψη, όπως π.χ. marshalls, βοηθοί χρονομέτρησης, βοηθητικά διοικητικά καθήκοντα, πληροφορίες (μεταφράσεις) κ.λ.π.
- * Οργάνωση σεμιναρίων σε εκπαιδευτικούς και οργανώσεις νέων για την κατάδειξη του πως ένα πρωτάθλημα θα μπορούσε να χρησιμεύσει σαν θέμα για θεματικές εργασίες, μελέτες, διαλέξεις, ταινίες κινηματογράφου και παρουσιάσεις.

E.4 Η FAI Aviation και η Space Education Commission (CIEA) είναι στη διάθεση της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας ώστε να δώσουν επιπλέον βοήθεια και συμβουλές στους διοργανωτές των πρωταθλημάτων Rally Flying

Δ'3 ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΕΣ, ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ, ΕΓΚΡΙΣΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΩΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ Ή ΗΠΕΙΡΩΤΙΚΟΥ ΠΡΩΤΑΘΛΗΜΑΤΟΣ

Δ'3.1 ΑΡΧΙΚΗ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΑ

Η αρχική υποψηφιότητα (ή επιστολή εκδήλωσης ενδιαφέροντος) για την διοργάνωση ενός Παγκόσμιου ή Ηπειρωτικού Πρωταθλήματος μπορεί να υποβληθεί στην Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή (απεριόριστος αριθμός ετών) πριν την ημερομηνία στην οποία προγραμματίζεται η διοργάνωση του γεγονότος. Αυτή η αρχική υποψηφιότητα θα περιέχει: Είδος του αγωνίσματος (Rally ή Precision), αν πρόκειται για την ανάληψη Παγκόσμιου ή Ηπειρωτικού Πρωταθλήματος και τον χρόνο διοργάνωσης. Άλλες πληροφορίες είναι επιθυμητές αλλά δεν είναι απαραίτητες. Η αρχική υποψηφιότητα θα γραφτεί στα πρακτικά συνεδριάσεων της πρώτης συνεδρίασης της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας μετά την λήψη της υποψηφιότητας. Η υποψήφια για την ανάληψη των αγώνων Εθνική Επιτροπή θα επιβεβαιώσει την υποψηφιότητα στις επόμενες συνεδριάσεις της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας (είτε εγγράφως είτε προφορικώς) μέχρι την υποβολή της τελικής υποψηφιότητας.

Δ'3.2 ΤΕΛΙΚΗ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΑ

Η τελική υποψηφιότητα για την διοργάνωση Παγκόσμιου ή Ηπειρωτικού Πρωταθλήματος, που περιλαμβάνει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες, θα σταλεί στην Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας όχι αργότερα από έξι (6) μήνες πριν την συνεδρίαση της Επιτροπής κατά την οποία θα ληφθεί η απόφαση ανάθεσης. Η υποψηφιότητα θα διαβιβαστεί στον Πρόεδρο της αντίστοιχης υπο-επιτροπής. Η υπο-επιτροπή θα εξετάσει όλες τις

υποψηφιότητες και θα προβεί σε εισηγήσεις στην συνεδρίαση της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας.

Δ'.3.3 ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΑΣ

F.3.1 Η τελική υποψηφιότητα για την ανάληψη της διοργάνωσης Παγκόσμιου ή Ηπειρωτικού Πρωταθλήματος θα περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες, ώστε να εξεταστεί επί της ουσίας:

- α) Όνομα και Διεύθυνση της υποψήφιας Εθνικής Ομοσπονδίας
- β) Όνομα και Διεύθυνση του οργανισμού που εντέλλεται από την Εθνική Ομοσπονδία για την διοργάνωση του γεγονότος (αν υπάρχει)
- γ) Εμπειρία στην διοργάνωση τον υπό εξέταση τύπο αγώνισματος
- δ) Όνομα και Διεύθυνση καθώς και σχετική εμπειρία του Διευθυντή Αγώνων που προτείνεται από τον οργανωτή,
- ε) Προτεινόμενη ημερομηνία διεξαγωγής,
- στ) Τοποθεσία (όνομα πόλης και αεροδρόμιο)
 - ζ) Υποδομές του αεροδρομίου που θα είναι διαθέσιμες για τους αγώνες (μήκος διαδρόμου και κατάσταση, ύψος αεροδρομίου, εξοπλισμός, κτίρια, ευκολίες, ΑΤC, άλλη κυκλοφορία, κλπ),
 - η) Ιστορικά στοιχεία μετεωρολογίας περιοχής κατά την προτεινόμενη περίοδο του έτους (θερμοκρασία αέρος, άνεμος, καταιγίδες, κλπ),
 - θ) Περιγραφή του αναγλύφου της περιοχής που θα χρησιμοποιηθεί στους χάρτες ναυτιλίας (επίπεδη περιοχή, λόφοι ή όρη, λίμνες ή ποταμοί, βλάστηση ή μη, κλπ σε γενικούς όρους)
 - ι) Είδος και κλίμακα του χάρτη αγώνων (Τουλάχιστον δύο αντίγραφα του χάρτη αγώνων θα πρέπει να περιληφθούν στον φάκελο υποψηφιότητας)
- κ) Κατάσταση και περιορισμοί εναερίου χώρου
- λ) Τυχόν επιπλέον απαιτήσεις ασφάλισης
- μ) Είδος καταλλυμάτων και απόσταση καταλλυμάτων - αεροδρομίου
- ν) Ένδειξη για το ύψος του δικαιώματος συμμετοχής και τι θα περιλαμβάνει το κόστος συμμετοχής
- ξ) Σε παράρτημα, ο Προϋπολογισμός των Αγώνων
- ο) Περιορισμοί σχετικά με την είσοδο των συμμετεχόντων στην χώρα διεξαγωγής ή τον τόπο των αγώνων
- πι) Υπογραφή του Προέδρου ή τον Γενικό Γραμματέα της Εθνικής Ομοσπονδίας ο οποίος είναι μέλος της FAI

Δ'.3.4 ΤΕΛΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

F.4.1 Η Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας θα λάβει την τελική απόφαση σχετικά με το ποιά Εθνική Ομοσπονδία θα λάβει το δικαίωμα διοργάνωσης Παγκόσμιου ή Ηπειρωτικού Πρωταθλήματος τρία (3) έτη πριν την ημερομηνία διεξαγωγής των αγώνων.

F.4.2 Αν δεν υφίσταται τελική και πλήρης υποψηφιότητα για ένα συγκεκριμένο πρωτάθλημα τρία έτη πριν την διοργάνωση, η απόφαση θα ληφθεί σε συνεδρίαση δύο (2) έτη πριν την διεξαγωγή ή ακόμη και ένα (1) έτος πριν την διεξαγωγή των αγώνων. Για την δυνατότητα της Επιτροπής να λάβει την απόφαση ένα (1) έτος πριν την διεξαγωγή των αγώνων θα πρέπει η τελική υποψηφιότητα μαζί με τους προτεινόμενους τοπικούς κανονισμούς να ληφθούν από τον Πρόεδρο της Επιτροπής τουλάχιστον έξι (6) μήνες πριν την συνεδρίαση της Επιτροπής.

Δ'3.5 ΤΟΠΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

F.5.1 Οι προτάσεις για τους τοπικούς κανονισμούς του Πρωταθλήματος θα αποστέλλονται στον Πρόεδρο της αντίστοιχης υπο-επιτροπής τουλάχιστον έξι (6) μήνες πριν την συνεδρίαση της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας η οποία θα εγκρίνει τους κανονισμούς. Η αντίστοιχη υπο-επιτροπή θα εξετάσει τους προτεινόμενους τοπικούς κανονισμούς και θα προβεί σε εισηγήσεις προς την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας

F.5.2 Η Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας σε συνεδρίασή της θα εγκρίνει τους Τοπικούς Κανονισμούς του Πρωταθλήματος σε τακτική συνεδρίαση της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας η οποία θα συγκληθεί τουλάχιστον οκτώ (8) μήνες πριν την έναρξη του Πρωταθλήματος.