

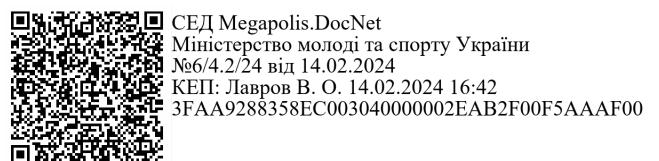
ЗАТВЕРДЖУЮ

**Заступник Міністра молоді та спорту
України з питань цифрового розвитку,
цифрових трансформацій і
цифровізації**

Віталій ЛАВРОВ

ПРАВИЛА

спортивних змагань з планерного спорту



I. Загальні положення

1. Ці Правила спортивних змагань з планерного спорту (далі – Правила) визначають основні засади організації та проведення спортивних змагань з планерного спорту.

2. Правила розроблені відповідно до Спортивного Кодексу Міжнародної федерації з авіаційних видів спорту (FAI) та нормативних документів, які регламентують польоти на планерах.

3. Спортивні змагання з планерного спорту проводяться відповідно до Регламенту проведення відповідного спортивного змагання, що затверджується організатором в установленому законодавством порядку (далі – Регламент).

4. Реєстрація учасників у спортивних змаганнях означає, що зареєстровані для участі у спортивних змаганнях особи визнають повноваження організаторів щодо проведення спортивних змагань, ці Правила, Кодекс FAI (SC3a – правила проведення спортивних змагань з планерного спорту) та Регламент як такі, що обов'язкові для виконання кожним із учасників спортивних змагань.

5. Спортивні змагання з планерного спорту проводяться з метою:

розвитку і популяризації планерного спорту в Україні;

визначення кращих спортсменів, команд клубів, адміністративно-територіальних одиниць, фізкультурно-спортивних товариств (далі – ФСТ), що культивують планерний спорт;

підвищення спортивної майстерності, виконання нормативів Єдиної спортивної класифікації України з неолімпійських видів спорту, визначення національного рейтингу спортсменів-планеристів та рейтингу FAI;

визначення кандидатів для формування збірних команд клубів, ТСОУ, збірної команди України;

встановлення рекордів з планерного спорту;

покращення методів та практики суддівства спортивних змагань з планерного спорту;

обміну досвідом, знаннями та інформацією.

6. У цих Правилах терміни та скорочення використовуються у таких значеннях:

брифінг – захід, що проводиться кожного льотного дня спортивних змагань перед початком польотів, на якому відбувається постановка завдання, інформування учасників щодо поточної ситуації (метеорологічної, використання повітряного простору, заходах безпеки тощо);

вправа (Task) – ширяючий політ у спортивних змаганнях за призначеним суддями маршрутом;

гандикап – коефіцієнт, який застосовується до результату учасника у вправі спортивних змагань (швидкості або, якщо вправа не завершена, дистанції) перед підрахунком очок, з метою вирівнювання, наскільки можливо, аеродинамічної якості конкуруючих планерів;

запис польоту – блок інформації щодо параметрів просторового руху планера, отриманий в процесі виконання вправи за допомогою індивідуального логера, що знаходиться на борту планера;

логер – електронний пристрій, призначений для запису параметрів польоту, в тому числі місця та висоти, протягом усього польоту з використанням супутникових даних GNSS/GPS та барометричного тиску;

мотопланер – планер, обладнаний двигуном, який спортсмен може зупинити в повітрі і виконувати подальший політ як на планері;

планер – повітряне судно з фіксованим крилом, важчий за повітря, який переміщується без силової установки та призначається для тривалого ширяючого польоту;

планерний спорт – вид спорту з обов'язковим використанням планера в якості спортивного снаряду, що рухається в атмосфері Землі і керується спортсменом (планеристом) або спортсменами, які перебувають на борту планера;

реєстратор роботи двигуна – прилад, призначений для:

реєстрації часу і висоти запуску/зупинки двигуна або такої зміни в конфігурації планера, після якої двигун використовуватися не може, або

реєстрації факту, що двигун не застосовується; прилад працює таким чином, що в момент включення двигуна він перестає реєструвати параметри польоту;

ширяючий політ – політ з використанням висхідних потоків повітря в атмосфері, під час польоту використання тягової сили не допускається.

Інші терміни розглядаються у відповідних розділах Правил.

FAI (ФАІ) – Міжнародна федерація авіаційних видів спорту (Fédération Aéronautique Internationale – World Air Sports Federation);

GNSS/GPS – супутникова система навігації. Комплексна електронно-технічна система, що складається із сукупності наземного і космічного обладнання, призначена для визначення місця розташування (географічних координат і висоти) (Global Navigation Satellite System / Global Positioning System);

IGC – Комісія FAI з планерного спорту (FAI Gliding Commission);

WADA (ВАДА) – Всесвітнє антидопінгове агентство;

НАДЦ – Національний антидопінговий центр;

ЗПМ – злітно-посадковий майданчик;

ПС – повітряне судно;

ТСОУ – Товариство сприяння обороні України;

ФПСУ – Федерація планерного спорту України.

7. Антидопінговий контроль.

Антидопінговий контроль у планерному спорті здійснюється відповідно до Закону України "Про антидопінговий контроль у спорті" та Міжнародної конвенції про боротьбу з допінгом у спорті.

Організатори спортивних змагань 1-го та 2-го рангів керуються Антидопінговою програмою FAI. Організатори інших спортивних змагань – Антидопінговими правилами Національного антидопінгового центру (НАДЦ).

Антидопінгова програма FAI – Fly Clean. Антидопінгові правила ФАІ базуються на шаблоні ВАДА "Типові правила для міжнародних федерацій".

II. Види, ранги спортивних змагань

1. Спортивні дисципліни – класи планерів.

Ці Правила стосуються спортивних змагань з планерного спорту, на яких виконуються ширяючі польоти на планерах за призначеними маршрутами на швидкість їх проходження. Спортивні дисципліни в планерному спорті відповідають класам планерів, на яких літають спортсмени. В одному спортивному змаганні з планерного спорту спортсмен бере участь тільки в одній дисципліні (класі планерів) на одному планері відповідного класу протягом всіх льотних днів спортивного змагання. У класі планерів кожен льотний день (день спортивного змагання) розігрується одна єдина для всіх учасників вправа і виконується єдиний підрахунок результатів. Підсумковим результатом спортсмена у багатоборстві є його місце за сумою очок, отриманих ним за кожен вправу спортивного змагання.

Кожен з класів планерів має свої ознаки, які виражаються в технічних обмеженнях, що накладаються на планер. Основним критерієм, що поділяє планери на класи, є розмах крила планера.

Спортивні змагання можуть проводитися одночасно в декількох класах планерів або в будь-якому одному. Конкретні класи спортивних змагань вказуються в Регламенті. Мотопланерам дозволяється брати участь у спортивних змаганнях у відповідних класах за умови, що вони мають повнофункціональний реєстратор роботи двигуна.

1) Відкритий (Open) клас або спортивний (Sport) клас. Обмеження відсутні. Планери мають бути внесені до затвердженого ФПСУ списку гандикапів.

2) Стандартний клас.

Обмеження.

Крило. Розмах не може перевищувати 15000 мм. Будь-який спосіб зміни профілю крила, окрім звичайного використання елеронів, заборонено. Забороняється встановлення механізмів, здатних збільшити значення підйомної сили, навіть у випадку, якщо такі механізми не застосовуються.

Повітряні гальма. Планер має бути обладнаний інтерцепторами, які не впливають на збільшення аеродинамічної якості. Забороняється застосування гальмівних парашутів.

Шасі. Шасі може бути фіксованим або висувним. Діаметр основного посадочного колеса має бути не менше 300 мм, ширина – не менше 100 мм.

Баласт. Дозволяється використання водяного баласту з можливістю зливу під час польоту.

3) Клубний клас. Планери мають входити в діапазон гандикапів, узгоджених ФПСУ для цих спортивних змагань. Використання водяного баласту не дозволяється.

4) Клас планерів з гандикапом менше 0,9. Планери цього класу використовуються тільки у спортивних змаганнях V та VI рангу. Екіпаж планера може складатися як з одної, так і з двох осіб. В процесі розрахунку очок учасника враховується узгоджений з ФПСУ гандикап.

2. Спортивні змагання з планерного спорту поділяються за рангами:

1) I ранг – Всесвітні ігри з неолімпійських видів спорту;

2) II ранг – Всесвітні авіаційні ігри, чемпіонати світу та Європи серед спортсменів усіх вікових груп, розіграші Кубків світу та Європи, інші міжнародні спортивні змагання, що включені до календарного плану ФАІ;

3) III ранг – чемпіонати України, розіграші Кубків України, інші офіційні всеукраїнські спортивні змагання, що включені до Єдиного календарного плану фізкультурно-оздоровчих, спортивних заходів та спортивних змагань України, крім спортивних змагань спортсменів юніорського віку; основною метою розіграшу Кубку України є визначення найсильніших спортсменів України, може складатися з декількох етапів;

4) IV ранг – чемпіонати України та інші офіційні спортивні змагання серед спортсменів юніорського віку, що включені до Єдиного календарного плану фізкультурно-оздоровчих, спортивних заходів та спортивних змагань України;

5) V ранг – чемпіонати Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва та Севастополя, ФСТ, крім спортивних змагань спортсменів юніорського віку, зональні спортивні змагання, що включені до календарного плану спортивних змагань;

б) VI ранг – чемпіонати Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва та Севастополя, ФСТ серед спортсменів юніорського віку, чемпіонати міст, районів, спортивних клубів, спортивних шкіл усіх типів.

3. За видом заліку спортивні змагання поділяються на:

1) особисті, в разі проведення яких до заліку зараховуються тільки персональні результати спортсменів й визначаються їх особисті місця;

2) особисто-командні, в разі проведення яких визначаються як особисті місця спортсменів, так і місця команд.

4. Відповідно до гендерної диференціації спортсменів спортивні змагання поділяються на:

1) спортивні змагання серед загальної категорії спортсменів (без відокремленого заліку за гендерною диференціацією);

2) спортивні змагання серед жінок; спортивні змагання в одному чи кількох схвалених класах, які відкриті лише для льотних екіпажів, які складається тільки із жінок.

5. За віковою диференціацією спортсменів спортивні змагання поділяються на:

1) спортивні змагання серед загальної категорії спортсменів (без вікової диференціації);

2) спортивні змагання серед юніорів. Мінімальний вік учасників спортивних змагань – 16 років у день відкриття спортивних змагань. Юніором вважається спортсмен, якому виповнюється 25 років в календарному році, який включає дату початку спортивного змагання, або в наступних роках.

Спортсменам віком до 18 років дозволяється брати участь у спортивних змаганнях за наявності нотаріально засвідченої в установленому законодавством порядку письмової згоди батьків/опікунів.

III. Регламент. Програма спортивних змагань

1. Офіційним документом, що дає підставу для організації та проведення спортивних змагань з планерного спорту, є Регламент, затверджений в установленому законодавством порядку.

Регламент затверджується організатором / організаторами за поданням ФПСУ.

Регламент на рівні адміністративно-територіальних одиниць або населеного пункту затверджується відповідним органом ФПСУ за погодженням зі структурним підрозділом з фізичної культури і спорту місцевої державної адміністрації (органом виконавчої влади з питань фізичної культури і спорту Автономної Республіки Крим).

2. Зміст Регламенту:

- 1) назва, вид, ранг, дисципліни (класи планерів), цілі, місце і строки проведення спортивних змагань;
- 2) безпосередній організатор спортивних змагань (авіаційно-спортивний клуб або аероклуб), керівництво, суддівство, матеріально-технічне забезпечення спортивних змагань;
- 3) склад учасників, вимоги до рівня підготовки спортсменів;
- 4) порядок подання попередньої та офіційної заявок для участі у спортивних змаганнях та умови допуску до спортивних змагань;
- 5) програма, умови виконання вправ за програмою спортивних змагань;
- 6) умови фінансування спортивних змагань;
- 7) умови фіксації спортивно-технічних результатів, визначення першості та нагородження переможців та призерів.

Зміст Регламенту не може суперечити цим Правилам.

Регламент розсилається організаціям заздалегідь у терміни, які забезпечують необхідну підготовку до участі у даному спортивному змаганні, але не пізніше ніж за місяць до початку спортивних змагань.

Змінювати та доповнювати Регламент має право тільки організатор (організатори), який (які) його затвердив (затвердили), учасників спортивних змагань інформують щодо змін не пізніше ніж за тиждень до початку спортивних змагань.

На додаток до Регламенту безпосередній організатор спортивних змагань – авіаційно-спортивний клуб або аероклуб, на базі якого проводяться спортивні змагання, може видати Місцеві процедури з додатковою інформацією та заходами безпеки у місці проведення спортивних змагань.

3. Програма спортивних змагань

В програму спортивних змагань з планерного спорту входять ширяючі польоти за призначеним суддями маршрутами (вправи). Довжина маршруту залежить від погодних умов дня та дозволів на використання повітряного простору. Спортсменам на брифінгу надається польотне завдання (завдання, вправа), в якому вказуються параметри маршруту. Завдання розраховане на виконання його протягом льотного дня. Для виконання вправи всім учасникам спортивного змагання надаються однакові вихідні умови. Види вправ вказані в розділі VIII Правил. Учасникам за результатами їх польотів нараховуються очки за вправу. Тривалість спортивного змагання не може перевищувати 15 днів, включаючи два дні на відкриття і закриття заходу та один тренувальний день. День відкриття і тренувальний день можна поєднувати. День закриття може використовуватися як резервний льотний день.

4. Відкриття і закриття спортивних змагань

1) відкриття і закриття спортивних змагань проводиться в урочистій обстановці, церемонія відкриття і закриття спортивних змагань організовується начальником спортивних змагань і суддівською колегією;

2) закриття спортивних змагань раніше встановленого терміну може бути обумовлено тільки виникненням надзвичайних обставин (стихійні лиха, тривалі заборони польотів тощо);

3) після закінчення спортивних змагань головний суддя зобов'язаний у триденний термін надати звіт суддівської колегії до центрального органу виконавчої влади у сфері фізичної культури та спорту та ФПСУ.

5. Результати

1) Абсолютний чемпіон України (в разі проведення чемпіонатів України) визначається, якщо у спортивних змаганнях у відповідному класі планерів бере участь не менше семи спортсменів;

2) спортивні змагання вважаються розіграними за умови розіграшу не менш чотирьох вправ (у відповідному класі) у спортивних змаганнях I – IV рангів і не менш трьох вправ у спортивних змаганнях V – VI рангів; в разі невиконання цієї вимоги спортивні змагання вважаються нерозіграними, абсолютний чемпіон спортивних змагань (у відповідному класі) не визначається;

3) статус результатів у вправі і визначення статусу:

показники – результати учасників спортивних змагань, виражені в параметрах дистанції, швидкості або тривалості польоту;

попередні результати – очки, нараховані за показниками, які ще не були перевірені;

неофіційні результати – попередні результати, перевірені за даними логерів усіх пілотів з урахуванням накладених стягнень;

офіційні результати – неофіційні результати після закінчення терміну подачі протестів і після повного розгляду всіх протестів.

Усі неофіційні та офіційні результати оприлюднюються за допомогою Офіційної інформаційної дошки з мінімальною затримкою.

В разі публікації неофіційних результатів вказують дату та час закінчення подачі протестів. Для кожної нової публікації неофіційних результатів розпочинається новий період подачі протестів.

4) переможцем спортивного змагання у кожному класі є пілот, який набрав у багатоборстві максимальну кількість очок, розрахованих шляхом додавання очок, зароблених за кожен день спортивного змагання. Загальні (підсумкові) результати мають бути опубліковані до нагородження.

6. Нагородження

1) процедура нагородження учасників спортивних змагань описується в Регламенті;

2) у кожному класі може бути не більше одного чемпіона. Якщо два чи більше пілотів у багатоборстві набрали однакову кількість очок, розподіл місць між ними здійснюється на підставі результатів у вправах. Чемпіоном буде пілот, який має більшу кількість перших місць у вправах. Якщо після описаного процесу першість не визначилася, рішення приймається за кількістю зайнятих других місць у вправах і так далі.

IV. Організація спортивних змагань

1. Загальне

Спортивні змагання проводяться відповідно до затверджених щорічних планів авіаційно-спортивними клубами, які виконують польоти на аеродромах або злітно-посадкових майданчиках, сертифікованих уповноваженим органом з питань цивільної авіації. Інструкції з виконання польотів (використання повітряного простору), затвержені в установленому законодавством порядку, мають містити дані щодо району польотів (маршрути), достатні для проведення спортивних змагань. Для підготовки і проведення спортивних змагань національного або міжнародного рівня створюються організаційний комітет і комісії за напрямками підготовчої та організаційної роботи: технічна, мандатна тощо, у складі трьох – п'яти осіб кожна. На підставі актів мандатної та технічної комісій начальник спортивних змагань видає наказ щодо допуску спортсменів та авіаційної техніки до спортивних змагань; в наказі також вказується склад суддівської колегії, льотно-технічний і обслуговуючий персонал, задіяний у проведенні спортивних змагань.

2. Мандатна комісія

1) начальник спортивних змагань призначає мандатну комісію, чисельним складом до трьох осіб залежно від рангу змагань та кількості учасників;

2) очолює мандатну комісію начальник льотної служби авіаційно-спортивного клубу (командир планерної ланки);

3) до складу мандатної комісії обов'язково залучається представник суддівської колегії;

4) завданням мандатної комісії є перевірка відповідності заявки на участь у спортивних змаганнях вимогам, що містяться у Регламенті, на підставі льотної книжки, медичних сертифікатів тощо;

5) іменна заявка на участь спортсменів у спортивних змаганнях, завірена печатками авіаційно-спортивної організації, регіонального медичного закладу або закладу охорони здоров'я зі спортивної медицини та органом виконавчої

влади з питань фізичної культури та спорту адміністративно-територіальних одиниць, надається мандатній комісії у день приїзду учасників;

6) подання заявки для участі у спортивних змаганнях означає, що внесені до заявки особи визнають повноваження організаторів щодо проведення змагань, ці Правила, Кодекс ФАІ та Регламент як такі, що є обов'язковими для виконання кожним із учасників спортивних змагань;

7) разом із іменною заявкою представник команди/спортсмени надають весь перелік документів, визначених цими Правилами та відповідним Регламентом;

8) після закінчення роботи мандатної комісії складається акт, у якому містяться відомості стосовно спортсменів: дата народження, спортивне звання (розряд), загальний планерний наліт, наліт та пройдений кілометраж у поточному році, дані медичного сертифікату; всі зауваження, виявлені невідповідності та недоліки, пропозиції до суддівської колегії спортивних змагань стосовно допуску спортсменів до участі у спортивних змаганнях або виявлені підстави для застереження щодо їх участі;

9) акт підписують усі члени мандатної комісії.

3. Технічна комісія

1) для перевірки авіатехніки, що бере участь у спортивних змаганнях, начальник призначає технічну комісію;

2) до складу технічної комісії входять головний інженер авіаційно-спортивного клубу, авіаційні техніки та інші посадові особи;

3) технічна комісія перевіряє стан планерів, на яких змагатимуться спортсмени, літаків-буксирувальників, документацію авіаційної техніки, складає акт технічної комісії, у якому вказуються заводські номери, реєстраційні знаки літаків та планерів, наліт, строк дії сертифікату льотної придатності або дозволу на виконання польотів, наявність страховок, дата та вид технічного обслуговування перед спортивними змаганнями;

4) акт підписують усі члени технічної комісії.

4. Матеріально-технічне забезпечення спортивних змагань

1) для забезпечення польотів за програмою спортивних змагань авіаційно-спортивний клуб складає план та реалізує підготовчі заходи з матеріально-технічного забезпечення. У місці проведення до початку спортивних змагань мають бути зосереджені достатня кількість літаків-буксирувальників з досвідченими екіпажами, запас паливно-мастильних матеріалів (далі - ПММ) для забезпечення підйомів планерів у повітря, необхідна кількість спеціальних причепів для евакуації планерів з майданчиків, автотехніка, приміщення для виконання функцій суддівською колегією, комп'ютер, друкарські пристрої та розмножувальна техніка, Інтернет, канцелярські товари та приладдя тощо;

2) умови забезпечення учасників спортивних змагань помешканням та харчуванням визначаються окремо Регламентом, Місцевими процедурами та кошторисом спортивних змагань.

5. Планери та обладнання

1) кожен учасник виступає у спортивних змаганнях на одному, закріпленому за ним планері і тільки в одному класі. Заміна планера в процесі спортивних змагань не дозволяється;

2) планер може літати у спортивних змаганнях, якщо він має Сертифікат льотної придатності або Дозвіл на виконання польотів, правила його експлуатації мають відповідати правилам класу, у якому він задіяний. Документи мають бути дійсними весь період спортивних змагань;

3) всі задіяні у спортивних змаганнях планери, мають бути укомплектовані парашутами, логерами, радіостанціями, пристосуваннями для швартування, фалом для наземного буксирування, комплектом необхідного інструменту, бортовою аптечкою. Мотопланери – додатково реєстратором роботи двигуна. Все обладнання має бути стандартним і придатним;

4) заборонено мати на борту прилади, що дозволяють літати поза видимістю землі;

5) планер має бути з нанесеними державним та реєстраційним знаками і змагальним номером, який наноситься на нижній стороні крила та на обох сторонах кіля і/або руля повороту. Змагальний номер має складатися не більше ніж з трьох букв або цифр або комбінації букв і цифр в одному кольорі, який контрастує з кольором фону планера;

6) планер зі всіма документами надається Технічній комісії для перевірки його технічного стану та документації до початку спортивних змагань;

7) придатність планерів до польотів, безпечне використання планерів і будь-якого пов'язаного обладнання, транспортних засобів, є відповідальністю учасників спортивного змагання;

8) перед початком змагальних польотів спортсменам може бути наданий тренувальний день для обльоту планерів та/або району польотів;

9) у виняткових випадках за рішенням начальника спортивних змагань планерист може виконати обліт планера у день розіграшу вправи.

6. Брифінг

1) протягом усього періоду проведення спортивних змагань щоранку проводиться брифінг, на якому надається повна метеорологічна й оперативна інформація відповідно до заданої в цей день вправи. Кожному спортсмену надається аркуш з польотним завданням;

2) в роботі брифінгів мають брати участь усі пілоти, за винятком тих, хто не може бути присутнім за незалежних від них причин. У цьому випадку вони мають бути представлені капітаном команди;

3) вимоги щодо виконання польотів і безпеки, встановлені на брифінгах, прирівнюються за статусом до Регламенту.

7. Контроль польоту

1) контроль польоту здійснюється за допомогою логерів. З метою підрахунку очок кожен пілот призначає максимум два логери, один з них визначається основним, другий – запасним, записи польотів зі всіх логерів мають бути пред'явлені у суддівську колегію до початку спортивних змагань;

2) до початку спортивних змагань суддівська колегія має забезпечити пілотів файлом з контрольними точками (старт, фініш, ППМ), який базується на стандартному форматі SUP для поворотних пунктів, та файлом "Заборонений повітряний простір". Деякі заборонені повітряні зони можуть бути активовані або неактивовані в день польотів і вказуються на брифінгу;

3) логер веде безперервну реєстрацію параметрів польотів (запис польотів), виконаних протягом дня;

4) якщо обидва логера відмовили, і запис перерваний протягом більш одної хвилини, ця ситуація буде розглядатися як посадка, за винятком випадків, коли є задовільне свідчення того, що планер протягом переривання запису, не вийшов з дозволеного для його польоту повітряного простору або, у випадку мотопланерів, що не використовувався двигун;

5) судді аналізують запис польотів з основного логера для підрахунку очок. У випадку, якщо основний логер не може продемонструвати безперервність польоту від зльоту до посадки або у ньому зафіксований штраф, з метою уточнення параметрів польоту або зменшення штрафу, можуть бути використані додаткові дані з запасного логера. Головний суддя має бути проінформований щодо будь-якої зміни (заміни) обладнання, включаючи заміну основного та запасного логера. За порушення цієї вимоги може бути накладено стягнення;

6) щоденний атмосферний тиск QNH має бути опублікований в аркуші-завданні;

7) логер необхідно включити як мінімум за дві хвилини до зльоту для запису базової лінії висоти.

V. Загальні заходи безпеки в ході проведення спортивних змагань

1. Начальник або його заступник зобов'язані довести до всіх учасників правила безпеки польотів на аеродромі (ЗПМ).

2. Місце спортивних змагань має відповідати вимогам нормативно-правових актів України з питань забезпечення громадського порядку та безпеки

учасників і глядачів. За наявності актів готовності спортивного об'єкта до проведення заходів.

3. Планери мають пілотуватися в межах встановлених для них льотних обмежень.

4. Виконання будь-яких маневрів, небезпечних для інших, не допускається. За таке порушення може бути накладено стягнення. Забороняються різкі вертикальні маневри під час старту і фінішу. Забороняється виконання пілотажних фігур.

5. Забороняється робити відчеплення до того, як пілот-буксирувальник дасть сигнал відчеплення, та брати ручку «на себе», не переконавшись у відчепленні.

6. Учасники спортивних змагань мають уникати зливу водяного баласту, коли це може вплинути на інші планери учасників спортивних змагань.

7. Під час польотів усі особи, які знаходяться на борту планера, мають бути пристебнуті плечовими і поясними ременями та використовувати придатний парашут.

8. Забороняється політ у хмарах.

9. Учасники мають дотримуватись вимог цих Правил, Регламенту та Місцевих процедур, а також виконувати всі вимоги до організації польотів у спортивних змаганнях і використанню повітряного простору, що повідомляються під час брифінгів.

10. Після початку зльотів начальник спортивних змагань (координатор польотів) може призупинити буксирування, якщо його продовження може створити небезпеку. Якщо зупинка триватиме досить довго, що може створити істотні переваги для пілотів, які вже злетіли, начальник спортивних змагань зобов'язаний скасувати завдання.

11. Начальник спортивних змагань може відкласти чи скасувати відкриття старту, якщо він вважає, що умови не відповідають безпечному виконанню вправи.

12. Учасник спортивних змагань, який потрапив у повітрі в аварію, зобов'язаний припинити політ і приземлитися настільки можливо швидко.

13. Організатору має бути повідомлено щодо будь-яких ушкоджень планера в ході спортивних змагань.

14. Необхідно вести підвищену обачливість в процесі фінішу групи планерів. Захід на посадку після перетину фінішної лінії (кола) виконувати відповідно до схеми, вказаної на брифінгу, та за вказівкою координатора польотів.

15. Начальник спортивних змагань має право встановлювати додаткові обмеження, пов'язані зі створенням умов з безпеки польотів, виходячи з рівня підготовки учасників спортивного змагання і умов району польотів.

16. Забороняється здійснення лідерства, керівництва або надання допомоги у пошуку висхідних потоків з боку ПС, які не беруть участь у спортивних змаганнях або припинили виконання завдання.

VI. Офіційні особи спортивних змагань

1. Визначення офіційних осіб спортивних змагань.

До офіційних осіб спортивних змагань з планерного спорту відносяться:
начальник спортивних змагань, заступник начальника, координатор польотів;
журі;
суддівська колегія.

2. Начальник спортивних змагань несе загальну оперативну відповідальність за проведення спортивного змагання. Він має заступника, координатора польотів та технічних осіб, які йому допомагатимуть. Начальник спортивного змагання відповідає за:

1) правильне управління та безперебійне і безпечне проведення спортивного змагання;

2) прийняття оперативних рішень відповідно до Правил, Регламенту та Місцевих процедур. Рішення невідкладно оприлюднюються за допомогою Офіційної інформаційної дошки;

3) покарання або дискваліфікацію учасника спортивного змагання за неналежну поведінку або порушення Правил;

4) публікацію офіційно прийнятого списку учасників, гандикапів планерів, видання щоденних результатів польотів з мінімальною затримкою;

5) начальник або його заступник мають бути доступні на місці проведення спортивного змагання у будь-який час, протягом спортивного змагання;

6) прізвища начальника спортивного змагання, заступника начальника, координатора польотів, головного судді, президента журі та членів журі мають бути опубліковані в Місцевих процедурах;

7) начальник зобов'язаний:

забезпечити спортивні змагання літаками-буксирувальниками та ПММ;

організувати метеозабезпечення спортивних змагань;

здійснити заходи з розміщення та харчування учасників спортивних змагань;

призначити мандатну та технічну комісії;

на підставі актів мандатної та технічної комісій видати наказ щодо допуску спортсменів та авіаційної техніки до спортивних змагань;

узгодити з головним суддею розклад дня;

організувати церемонії урочистого відкриття, закриття спортивних змагань з нагородженням переможців та призерів спортивних змагань;

8) за погодженням з головним суддею спортивних змагань має право:

припинити виконання вправи у спортивних змаганнях або оголосити тимчасову перерву у разі несприятливих метеорологічних умов або в інших випадках, передбачених цими Правилами та Регламентом;

застосовувати до спортсменів та команд санкції, передбачені цими Правилами, припиняти участь у спортивних змаганнях тих спортсменів, рівень підготовки яких не відповідає умовам виконання вправ за програмою спортивних змагань або які припустились грубого порушення вимог до заходів безпеки в ході виконання польотів та/або розкладу дня.

3. Журі

1) журі створюється (обов'язково в ході проведенні спортивних змагань III – IV рангів) для розгляду протестів. До складу журі входять: президент ФПСУ або повноважний представник ФПСУ у спортивних змаганнях (голова журі), представник органу вищої інстанції за підпорядкуванням, представник колегії суддів ФПСУ;

2) кожен член журі має добре знати положення Загального розділу та Розділу 3 Кодексу ФАІ, Додатку А до Розділу 3, Правила, Регламент, Місцеві процедури.

4. Суддівська колегія

1) для підрахунку результатів виступу спортсменів та визначення переможців спортивних змагань формується суддівська колегія з числа осіб, які мають суддівські категорії з планерного спорту. Кількісний склад суддівської колегії визначається залежно від рангу та програми спортивних змагань, тривалості їх проведення;

2) склад суддівської колегії чемпіонату України за поданням комітету національної колегії суддів ФПСУ (далі – комітет КС) затверджується Радою ФПСУ, головний суддя – центральним органом виконавчої влади України у сфері фізичної культури та спорту;

3) до складу суддівської колегії не можуть входити учасники спортивних змагань, тренери спортсменів або команд і керівники команд, які беруть участь у спортивних змаганнях. Чисельний склад суддівської колегії визначається можливостями організатора, має бути не менше:

шести осіб для національних чемпіонатів; з них не менше трьох суддів національної категорії з планерного спорту;

чотирьох осіб для інших спортивних змагань;

4) обов'язки суддівської колегії:

контроль відповідності планера учасника технічним вимогам класу планерів;

проведення жеребкування учасників;

призначення вправ у спортивних змаганнях (на брифінгах) з урахуванням метеоумов та дозволів щодо використання повітряного простору;

контроль застосування учасниками логерів;

контроль виконання учасниками Регламенту, Правил та Місцевих процедур, з урахуванням вимог і обмежень, що вводяться в день виконання вправи;

контроль виконання учасниками всіх елементів вправи, що розігрується;

нарахування очок за виконану вправу і підведення поточних підсумків багатоборства, командної першості, оприлюднення результатів спортивних змагань;

сприяння начальнику спортивних змагань у створенні умов з безпеки польотів;

оформлення документації;

5) суддівській колегії не дозволяється:

вносити в період спортивних змагань будь-які зміни чи доповнення в порядок розіграшу вправ, оголошений на брифінгу;

передавати засобами радіозв'язку в ході розіграшу вправ будь-яку інформацію, не передбачену Правилами, Регламентом та Місцевими процедурами;

б) головний суддя очолює роботу суддівської колегії і забезпечує суддівство спортивних змагань відповідно до Правил, Регламенту, Місцевих процедур, з урахуванням Кодексу FAI, документів IGC.

Він зобов'язаний:

розподілити обов'язки між членами суддівської колегії;

провести до початку спортивних змагань з усіма членами суддівської колегії семінар з правил, особливостей суддівства спортивних змагань та заходів щодо створення умов з безпеки польотів;

сприяти начальнику спортивних змагань у створенні умов з безпеки польотів, допомагати координатору польотів;

організувати чітку роботу всього складу суддівської колегії протягом спортивних змагань;

брати участь у брифінгах перед розіграшом кожної вправи з оголошенням змісту вправи, черговості зльотів класів планерів, часу відкриття старту й інших необхідних даних;

давати відлік часу, за яким працює суддівська колегія;

після завершення спортивних змагань надати звіт до ФПСУ;

7) головним суддею спортивних змагань III – IV рангів може бути суддя, який має суддівську категорію не нижче першої та досвід суддівства національних чемпіонатів;

8) кандидатура головного судді спортивних змагань III – IV рангів затверджується Радою ФПСУ та центральним органом виконавчої влади України у сфері фізичної культури та спорту;

9) заступник головного судді (залежно від рангу спортивних змагань можуть призначатися два заступника) допомагає головному судді у виконанні функціональних обов'язків;

10) головний секретар організує і контролює роботу, пов'язану з оформленням протоколів засідань суддівської колегії, складає документи за результатами польотів, організує облік і збереження суддівської документації, пов'язаної з цими спортивними змаганнями, веде облік роботи суддів, оформлює підсумковий звіт щодо проведення спортивних змагань;

11) судді спортивних змагань виконують роботу з підрахунку очок, розшифровки барограм, обробки даних логерів, працюють на старті-фініші, ведуть хронометраж польотів.

VII. Участь у спортивних змаганнях

1. Учасники спортивних змагань

1) учасниками спортивних змагань є: спортсмени-планеристи, координатор польотів, льотчики-буксирувальники, судді, представники команд, тренери, медичний персонал, інженери, техніки, механіки, водії та інші особи, які безпосередньо обслуговують техніку в період спортивних змагань;

2) пілот (спортсмен-планерист) – учасник спортивних змагань, керуючий планером під час польоту. Він зобов'язаний мати відповідну спортивну кваліфікацію та льотну підготовку (вказується в Регламенті), а також відповідати медичним вимогам згідно з документами, регламентуючими льотну роботу;

3) команда – єдина група учасників спортивних змагань. Досягнення команди йдуть до підрахунку загального результату. Термін "команда" означає весь склад спортивної делегації. Склад команди та розподіл обов'язків серед членів встановлює організація, яка відряджає команду;

4) попередня заявка та офіційні заявки на участь у спортивних змаганнях подаються організатору спортивних змагань у строки, визначені Регламентом;

5) перед початком спортивних змагань пілоти пред'являють у мандатну комісію документи:

паспорти (український та закордонний), ідентифікаційний код;

льотну книжку з оформленими допусками, завіреними начальником авіаспортивної організації, до польотів за програмою спортивних змагань і самостійному технічному обслуговуванню планера, на якому спортсмен буде літати у спортивних змаганнях;

свідоцтво пілота планера;

медичний сертифікат або медичну книжку (довідку) з висновком лікарсько-льотної комісії (ЛЛК);

поліс договору добровільного страхування від нещасного випадку під час участі у спортивних змаганнях;

документи, що підтверджують придатність планера для участі у спортивних змаганнях, та відповідні страхові сертифікати;

б) пілоти зобов'язані знати, розуміти і дотримуватись Кодексу ФАІ, Правил, Регламенту та Місцевих процедур, виконувати порядок і вимоги, встановлені організатором;

7) вимоги до кваліфікації пілота залежать від рангу змагань і вказуються в Регламенті;

8) пілот, документи якого не перевірені чи не відповідають усім вимогам, не допускається до польотів.

2. Обов'язки капітана команди

Команда кожного клубу має капітана. Він представляє клуб і здійснює зв'язок між організатором і членами команди.

1) капітан команди зобов'язаний:

після прибуття до місця проведення спортивних змагань подати заявку з поіменним переліком членів команди для участі у спортивних змаганнях встановленої форми;

організувати підготовку команди до польотів;

інформувати команду щодо розпоряджень начальника спортивних змагань і вказівок суддівської колегії;

нести відповідальність за стан дисципліни в команді, за виконання членами команди розкладу дня;

2) капітан команди відповідає за те, щоб кожен член команди одержував і розумів всю інформацію, надану на брифінгах спортивних змагань.

3. Скарги та протести

1) метою подачі скарг є можливість домогтися перегляду прийнятих рішень без подачі офіційного протесту;

2) скарга може бути подана начальнику спортивних змагань або головному судді через капітана команди. Розгляд такої скарги здійснюється негайно;

3) якщо учасник спортивних змагань представлений не в складі команди, він може подати скаргу самостійно;

4) скарга має бути подана в письмовій формі. Начальник спортивного змагання надає письмову відповідь якомога швидше;

5) організатор зберігає копії скарг та відповідей разом з журналом часу отримання скарги та відповіді з підписами капітана команди та начальника (чи його заступника);

6) якщо обробка скарги призводить до появи нової публікації неофіційних результатів, період подачі протестів з вправи починається знов;

7) якщо учасник не вдоволений стягненням чи рішенням за скаргою, він має право подати протест. Такий протест має бути поданий у письмовій формі і містити наступну інформацію:

рішення, за яким подається протест,

причини незгоди і подачі протесту,

пропозиція щодо рішення за цим протестом;

8) протест має бути поданий начальнику спортивних змагань або головному судді через капітана команди протягом 14 годин (двох годин в останній день спортивних змагань) після опублікування рішення, за яким існує незгода. Якщо учасник спортивних змагань представлений не в складі команди, він може подати протест самостійно;

9) протест не може бути висунутий проти Правил, Регламенту та Місцевих процедур;

10) начальник спортивних змагань негайно передає поданий протест голові журі;

11) голова журі в разі одержання протесту від начальника спортивних змагань протягом 24 годин (в мінімально короткий термін в останній день спортивних змагань) збирає нараду журі;

12) журі заслуховує обидві сторони відносно протесту і розглядає його відповідно до норм Кодексу ФАІ, Правил, Регламенту та Місцевих процедур. В разі розгляду протесту члени журі мають доступ до будь-якої інформації, що може сприяти ухваленню ними рішення;

- 13) протест може бути відкликаний у будь-який час до прийняття рішення журі;
- 14) начальник спортивних змагань та головний суддя зобов'язані погодитися з рішенням журі.

VIII. Завдання

1. Організатор в ході визначення вправ для кожного дня спортивних змагань зобов'язаний вибрати один з перерахованих видів завдань:

гоночні завдання (Racing Task - RT);

швидкісні завдання через призначені зони (Assigned Area Task - ААТ).

2. Визначення гоночних завдань (RT)

1) оцінюється швидкість в ході проходження двох або більше заданих поворотних пунктів маршруту (ППМ) з фінішем на місці спортивних змагань. В завданні позначаються Старт, ППМ (за порядком) і Фініш;

2) спортсмени, які фінішували, отримують "очки за відстань" (однакова кількість очок для всіх тих, хто фінішував) і "очки за швидкість";

3) спортсмени, які не фінішували, отримують тільки "очки за відстань" ("очки за відстань" розраховуються відносно максимальної відстані, яка пройдена у вправі).

3. Визначення швидкісних завдань через призначені зони (ААТ)

1) оцінюється швидкість в ході проходження через дві або більше призначені зони з фінішем на місці спортивних змагань. Завдання визначається позначенням Старту, Призначених зон (за порядком), Фінішу і мінімальним часом виконання завдання;

2) спортсмени, які фінішували, отримують "очки за відстань" (однакова кількість для всіх тих, хто фінішував) і "очки за швидкість". Швидкість розраховується на підставі більшого із таких значень: час, витрачений в польоті, та мінімальний час виконання завдання;

3) спортсмени, які не фінішували, отримують тільки "очки за відстань" (очки нараховуються за відношенням до максимальної відстані, яка пройдена у вправі).

4. Роз'яснення до гоночних завдань (RT)

1) організатор встановлює старт, два або більше ППМ і послідовність їх проходження, фініш. Організатор має уникати завдань з гострими кутами між послідовними ділянками (відрізками) дистанції. Рекомендується мінімальний кут 45 градусів між послідовними відрізками;

2) завдання вважається виконаним, якщо спортсмен має дійсний старт, пройшов через ППМ у вказаній організатором послідовності і має дійсний фініш. ППМ пройдений, якщо спортсмен увійшов у зону спостереження ППМ;

3) задана дистанція – дистанція від точки старту до точки фінішу через усі ППМ за вирахуванням радіусів стартового і фінішного кіл (якщо використовуються);

4) очки, що надаються кожному спортсмену відповідно до розділу X, розраховуються на підставі пройденої (залікової) дистанції та витраченого (залікового) часу таким чином:

для тих, хто фінішував, залікова дистанція рівна заданій дистанції;

якщо спортсмен здійснив посадку на майданчик на останньому відрізьку, його залікова дистанція – дистанція від точки старту, мінус радіус стартового кола (якщо використовується), через всі ППМ до точки фінішу, мінус дистанція від точки посадки до точки фінішу; якщо пройдена дистанція на останньому відрізьку виявиться менше нуля, вона буде дорівнювати нулю;

якщо спортсмен здійснив посадку на майданчик на будь-якому іншому відрізьку, його залікова дистанція – дистанція від точки старту, мінус радіус стартового кола (якщо використовується), через всі правильно пройдені ППМ плюс дистанція на незавершеному відрізьку; дистанція на незавершеному відрізьку – довжина цього відрізька мінус відстань від місця посадки до наступного поворотного пункту. Якщо пройдена дистанція на незавершеному відрізьку виявиться менше нуля, вона буде дорівнювати нулю;

для тих, хто фінішував, заліковий час – час між часом старту та часом фінішу; для тих, хто не фінішував, заліковий час не визначається;

для тих, хто фінішував, показана (залікова) швидкість дорівнює відношенню залікової дистанції до залікового часу; для тих, хто не фінішував, залікова швидкість дорівнює нулю.

5. Роз'яснення до швидкісних завдань через призначені зони (ААТ)

1) організатор має вказати старт, дві або більше призначених зон і послідовність їх проходження, фініш, мінімальний час виконання вправи;

2) у завданні щодо польоту мають бути зазначені наступні дистанції:

номінальна довжина маршруту, розрахована через центр кожної призначеної зони;

мінімальна і максимальна дистанції, які можливо досягти у польоті через призначені зони;

3) площа призначених зон має бути достатньою для того, щоб пілот мав можливість змінювати довжину маршруту так, щоб не бути змушеним фінішувати до закінчення мінімального часу у випадку, якщо його швидкість виявиться більшою, ніж він припускав;

4) завдання виконано, якщо спортсмен має дійсний старт, пройшов через кожну призначену зону у вказаній організатором послідовності і має дійсний фініш;

5) в кожній призначеній зоні визначається точка, яка буде прийнята як кінець попереднього відрізка і початок наступного. Ці точки вибираються так, щоб пройдена дистанція була максимально можливою;

б) очки, що надаються кожному спортсмену відповідно до розділу X, розраховуються на підставі пройденої (залікової) дистанції та витраченого (залікового) часу таким чином:

для тих, хто фінішував, залікова дистанція розраховується від його фактичної точки старту через усі призначені зони до фінішу, мінус радіуси стартового і фінішного кіл, якщо використовуються;

якщо учасник здійснив посадку на останньому відрізку, його залікова дистанція – дистанція від точки старту, мінус радіус стартового кола (якщо використовується), через визначені точки в призначених зонах до фінішу мінус дистанція від точки посадки до фінішу; якщо пройдена дистанція на останньому відрізку виявиться менше нуля, вона буде дорівнювати нулю;

якщо учасник здійснив посадку на будь-якому іншому відрізку, його залікова дистанція – дистанція від точки старту, мінус радіус стартового кола (якщо використовується), через визначені точки в пройдених зонах до точки в наступній зоні, яка є найближчою до місця посадки, мінус відстань від місця посадки до цієї найближчої точки; якщо пройдена дистанція на незавершеному відрізку виявиться менше нуля, вона буде дорівнювати нулю;

для тих, хто фінішував, заліковий час – час між часом старту та часом фінішу або заданий мінімальний час виконання вправи, в залежності від того, який час виявиться більшим за значенням; для тих, хто не фінішував, заліковий час не визначається;

для тих, хто фінішував, показана (залікова) швидкість дорівнює відношенню залікової дистанції до залікового часу; для тих, хто не фінішував, залікова швидкість дорівнює нулю.

IX. Процедури польотів у спортивних змаганнях

1. Розміщення планерів перед зльотом (злітна сітка – the Launch Grid – грід)

1) класи мають злітати окремими групами;

2) грід має бути остаточно сформований шляхом жеребкування напередодні першого льотного дня. Перестановка планерів у гріді здійснюється після кожної розіграної вправи таким чином: група з приблизно 2/7 планерів має бути переміщена ззаду вперед або має бути переміщений вперед весь ряд планерів. Індивідуальна позиція у кожному ряду не має значення;

3) розміщення планерів у класі і послідовність розташування класів мають бути опубліковані зранку. Планери мають бути встановлені в гріді до зазначеного організатором часу;

4) на час відкриття і/чи закриття старту впливають тільки планери, які у момент початку зльотів знаходяться на своїх місцях відповідно до ґрідy.

2. Зліт і буксирування

1) схема буксирування планерів, райони і висота відчеплення, зона набору висоти даються на брифінгу або вказуються в Місцевих процедурах;

2) початок зльотів оголошується на брифінгу. Кінцевий час зльотів може призначатися, але до очікуваного фінішування спортсменів. Якщо організатор затримує початок зльотів, всі інші терміни мають бути перенесені відповідно, або ж польоти в такий день скасовуються;

3) після початку зльотів організатор може призупинити буксирування з причин безпеки чи справедливості. Якщо призупинення є достатньо довгим, що може дати несправедливу перевагу для тих, хто вже перебуває в повітрі, начальник спортивних змагань має скасувати завдання або організувати посадку та повторний зліт всіх спортсменів;

4) організатор може затримати або скасувати відкриття старту, якщо він вважає, що умови не підходять для безпечного та справедливого польоту;

5) зліт має бути організований таким чином, щоб для зльоту планерів у кожному класі був можливим мінімальний час. Якщо планер або спортсмен виявляється не готовим до зльоту з вини організатора, час початку злетів в класі має бути відкладений;

6) кожен планер має право максимум на три зльоти в день. Якщо спортсмен відкладає свій перший зліт за власною ініціативою або виявляється не готовим до зльоту, коли підходить його черга, він втрачає право на цей зліт (тобто буде вважатися, що він вже виконав один з трьох дозволених зльотів);

7) спортсмен, який використовує право на другий чи третій зліт, може здійснити його тільки після зльоту всіх планерів класу, що почали злітати, в міру його готовності до зльоту. Організатор має на брифінгу вказати район посадки планерів для повторного зльоту;

8) спортсмен, який приземлився після чергового зльоту за межами аеродрому, втрачає право на повторний зліт для польоту у вправі в цей день. Межа аеродрому має бути зазначена організатором у Місцевих процедурах;

9) невдалий зліт або помилка пілота-буксирувальника, яка спричинила передчасне відчеплення планера, зараховується як офіційна спроба зльоту, якщо спортсмен приймає рішення залишитися в повітрі. Для того, щоб ця спроба зльоту не була зарахована, спортсмен має приземлитися негайно, у тому числі навіть за межами аеродрому, і негайно докласти координатору польотів;

10) мотопланери можуть злітати самостійно або за літаком-буксирувальником;

11) якщо мотопланер злітає самостійно, двигун має бути вимкнений у заданому районі відчеплення на висоті, нижче заданої висоти відчеплення.

Якщо вказана висота вище висоти відчеплення, мотопланер має спуститися нижче стандартної висоти відчеплення;

12) якщо мотопланеру необхідний другий зліт, він має приземлитися, або запустити двигун над аеродромом, за дозволом координатора польотів, на висоті не вище 300 м, і потім летіти в район відчеплення.

3. Старт

1) визначення:

старт – початок виконання завдання у спортивних змаганнях;

точка старту – пункт маршруту, що являє собою центр стартової лінії або стартового кола;

час старту – час, коли учасник перетинає стартову лінію або залишає стартове коло, інтерпольований з точністю до найближчої секунди;

2) варіанти старту

У кожен день спортивного змагання необхідно використовувати один із наступних варіантів старту. Обраний варіант має бути вказаний в аркуші-завданні із відповідними параметрами, якщо такі є.

Звичайний старт. Немає параметрів.

PEV старт. Два параметри мають бути опубліковані в аркуші-завданні: час очікування PEV і вікно для PEV старту. Значення для кожного параметра має бути 5, 6, 7, 8, 9 або 10 хвилин.

3) стартова геометрія

Організатор зобов'язаний вибрати, яка стартова геометрія використовуватиметься під час спортивного змагання. Геометрія старту, обрана для спортивного змагання, має бути вказана в Місцевих процедурах. Можливі варіанти:

стартова лінія – лінія визначеної довжини, перпендикулярна курсу до першого ППМ або центру першої призначеної зони;

стартове коло – коло з центром у точці старту, достатнього радіусу, щоб охопити місце спортивного змагання та всі зони відчеплення;

4) дійсний старт

Старт вважається дійсним, якщо в запису польоту показано, що планер перетнув лінію старту в напрямку, зазначеному в аркуші-завданні, або залишив стартове коло після відкриття старту.

Якщо немає доказів того, що учасник мав дійсний старт після відкриття старту в його класі, старт все одно може бути дійсним, якщо в запису польоту є підтвердження того, що він знаходився в межах 500 метрів від лінії старту або стартового кола після відкриття старту. Час перетину береться з цього місця, але має бути застосоване стягнення. Якщо така подія не виявлена, старт

учасника не є дійсним;

5) процедура старту

Старт, як правило, відкривається через 30 хвилин після зльоту останнього планера у відповідному класі, який вчасно знаходився на зазначеному в гріді місці і був готовий до зльоту. Цей проміжок часу може бути скорочено, якщо, на думку начальника, можливість чесного старту є у всіх пілотів у класі. Мінімальний час – 20 хвилин.

Фактори, що впливають на рішення начальника, включають умови ширяння, розмір класу, відстань від зони відчеплення до точки старту та ефективність операції буксирування.

Час відкриття старту, з точністю до цілої хвилини, оголошується засобами радіозв'язку. Судді також повідомляють наступний час, що залишився до відкриття старту: 20, 5, 1 хвилину. Якщо необхідна затримка, новий час відкриття старту має бути оголошено не менш ніж за три хвилини перед зміненим часом відкриття.

Рекомендується інтервал не менше 15 хвилин між повідомленням щодо нового часу відкриття старту та самим новим часом відкриття старту.

Може бути встановлена передстартова висота (MSL). Після відкриття стартових воріт і перед дійсним стартом пілот має переконатися, що є принаймні одна зафіксована логером точка его знаходження нижче зазначеної передстартової висоти. Невиконання цього буде штрафуватися. У Місцевих процедурах має бути вказано, чи використовуватиметься ця процедура.

Стартова лінія або стартове коло, як правило, мають бути закриті в кінці світлового дня або коли всі учасники зареєстровані. Умови закриття старту в інший час мають бути детально описані в Місцевих процедурах. Після закриття стартової лінії або стартового кола старти не будуть дійсними;

б) процедура PEV старту

Коли використовується процедура PEV старту, пілот має записати подію "Pilot Event" ("натиснути PEV") в основному бортовому логері перед тим, як перетнути лінію старту або кола. Натискання PEV створює часовий інтервал, протягом якого можна здійснити старт без штрафних очок. Спочатку запускається відлік хвилин "часу очікування" (PEV Wait Time minutes), а після його завершення – відлік хвилин "стартового вікна" (PEV Start Window).

PEV можна натиснути в будь-який момент і до трьох разів за один зліт (суддя ігноруватиме наступні PEV події, якщо їх більше трьох).

Кожне наступне натискання PEV закриває попереднє "стартове вікно" і перезапускає відлік "часу очікування". Перезапуск PEV не впливає на попередні старти, які залишаються дійсними та зберігають будь-які пов'язані з ними штрафи.

В контексті правила "три PEV події за один зліт", повторний запуск

двигуна мотопланера (якщо дозволено) прирівнюється до нового зльоту.

Декілька PEV записів поспіль, створених протягом 30 секунд, розглядатимуться як одна PEV подія, що починається в момент запуску першого PEV.

Відсутність записаної PEV події, а також дійсний старт поза межами визначеного часового інтервалу, будуть оштрафовані.

Примітка. Для PEV старту можна використовувати лише основний бортовий логер. Натиснути PEV дозволяється до відкриття стартових воріт.

7) контроль енергії під час старту.

Загальна енергія планера, коли він перетинає стартову лінію або коло, буде контролюватись таким чином:

Максимальна висота старту.

Організатор призначає максимальну висоту старту для кожного класу. Вона має бути включена до кожного радіоголошення відкриття старту для цього класу.

Максимальна висота старту, як правило, має бути щонайменше 100 м нижче кромки хмар або верхньої точки підйому та вибрана таким чином, щоб забезпечити справедливий старт для всіх учасників. Максимальна висота старту має бути цілим кратним 100 у одиницях висоти, що використовуються.

Процедури повідомлення команд щодо максимальної висоти старту мають бути визначені в Місцевих процедурах.

Максимальна висота старту може бути вказана в аркуші-завданні, на гріді перед початком зльотів або перед першим оголошенням щодо відкриття старту. Старт вище максимальної висоти старту, буде штрафуватися.

Максимальна стартова швидкість.

Для кожного класу максимальна стартова швидкість має бути оголошена на брифінгу та включена до аркуша-завдання. Швидкість планера на старті буде визначена відстанню прямою лінією між парою точок, найближчих до восьми секунд до та після старту, розділених на час, що минув між цими точками. Швидкість в момент старту, що перевищує максимальну задану швидкість, буде штрафуватися. Максимальна стартова швидкість має бути цілим кратним 10 у одиницях швидкості, що використовуються.

Максимальна стартова швидкість не може бути змінена після брифінгу без повідомлення капітанів команди. Організатор має вибрати максимальну швидкість руху з урахуванням вітрової складової на першому етапі Завдання. Значення «без вітру» для максимальної стартової швидкості має бути щонайменше 170 км/год (або еквівалентно у одиницях швидкості, що використовуються);

8) кілька стартів. У разі кількох дійсних стартів учасник має право на використання того старту, який дає найкращий результат. Старт після правильно виконаного Завдання не вважатиметься дійсним. Учасник може претендувати лише на перше виконання завдання кожного дня.

4. Уникнення зіткнень та відстеження

1) трансивери запобігання зіткненням мають бути ввімкнені та налаштовані для передачі інформації щодо місцезнаходження;

2) пілоти можуть конфігурувати свої трансивери запобігання зіткненням будь-яким способом, за умови збереження передачі попередження зіткнень;

3) режими низького енергоспоживання, режими обмеженої інформації та запити на "відсутність відстеження" є допустимими конфігураціями трансиверів запобігання зіткненням.

5. Поворотні пункти маршруту (ППМ) і призначені зони

1) ППМ – точка між двома відрізками маршруту. Зона спостереження поворотного пункту являє собою циліндр радіусом 0,5 км із центром, розташованим у точці ППМ.

2) призначена зона може бути позначена одним з нижчевказаних способів:

коло встановленого радіуса навколо ППМ; або

геометрична фігура на землі, обмежена двома лініями із заданими азимутами від ППМ, і дуговими лініями, що проходять на максимальній відстані від ППМ і, необов'язково, мінімальній.

Зона спостереження призначеної зони – повітряний простір, оточений колом або геометричною фігурою, який простягається вертикально без обмежень;

3) послідовні призначені зони мають бути віддалені одна від одної принаймні на один км. Організатори мають уникати встановлення ППМ або зон занадто близько до точки старту та фінішу;

4) проходження ППМ або призначеної зони зараховується, якщо у запису польоту є дійсна точка або пряма лінія між двома послідовними дійсними точками в межах зони спостереження;

5) якщо учаснику не вдається увійти в зону спостереження, але логер показує дійсне місце в межах 500 метрів від зони спостереження, суддя вибере будь-який результат, який дасть максимальну кількість очок:

одне з двох:

пілот отримує зарахування за досягнення ППМ або призначеної зони, і буде застосовано штраф; або

пілот не отримає зарахування за досягнення ППМ або призначеної зони та не отримає штрафу.

6. Посадка на майданчик (поза аеродромом)

1) місце і час реальної посадки на майданчик визначається за останньою дійсною точкою, зареєстрованою логером: під час зупинення планера, під час запуску двигуна мотопланера, або ж закінчення запису через вихід з ладу обладнання, в залежності від того, яка з подій наступить першою;

2) після посадки на майданчик спортсмен зобов'язаний негайно повідомити координатора польотів щодо координат місця посадки, стану планера, можливості евакуації: літаком-буксирувальником або автомашиною з причепом;

3) віртуальна посадка поза аеродромом. Якщо спортсмен не завершив завдання, точкою його посадки вибирається точка, що міститься у запису польоту, яка забезпечує йому найкращий результат, незалежно від місця його реальної посадки.

7. Фінішування

1) визначення:

точка фінішу – середина фінішної лінії або центр фінішного кола;

час фінішу – час, коли планер вперше перетинає фінішну лінію або входить у фінішне коло, інтерпольований з точністю до найближчої секунди;

2) геометрія фінішу. Організатор має вибрати, яку фінішну геометрію використовувати під час спортивного змагання. Фінішна геометрія, обрана для спортивного змагання, має бути вказана в Місцевих процедурах. Можливі варіанти:

фінішне коло – коло визначеного радіус (мінімум три км) навколо точки фінішу, що охоплює місце спортивного змагання і місця для приземлення. Мінімальна висота (QNH) має бути встановлена для перетину кола. Учасники, які перетинають фінішне коло нижче мінімальної висоти, будуть оштрафовані; фінішне коло слід розглядати як бажану процедуру фінішу, оскільки воно дозволяє кожному пілоту сповільнити швидкість і зосередитися на процедурах посадки та інших планерах перед посадкою; організатор може використовувати фінальний ППМ для того, щоб пілоти підходили до фінішу з одного напрямку;

фінішна лінія – пряма лінія заданої довжини на рівні аеродрому, чітко визначена стосовно земної поверхні; розташування фінішної лінії має забезпечувати планерам можливість безпечного приземлення за лінією; організатор задає мінімальну висоту (QNH) перетинання фінішної лінії; до пілотів, які перетинають фінішну лінію нижче цієї висоти (крім посадки "з прямої"), має бути застосоване стягнення;

3) дійсність фінішу

фініш є дійсним, якщо у запису польоту є доказ, що планер перетнув фінішну лінію у напрямку, зазначеному в Завданні, або увійшов у фінішне коло. Після фінішування пілоти мають здійснити посадку без затримки. Планер, що приземлився на аеродромі без перетину фінішної лінії, буде вважатися таким, що фінішував, при цьому часом його фінішу буде час, коли планер зупинився після пробігу, плюс п'ять хвилин;

4) учасники спортивних змагань, знаходячись на дольоті (остання пряма перед фінішом), мають повідомити координатору польотів позивний, відстань і маневр після перетину фінішної лінії. Відповіддю щодо прийняття повідомлення буде номер учасника. В Місцевих процедурах детально визначається процедура фінішування;

5) офіційні особи (координатор польотів, судді), які ведуть спостереження за фінішуванням, мають регулярно повідомляти силу і напрямок вітру, інші важливі метеорологічні величини та атмосферні явища на аеродромі;

6) організатору рекомендується використовувати кінцевий ППМ, щоб вирівняти планери з бажаним напрямком фінішу;

7) фініш закривається зі заходом сонця, або якщо всі учасники вдома (на майданчиках), або в оголошений на брифінгу час. Учасники, що продовжують політ після закриття фінішу, будуть вважатися такими, які здійснили посадку поза аеродромом в останній дійсній точці, яка зафіксована логером, безпосередньо перед часом закриття фінішу;

8) будь-які мінімальні висоти фінішу, зазначені в Місцевих процедурах, можуть бути змінені на щоденних брифінгах.

8. Завершене завдання

Завершене завдання – завдання учасника, який має дійсний старт (зі стягненнями або без них), дійсне досягнення всіх ППМ або призначених зон у правильному порядку (зі стягненнями або без них), і дійсний фініш (зі стягненнями або без них).

Фінішер – учасник, який завершив завдання.

9. Посадка

1) процедура посадки, включаючи радіочастоту, яка буде використовуватися, має даватися на брифінгу, та має бути описана в Місцевих процедурах;

2) небезпечні маневри під час підходу до фінішної лінії і після її перетину підлягають стягненням. Планер, який перетнув фінішну лінію (коло), має приземлитися без затримки;

3) забороняється здійснювати посадку після закінчення світової доби. За невиконання буде накладено стягнення.

10. Льотна документація

1) запис польоту надається в суддівську колегію протягом періоду, який вказується в Місцевих процедурах. Порухення термінів подачі документації може бути оштрафоване. Організатор також може вимагати резервну документацію протягом періоду, зазначеного в Місцевих процедурах. Невиконання може бути покаране. У дні, коли використовується параметр PEV, пілот має подбати щодо доставки запису польоту з основного бортового логера;

2) завантаження запису польоту з логера в комп'ютер суддів може бути здійснено будь-яким пристроєм або способом передачі, визначеними в Місцевих процедурах. Усі записи підлягають перевірці. Учасники мають зберігати запис польоту в своїх логерах до тих пір, поки результати польоту не будуть оцінені та опубліковані;

3) всі спортсмени, що зробили зліт за вправою, зобов'язані надати запис польоту в суддівську колегію, незалежно від результату польоту.

Х. Підрахунок результату та стягнення

1. Системи підрахунку очок

У спортивних змаганнях використовується 1000-бальна система підрахунку очок. Максимальна кількість очок, що може бути присуджена у вправі – 1000.

2. Загальні правила

1) для того, щоб вправа була визнана розіграною:

кожному спортсмену у класі має бути надана можливість своєчасного зльоту для виконання встановленого завдання;

як мінімум 25 % спортсменів з одного класу, що здійснили зліт за вправою, мають пролетіти дистанцію не менш D_m (з врахуванням усіх діючих гандикапів);

2) кількість очок за вправою. Всім спортсменам за кожну вправу нараховується визначена кількість очок на підставі їх результатів. Нарахована кожному спортсмену кількість очок округлюється до найближчого цілого числа, причому 0,5 округлюється у бік більшого значення;

3) спортсмен, який фінішував. Кожен спортсмен вважається таким, який фінішував, якщо він завершив завдання;

4) гандикапи. Перед початком спортивних змагань організатор має вказати, чи будуть у спортивних змаганнях застосовуватися гандикапи. Гандикапи затверджуються ФПСУ;

5) стягнення. В разі дискваліфікації у вправі спортсмену дається нуль очок, проте його політ враховується в загальній формулі. Будь-які накладені стягнення віднімаються від очок учасника.

Якщо стягнення знижує показники спортсмена протягом дня (посадка в точці порушення повітряного простору тощо) стягнення має бути враховане до розрахунку очок. Відповідне покарання має застосовуватися кожного разу, коли відбувається порушення (в разі перевищення максимально допустимої висоти стягнення накладається за кожне порушення тощо).

Якщо після накладення всіх застосованих стягнень кількість очок за вправою виявиться від'ємною, результат буде прирівнюватися нулю;

б) підсумкові очки (очки у багатоборстві) підраховуються шляхом підсумовування очок, отриманих за кожну розіграну вправу відповідно до системи підрахунку очок, що використовується.

3. Визначення параметрів у системі підрахунку очок

1) розіграна вправа

Параметри, які використовуються для розрахунку очок за розіграну вправу:

| | | |
|-----------|---|-----------|
| Dt | Дистанція маршруту (Використовується тільки для RT, визначено в п.4 (3) розд. VIII) | |
| Td | Мінімальний час виконання завдання (години) (Вказується на брифінгу для ААТ; для RT $Td = 0$) | |
| D1 | Мінімальна дистанція для отримання 1000 очків за вправу у залежності від класу планерів: | |
| | Клас | D1 |
| | клубний, стандартний | 250 км |
| | відкритий | 300 км |
| Dm | Мінімальна дистанція для підтвердження розіграшу вправи у залежності від класу планерів: | |
| | Клас | Dm |
| | клубний, стандартний | 100 км |
| | відкритий | 120 км |
| n1 | Кількість пілотів, які пройшли гандикаповану дистанцію Dh не менше Dm | |
| n2 | Кількість фінішерів, чия швидкість перевищує $2/3$ значення кращої гандикапованої швидкості (V_0) | |
| N | Кількість пілотів, які зробили зліт за вправою | |
| Do | Найбільша гандикапована дистанція (Dh) у вправі | |
| Vo | Найбільша гандикапована швидкість (Vh) пілота, який фінішував | |
| To | Заліковий час (T) фінішера, у якого $Vh=V_0$ (у випадку нічєї застосовується менше T) | |

| | |
|-----------------------|---|
| Pm | Максимальна кількість очок у вправі до застосування F та F _{CR} |
| Pdm | Максимальна кількість дистанційних очок у вправі до застосування F та F _{CR} |
| Pvm | Максимальна кількість швидкісних очок у вправі до застосування F та F _{CR} |
| F | Фактор дня |
| F_{CR} | Фактор завершення вправи |
| | Якщо вправа не розіграна, всі очки = 0, пілот підлягає застосуванню штрафних санкцій відповідно до п.5 (9) розд.X |

2) пілоти

Параметри, які використовуються для розрахунку очок кожного пілота:

| | |
|-----------|---|
| D | Залікова дистанція пілота. Визначена в п.4 розд.VIII для RT та в п.5 розд. VIII для ААТ |
| H | Гандикап, який застосовується до пілота, якщо є, інакше H = 1 |
| Dh | Гандикапована дистанція пілота ($D_h = D / H$) |
| T | Заліковий час фінішера. Визначений в п.4 розд.VIII для RT та в п.5 розд. VIII для ААТ |
| Pd | Дистанційні очки пілота |
| V | Залікова швидкість фінішера ($V = D / T$) |
| Vh | Гандикапована швидкість фінішера ($V_h = V / H$) |
| Pv | Швидкісні очки фінішера |
| S | Сума очок пілота за вправу |

Примітка для суддів:

До закриття фінішної лінії, під час розрахунку попередніх результатів, з метою збереження їх достовірності, в формулі обчислюються учасники, які прилетіли, але поки не відзвітували за політ, з результатом: $D_h \geq D_m$ и $V_h = V_o$, але вони не вказуються в таблиці результатів.

4. Підрахунок очок

1) гоночні завдання (RT)

Параметри дня:

$P_m =$ найменше значення з: 1000 або: $1250 \times (D_o/D_1) - 250$ або: $(400 \times T_o) - 200$

$F =$ менше значення з: 1 та $(1,25 \times n_1/N)$

$F_{CR} =$ менше значення з: 1 та $(1,2 \times (n_2/n_1) + 0,6)$

$P_{vm} = 2/3 (n_2/N) \times P_m$

$P_{dm} = P_m - P_{vm}$

Кількість очок пілота:

для кожного фінішера

$P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$

$$P_d = P_{dm}$$

виключення: якщо $V_h < 2/3 V_o$, то $P_v = 0$;

для кожного, хто не фінішував,

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dm} \times (D_h / D_o)$$

$$S = F \times F_{CR} \times (P_v + P_d)$$

2) швидкісні завдання через призначені зони (ААТ)

Параметри дня:

$$P_m = \text{найменше значення з: } 1000 \text{ або: } 1250 \times (D_o/D_1) - 250 \text{ або: } (400 \times T_o) - 200$$

$$F = \text{менше значення з: } 1 \text{ та } (1,25 \times n_1 / N)$$

$$F_{CR} = \text{менше значення з: } 1 \text{ та } (1,2 \times (n_2/n_1) + 0,6)$$

$$P_{vm} = 2/3 (n_2/N) \times P_m$$

$$P_{dm} = P_m - P_{vm}$$

Кількість очок пілота:

для кожного фінішера

$$P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$$

$$P_d = P_{dm}$$

виключення: якщо $V_h < 2/3 V_o$, то $P_v = 0$;

для кожного, хто не фінішував,

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dm} \times (D_h / D_o)$$

$$S = F \times F_{CR} \times (P_v + P_d)$$

5. Стягнення та дискваліфікація

1) начальник спортивного змагання має накладати покарання за порушення або недотримання будь-якого пункту Правил або Місцевих процедур. Суворість покарань коливається від попередження до дискваліфікації відповідно до правопорушення. Покарання, накладені начальником спортивного змагання, мають бути відповідними Переліку стягнень, викладених у підпункті 8);

2) за винятком покарань за порушення повітряного простору та неспортивну поведінку жодні покарання не накладатимуться у день, коли вправа не була розіграною;

3) начальник спортивного змагання може винести одне або більше загальних попереджень щодо порушень, описаних у підпункті 8), всім учасникам під час брифінгу. Загальне попередження діє в цей день спортивного змагання і позбавляє кожного учасника права на конкретне попередження протягом цього дня;

4) загальне попередження замінює попередження щодо "першого порушення", а порушення правила, на яке поширюється загальне попередження, має призвести до покарання, якщо б це було "наступне порушення";

5) порушення, що не охоплені списком, наведеним у підпункті 8), можуть бути покарані начальником спортивного змагання на власний розсуд відповідно до положень Спортивного кодексу ФАІ, Загальний розділ, пункт 6.1;

6) покарання має бути вказано в протоколі того дня, коли було призначено покарання;

7) обман та неспортивна поведінка

Обман

Наперед обдумана та навмисна спроба пілота, екіпажу чи команди обійти Правила чи Місцеві процедури з метою отримання конкурентної переваги вважається обманом.

Будь-який пілот, член команди або команда, у яких буде виявлено обман, будуть дискваліфіковані у спортивному змаганні.

Неспортивна поведінка

Для пілотів неспортивна поведінка визначається як будь-яке з:

небезпечний або ризикований політ;

політ під впливом алкоголю чи заборонених та/або контрольованих речовин;

позитивний результат допінг-контролю;

агресивні та образливі дії (вербальні чи фізичні) щодо керівництва спортивних змагань, волонтерів, журі або суддівської колегії.

Покаранням за неспортивну поведінку, накладеним на пілотів, може бути попередження, нарахування штрафних балів, денна дискваліфікація або дискваліфікація у спортивному змаганні.

Для членів команд (включно з капітанами команд та помічниками) неспортивна поведінка визначається як:

агресивні та образливі дії (вербальні чи фізичні) щодо керівництва спортивних змагань, волонтерів, журі або суддівської колегії.

Покаранням, накладеним на членів команди, може бути обов'язкове попередження, публічні вибачення перед громадськістю або усунення із заходу;

8) перелік затверджених стягнень

| Категорія, вид порушення | Перше порушення | Наступні порушення | Максимальне стягнення |
|---|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Перевищення/нестача ваги (W), кг | W x 2 очка | n x W x 2 очка | n x W x 2 очка |
| Інформація невірна, відсутня, або невчасно подана | | | |
| Надання неповної документації | Не допуск до зльоту | Не допуск до зльоту | Не допуск до зльоту |
| Заміна логера без попередження організатора | 10 очок | 20 очок | 25 очок |
| Порушення термінів подачі документації (запис польоту, інформація | Попередження | 10 очок | 25 очок |

| | | | |
|--|---------------------------|--------------------------|------------------------|
| щодо посадки поза аеродромом) > встановленого часу | | | |
| Порушення термінів подачі запасної копії документації > 60 хвилин | Попередження | 10 очок | 25 очок |
| Неповна доповідь щодо посадки поза аеродромом | Попередження | 10 очок | 25 очок |
| Висота перед стартом | | | |
| Найнижча точка над заданою висотою | 1 очко/м | 1 очко/м | 1 очко/м |
| Неправильний старт | | | |
| На відстані від 0 до 0,50 км від стартової лінії або кола | 50 очок | 50 очок | 50 очок |
| На відстані понад 0,50 км від стартової лінії або кола | Старт не є дійсним | Старт не є дійсним | Старт не є дійсним |
| Від 0 до 100 м вище максимальної стартової висоти | 1 очко/м | 1 очко/м | 1 очко/м |
| Понад 100 м вище максимальної стартової висоти | Старт не є дійсним | Старт не є дійсним | Старт не є дійсним |
| Від 0 до 50 км/год вище максимальної стартової швидкості | 2 очка за км/год | 2 очка за км/год | 2 очка за км/год |
| Понад 50 км/год вище максимальної стартової швидкості | Старт не є дійсним | Старт не є дійсним | Старт не є дійсним |
| Немає PEV або старт поза межами PEV інтервалу | 50 очок | 50 очок | 50 очок |
| Неправильний обхід поворотних пунктів або зон | | | |
| На відстані менш ніж 0,50 км від межі поворотного пункту або зони | 50 очок | 50 очок | 50 очок |
| На відстані понад 0,50 км від межі поворотного пункту або зони | Пункт не зараховується | Пункт не зараховується | Пункт не зараховується |
| Неправильний фініш | | | |
| Фінішування нижче ліміту висоти, зазначеної на брифінгу *не перевищує досягнутих швидкісних очок | 1 очко/м* | n очок/м* | Дискваліфікація |
| Небезпечні або ризиковані польоти | | | |
| Політ у хмарах та заборонений пілотаж (див. розділ V) | 100 очок | Дискваліфікація у вправі | Дискваліфікація |
| Виконання спіралей у неправильному напрямку в зазначених зонах | Попередження | (n-1) x 25 очок | Дискваліфікація |
| Буксирування: занадто раннє або пізнє відчеплення | Попередження | (n-1) x 25 очок | Дискваліфікація |
| Буксирування: рух ручки на себе до відчеплення | Попередження | Дискваліфікація у вправі | Дискваліфікація |
| Вхід у заборонений повітряний простір вертикально або горизонтально | Посадка в місці порушення | Дискваліфікація у вправі | Дискваліфікація |
| Перетин кордону буферного повітряного простору (перевищення спортивного ліміту) вертикально або горизонтально на 100 м або менше | 1 очко/м | n очок/м | Дискваліфікація |
| Перевищення спортивного ліміту на >100 м | Посадка в місці порушення | Дискваліфікація у вправі | Дискваліфікація |
| Фінішування: виконання небезпечних маневрів | 25 очок | n x 25 очок | Дискваліфікація |
| Посадка: неправильна процедура посадки | Попередження | (n-1) x 25 очок | Дискваліфікація |
| Посадка після закінчення світлового дня | 10 очок/хв | Дискваліфікація | Дискваліфікація |

| | | | |
|---|--------------------------|-------------------------|-------------------------|
| | | у вправі | |
| Підробка документів | Дискваліфікація | Дискваліфікація | Дискваліфікація |
| Спроба одержати зовнішню допомогу в пошуку потоків від планера або літака, що не є учасником спортивних змагань | Дискваліфікація у вправі | Дискваліфікація | Дискваліфікація |
| Інші порушення | | | |
| Неспортивна поведінка | Див. підп 7) п.5 розд.Х | Див. підп 7) п.5 розд.Х | Див. підп 7) п.5 розд.Х |
| Політ під впливом алкоголю | Дискваліфікація у вправі | Дискваліфікація | Дискваліфікація |
| Пізній запуск двигуна після відчеплення від літака-буксирувальника | Попередження | (n-1) x 25 очок | Дискваліфікація |
| Самостійний зліт вище обмеження висоти | 1 очко/м | n очок/м | n очок/м |
| Позитивна реакція тесту на допінг | Див. політику FAI/НАДЦ | Див. політику FAI/НАДЦ | |

9) штрафні очки за правопорушення: політ у забороненому повітряному просторі та неспортивна поведінка – мають бути включені до загальних результатів змагань пілота у багатоборстві навіть якщо вони нараховані під час офіційного тренувального періоду або в день, коли вправа не була розіграна.

XI. Місцеві процедури

Безпосередній організатор спортивного змагання може видати Місцеві процедури з додатковою інформацією та заходами безпеки на місці проведення змагань. Місцеві процедури мають бути узгоджені з ФПСУ.

1. Деталі спортивного змагання
 - 1) назва заходу;
 - 2) місце проведення заходу;
 - 3) назва аеродрому, ідентифікатор ICAO
 - 4) координати, висота;
 - 5) часовий пояс;
 - 6) розклад спортивного змагання:
 - період реєстрації;
 - термін технічного огляду;
 - офіційні тренувальні польоти;
 - перший офіційний брифінг учасників;
 - церемонія відкриття;
 - змагальні польоти;
 - церемонія закриття.
2. Загальне
 - 1) додаткові цілі спортивного змагання;
 - 2) посилання до Правил;
 - 3) класи планерів;
 - 4) контактна інформація, банківська інформація тощо;
 - 5) цифрові методи зв'язку;

- 6) заходи безпеки;
 - 7) вимоги до радіообміну;
 - 8) інструкції щодо отримання навігаційних карт, в разі необхідності;
 - 9) файли контрольних точок, забороненого повітряного простору;
 - 10) використання спортивних обмежень і обмеження висоти зони виконання завдань;
 - 11) страхування від збитків третім особам.
3. Офіційні особи спортивних змагань
- 1) начальник спортивного змагання, його заступник, координатор польотів;
 - 2) головний суддя;
 - 3) президент журі та члени журі.
4. Технічні вимоги
- 1) пристрої відстеження польоту, які необхідно мати в планері;
 - 2) додаткове обладнання, маркування;
 - 3) конкретні прилади, які необхідно видалити або відключити (якщо є);
 - 4) радіочастоти.
5. Процедура проведення спортивного змагання
- 1) межі місця спортивного змагання (аеродрому, ЗПМ);
 - 2) інструкції, що стосуються наземного аеродромного руху, буксирування планерів;
 - 3) максимальна висота підйому після самостійного зльоту;
 - 4) процедури повторного запуску в польоті для мотопланерів;
 - 5) зони зльоту та схеми буксирування (не обов'язково);
 - 6) висота відчеплення;
 - 7) зони, де рух по колу заборонений або дозволений тільки в одному напрямку;
 - 8) види старту, геометрія старту;
 - 9) використання передстартової висоти;
 - 10) умови для закриття старту (за наявності);
 - 11) процедури повідомлення максимальної стартової висоти;
 - 12) інструкції щодо реальної посадки поза аеродромом;
 - 13) фінішна геометрія, яка буде використовуватися (включаючи довжину або радіус і мінімальну висоту);
 - 14) процедури радіозв'язку на фінішу;
 - 15) умови для закриття фінішу (за наявності);
 - 16) процедури посадки;
 - 17) термін надання польотної документації, процедури надання документації.
6. Підрахунок очок
- 1) система підрахунку очок, що використовується для кожного класу;
 - 2) назва та номер версії програми підрахунку очок (зі змінами, які враховують ранг спортивних змагань та класи планерів);

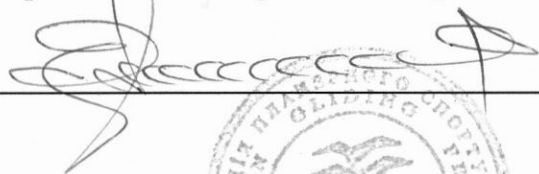
- 3) використання гандикапів.
7. Скарги та протести.
8. Результати та нагородження
 - 1) додаткові командні нагороди.
9. Додаткові Місцеві процедури (якщо є)
 - 1) додаткові заходи безпеки тощо.

Директор департаменту
спорту вищих досягнень

Оксана АНАСТАСЬЄВА

ПОГОДЖЕНО

Президент Федерації планерного спорту України



Леонід КОЗАЧЕНКО



ЗМІСТ

| № | Тема | Стор. |
|--------------|---|-------|
| I. | Загальні положення | 2 |
| II. | Види, ранги спортивних змагань | 4 |
| 1. | Спортивні дисципліни – класи планерів | 4 |
| 2. | Ранги спортивних змагань | 5 |
| 3. | Види заліку | 6 |
| 4. | Гендерна диференціація | 6 |
| 5. | Вікова диференціація | 6 |
| III. | Регламент. Програма спортивних змагань | 6 |
| 1. | Регламент | 6 |
| 2. | Зміст Регламенту | 7 |
| 3. | Програма спортивних змагань | 7 |
| 4. | Відкриття і закриття спортивних змагань | 8 |
| 5. | Результати | 8 |
| 6. | Нагородження | 9 |
| IV. | Організація спортивних змагань | 9 |
| 1. | Загальне | 9 |
| 2. | Мандатна комісія | 9 |
| 3. | Технічна комісія | 10 |
| 4. | Матеріально-технічне забезпечення спортивних змагань | 10 |
| 5. | Планери та обладнання | 11 |
| 6. | Брифінг | 11 |
| 7. | Контроль польоту | 12 |
| V. | Загальні заходи безпеки в ході проведення спортивних змагань | 12 |
| VI. | Офіційні особи спортивних змагань | 14 |
| 1. | Визначення | 14 |
| 2. | Начальник спортивних змагань | 14 |
| 3. | Жури | 15 |
| 4. | Суддівська колегія | 15 |
| VII. | Участь у спортивних змаганнях | 17 |
| 1. | Учасники спортивних змагань | 17 |
| 2. | Обов'язки капітана команди | 18 |
| 3. | Скарги та протести | 19 |
| VIII. | Завдання | 20 |
| 1. | Види завдань | 20 |
| 2. | Визначення гоночних завдань (RT) | 20 |
| 3. | Визначення швидкісних завдань через призначені зони (AAT) | 20 |
| 4. | Роз'яснення до гоночних завдань (RT) | 20 |
| 5. | Роз'яснення до швидкісних завдань через призначені зони (AAT) | 21 |
| IX. | Процедури польотів у спортивних змаганнях | 22 |

| | | |
|------------|---|----|
| 1. | Розміщення планером перед зльотом (грід) | 22 |
| 2. | Зліт і буксирування | 23 |
| 3. | Старт | 24 |
| 4. | Уникнення зіткнень та відстеження | 27 |
| 5. | Поворотні пункти маршруту (ППМ) і призначені зони | 27 |
| 6. | Посадка на майданчик (поза аеродромом) | 27 |
| 7. | Фінішування | 28 |
| 8. | Завершене завдання | 29 |
| 9. | Посадка | 29 |
| 10. | Льотна документація | 30 |
| X. | Підрахунок результату та стягнення | 30 |
| 1. | Системи підрахунку очок | 30 |
| 2. | Загальні правила | 30 |
| 3. | Визначення параметрів у системі підрахунку очок | 31 |
| 4. | Підрахунок очок | 32 |
| 5. | Стягнення та дискваліфікація | 33 |
| XI. | Місцеві процедури | 36 |