



# Спортивный кодекс ФАИ

*Fédération  
Aéronautique  
Internationale*

---

## Раздел 7А – Класс О Парящий полет Дельтапланы и парaplаны Классы 1 - 5

Редакция 2017 г.  
Действует с 1 мая 2017 г.

*Maison du Sport International  
Av. de Rhodanie 54  
CH-1007 Lausanne  
(Switzerland)  
Tél. +41 (0)21 345 10 70  
Fax +41 (0)21 345 10 77  
E-mail: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)  
Web: [www.fai.org](http://www.fai.org)*

Перевод: Сергей Локк, Андрей Шалыгин

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ФЕДЕРАЦИЯ АЭРОНАВТИКИ (ФАИ)  
MSI - Avenue de Rhodanie 54 – CH-1007 Lausanne – Switzerland**

---

Копирайт 2017

Все права защищены. Авторские права на настоящий документ принадлежат Международной федерации авиации (FAI). Любое лицо, действующее от имени FAI или одного из ее членов, настоящим уполномочено копировать, печатать и распространять настоящий документ при соблюдении следующих условий:

- 1. Документ может быть использован только в информационных целях и не может быть использован в коммерческих целях.**
- 2. Любая полная или частичная копия настоящего документа должна включать настоящее уведомление об авторских правах.**
- 3. Нормы, применимые к воздушному праву и контролю воздушного движения, в конкретных странах, действуют в любых случаях. Они должны соблюдаться и, в случаях, где они применимы, имеют приоритет над любыми спортивными правилами.**

Следует отметить, что любые продукты, процессы или технологии, описанные в документе, могут являться предметом других прав интеллектуальной собственности, принадлежащих Международной федерации авиации или другим организациям, лицензия на использование которых настоящим документом не предоставляется.

## ПРАВА НА МЕЖДУНАРОДНЫЕ СПОРТИВНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ ФАИ

Все международные спортивные соревнования, полностью или частично организованные в соответствии с правилами Спортивного кодекса<sup>1</sup> Международной федерации аэронавтики (ФАИ, FAI), называются Международными спортивными соревнованиями FAI<sup>2</sup>. Согласно Уставу FAI<sup>3</sup>, FAI принадлежат, и она контролирует все права, связанные с Международными спортивными соревнованиями FAI. Члены FAI<sup>4</sup> в рамках своих национальных территорий<sup>5</sup>, следят за соблюдением прав собственности на Международные спортивные соревнования FAI и требуют их регистрации в Спортивном календаре FAI<sup>6</sup>.

Разрешение и полномочия на использование любых прав на осуществление какой-либо коммерческой деятельности на таких соревнованиях, включая, помимо прочего, рекламу до начала таких соревнований или непосредственно на таких соревнованиях, использование названий соревнований или их логотипов для стимулирования продаж, а также использование любых аудио и/или видео материалов, независимо от того, записаны ли они на электронных носителях или иным образом или передаются в режиме реального времени, следует предварительно согласовывать с FAI. Это касается, в частности, всех прав на использование любых материалов, как электронных, так и других, являющихся частью любой методики или системы судейства, подсчета очков, оценки выступления или информации, используемой на любом Международном спортивном соревновании FAI<sup>7</sup>.

Авиационно-спортивная комиссия FAI<sup>8</sup> уполномочена от имени FAI вести переговоры о предварительных соглашениях с членами FAI или другими соответствующими организациями, по полной или частичной передаче прав на любое Международное спортивное соревнование FAI (за исключением Всемирных Воздушных Игр<sup>9</sup>) полностью или частично организованное в соответствии с тем разделом Спортивного кодекса<sup>10</sup>, за который несет ответственность такая Комиссия<sup>11</sup>

Любая такая передача прав осуществляется посредством «Соглашения с организатором»<sup>12</sup> заключенного в соответствии с Главой 1, Параграфом 1.2 «Правила передачи прав на Международные спортивные соревнования FAI» действующего Устава FAI. Любое физическое или юридическое лицо, которое принимает на себя ответственность за организацию Спортивного соревнования FAI, независимо от того, заключается ли при этом письменное соглашение или нет, таким образом принимает на себя также и вышеуказанные права собственности FAI. В тех случаях, когда формальная передача прав юридически не доказана, FAI сохраняет за собой все права на соревнование. Независимо от любого соглашения или любой передачи прав, FAI должна обладать правом бесплатного полного доступа к любой аудио и/или видеозаписи любого Спортивного соревнования FAI для своего собственного архива и/или для рекламно-информационного использования, и всегда оставляет за собой право на бесплатное получение в целях такого использования любого записанного, отснятого или сфотографированного материала, относящегося как к любому соревнованию в целом, так и к отдельным его частям

1 Устав FAI, Глава 1, Параграф 1.6

2 Спортивный кодекс FAI, Общий раздел, Глава 4, Параграф 4.1.2.

3 Устав FAI, Глава 1, Параграф 1.8.1

4 Устав FAI, Глава 2, Параграф 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2 и 2.7.2

5 Регламент FAI, Глава 1, Параграф 1.2.1

6 Устав FAI, Глава 2, Параграф 2.4.2.2.5,

7 Регламент FAI, Глава 1, Параграф 1.2.3

8 Устав FAI, Глава 5, Параграф 5.1.1; 5.5 и 5.6

9 Спортивный кодекс FAI, Общий раздел, Глава 4, Параграф 4.1.5

10 Спортивный кодекс FAI, Общий раздел, Глава 1, Параграф 1.2. и Глава 2, Параграф 2.2

11 Устав FAI, Глава 5, Параграф 5.6.3

12 Регламент FAI, Глава 1, Параграф 1.2.2

**Примечание редактора:**

Спортивный кодекс ФАИ для парапланов и дельтапланов состоит из Основного раздела (General Section) и Раздела 7, действующих совместно. В сомнительных случаях следует обращаться к Основному разделу, чтобы уяснить принципы, прежде чем применять специфические правила, изложенные в данном Разделе 7. Парапланеризм и Дельтапланеризм это виды спорта, в котором участвуют как мужчины, так и женщины. Встречающиеся на протяжении всего документа местоимения "он", "его" и т.д. равно относятся к лицам обоего пола, если нет специальной оговорки.

Примечание: Если правила и положения в этом документе относятся только к одной дисциплине (парапланы или дельтапланы, то они будут выделены цветом, как показано ниже:

 Дельтапланы классов 1,2,5 и Спорт класса

 Парапланы, парящие полеты

## СОДЕРЖАНИЕ

1	ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ .....	10
2	ОТБОР ДЛЯ УЧАСТИЯ И РЕГИСТРАЦИЯ .....	11
2.1	Отбор для участия в соревнованиях.....	11
2.2	Право на участие в соревнованиях.....	11
2.2.1	Дельтапланы.....	11
2.2.1.1	Класс 1 .....	11
2.2.1.2	Класс 2.....	11
2.2.1.3	Класс 5.....	11
2.2.1.4	Спорт класс.....	11
2.2.2	Парапланы.....	11
2.2.3	Другие критерии.....	12
2.2.4	Завершение процедуры отбора участников.....	12
2.2.5	Процедура проверки квалификации.....	12
2.2.6	Допуск к соревнованиям в порядке исключения.....	12
2.2.7	Отборочный комитет CIVL .....	12
2.2.8	Ответственность организатора.....	12
2.3	Распределение квот на участие.....	13
2.3.1	Смешенные чемпионаты.....	13
2.3.2	Принимающая страна.....	13
2.3.3	Команды классов 2 и 5.....	13
2.4	Регистрация .....	13
3	УПРАЖНЕНИЯ (ТАСКИ).....	14
3.1	Упражнения (Таски) .....	14
3.1.1	Постановка упражнения (таска).....	14
3.1.2	Виды упражнений (тасков).....	14
3.1.3	Соревнования с участием разных классов ЛА.....	14
3.1.4	Альтернативные типы упражнений.....	14
3.1.5	Скоростной участок.....	14
3.1.6	Время упражнения.....	14
3.1.7	Контроль на старте, взятия цели, поворотных точках.....	14
3.1.8	Большое количество пилотов в воздухе.....	14
3.2	Взлетная площадка.....	14
3.3	Способ организации взлетов.....	15
3.3.1	Положения по изменению системы взлетов.....	15
3.3.2	Продолжительность временного периода для взлета.....	15
3.3.3	Свободный взлет.....	15

3.3.4	Список пилотов для взлета.....	15
3.3.5	Взлет по очереди.....	15
3.3.6	Взлетная система «Выталкивание».....	15
3.3.7	События с участием нескольких классов.....	16
3.3.8	Официальные лица на взлетных площадках.....	16
3.3.9	Повторные взлеты.....	16
3.4	Старт упражнения.....	16
3.4.1	Общие положения.....	16
3.4.2	Время открытия стартового цилиндра .....	17
3.4.3	Предложение других систем старта.....	17
3.5	Приостановка, отмена или остановка упражнения/раунда.....	17
3.5.1	Приостановка .....	17
3.5.2	Отмена упражнения.....	17
3.5.3	Остановка упражнения.....	17
3.5.4	Объявление.....	17
3.6	Цель (Гол).....	17
3.6.1	Виды целей.....	17
3.6.2	Пригодность цели.....	17
3.7	Нештатные посадки.....	17
3.8	Подбор .....	18
3.9	День отдыха.....	18
4	Подтверждение полета с помощью GPS.....	19
4.1	Общие положения.....	19
4.1.1	Утверждение и уведомление.....	19
4.1.2	Оборудование стандарта IGC .....	19
4.1.3	Система регистрации полетов в режиме реального времени (Лайвтрекинг).....	19
4.1.3.1	Обязательная задержка.....	19
4.2	Использование GPS .....	19
4.2.1	Резервный регистратор.....	19
4.2.2	Треки с нескольких приборов.....	19
4.2.3	Регистрация приборов GPS.....	20
4.3	Треки полета.....	20
4.3.1	Данные GPS.....	20
4.3.2	Потеря трека.....	20
4.4	Общие правила контроля треков.....	20
4.4.1	Минимальное количество точек в треке.....	20
4.4.2	Минимальные требования к треку.....	20
4.4.3	Пропущенные элементы упражнения.....	20
4.4.4	Отсутствие доказательств времени старта.....	20

4.4.5	Нарушение высоты .....	21
4.4.6	Отказ в приеме треков.....	21
4.5	Обязанности пилота .....	21
4.5.1	GPS Оборудование.....	21
4.5.2	Рабочие параметры приборов GPS.....	21
4.5.3	Радиостанция.....	21
4.6	Полеты у границ .....	21
4.6.1	Национальные границы.....	21
4.6.2	Контролируемое воздушное пространство.....	21
5	Подсчет очков .....	22
5.1	Признание результатов соревнования.....	22
5.2	Общие положения.....	22
5.2.1	Общие определения GAP.....	22
5.2.1.1	Полеты.....	22
5.2.1.2	Местоположения и расстояния.....	22
5.2.1.3	Определения времени.....	23
5.2.2	Виды упражнений.....	23
5.2.2.1	Гонка до цели.....	23
5.2.2.2	Полет на открытую дистанцию.....	23
5.2.3	Постановка упражнения.....	23
5.2.4	Результаты таска.....	23
5.2.4.1	Общий зачет .....	23
5.2.4.2	Женский зачет .....	23
5.2.4.3	Национальный командный зачет.....	23
5.2.5	Результаты соревнования.....	24
5.2.5.1	Общий зачет.....	24
5.2.5.2	Женский зачет .....	24
5.2.5.3	Национальный командный зачет.....	24
5.2.5.4	Ничья.....	24
5.3	Система подсчета очков.....	24
5.3.1	Подсчет очков .....	24
5.3.2	Одобренные программы подсчета очков.....	24
5.3.3	Номинальные параметры.....	25
5.3.4	Использование фильтров .....	25
5.4	Причины не начисления очков за упражнения.....	25
5.4.1	Не летал (DNF) .....	25
5.4.2	Дисквалифицирован (DSQ).....	25

5.4.3	Отсутствовал (ABS).....	25
5.5	Начисление очков в качестве компенсации.....	25
5.5.1	Помощь пострадавшему пилоту.....	25
5.5.2	Результат жалобы или протеста.....	25
5.5.3	Протоколы .....	25
6	САНКЦИИ .....	26
6.1	Допустимые санкции .....	26
6.2	Применения санкций .....	26
6.2.1	Санкции для победителя дня .....	26
6.3	Конкретные меры наказания.....	26
6.3.1	Полет в облаках.....	27
6.3.2	Контроль высоты .....	28
6.3.3	Предотвращение столкновений.....	28
6.3.4	Изменение заводских настроек и конструкции ЛА .....	28
7	ЖАЛОБЫ И ПРОТЕСТЫ .....	29
7.1	Жалобы .....	29
7.2	Протесты .....	29
8	СТАНДАРТЫ БЕЗОПАСНОСТИ И ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ОБОРУДОВАНИЯ .....	30
8.1	Общие положения.....	30
8.1.1	Стандарты лётной годности.....	30
8.1.2	Подтверждение сертификации.....	30
8.1.3	Изменение настроек и конструкции ЛА .....	30
8.1.4	Проверка сертификации.....	30
8.2	Стандарты лётной годности дельтапланов.....	30
8.2.1	Классификация.....	30
8.2.2	Сертифицированные дельтапланы.....	30
8.2.3	Не сертифицированные дельтапланы.....	30
8.2.4	Ограничения прочности и структуры.....	31
8.2.5	Дополнительные стандарты.....	31
8.2.5.1	Антипикирующие устройства.....	31
8.2.5.1	Нагрузочный тест.....	31
8.2.5.1	Тросы .....	31
8.2.5.1	Боковые и такелажные тросы.....	31
8.2.5.1	Спидбар .....	31
8.3	Стандарты лётной годности другого дельтапланерного оборудования.....	31
8.3.1	Системы подвески .....	31
8.3.2	Спасательный парашют.....	31
8.3.3	Шлемы.....	32

8.3.4	Балласт.....	32
8.4	Стандарты лётной годности парпланов.....	32
8.4.1	Классификация.....	32
8.4.2	Контроль лётной годности и санкции.....	32
8.5	Стандарты лётной годности другого парпланерного оборудования.....	32
8.5.1	Подвески .....	32
8.5.2	Спасательные парашюты.....	32
8.5.3	Шлемы .....	32
8.5.4	Балласт.....	32
8.6	Декларация опыта пилота парплана.....	33
8.7	Сообщение пилотов о безопасности.....	33
8.7.1	В полете .....	33
8.7.2	Анкета безопасности пилота.....	33

## 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Раздел 7А спортивного кодекса ФАИ является частью Раздела 7 (или Общего раздела 7) и предназначен для организации и проведения чемпионатов по дельтапланеризму и парапланеризму в дисциплине «парящий полет».

Настоящий документ должен рассматриваться совместно с Общим разделом 7 (Common Section 7), Разделом 7 «Рекомендации и шаблоны» (Guidelines and Templates) и Основным разделом (General Section).

Настоящий документ определяет правила для соревнований 1-ой категории. Для соревнований 2-ой категории смотрите Общий раздел 7-14.

Правила подтверждения полета и подсчета очков можно найти в приложении: CIVL GAP – Централизованная система подсчета очков для парапланов и дельтапланов в дисциплине парящий полет (Centralised Cross-Country Competition Scoring System for Hang Gliding and Paragliding). Другие Приложения, перечисленные в Общем разделе 7 и упомянутые в данной подгруппе документов, содержат дополнительные указания и рекомендации для организаторов, пилотов и руководителей команд.

## 2 ОТБОР ДЛЯ УЧАСТИЯ И РЕГИСТРАЦИЯ

Напоминание: церемония открытия считается официальным началом Чемпионата.

### 2.1 *Обор для участия в соревнованиях*

Максимальное количество допущенных пилотов - 150.

Максимальный состав национальной сборной – 6 пилотов.

Регламент соревнований (Положение о соревнованиях, Местные правила, далее Регламент соревнований)) должен содержать:

Количество пилотов, которые могут участвовать в чемпионате.

Количество пилотов, которые могут быть направлены для участия НАК (Национальным авиационным комитетом).

Количество пилотов каждого пола, которые могут быть направлены для участия НАК.

Количество пилотов, составляющих национальную сборную

### 2.2 *Право на участие в соревнованиях*

#### 2.2.1 *Дельтапланы*

##### 2.2.1.1 *Класс 1*

В течение 36 месяцев перед контрольной датой, которая должна быть за 3 месяца до начала соревнований, пилот должен иметь:

- Рейтинг как минимум 20 очков WPRS в категории Дельтаплан Класс 1.
- Участие, по крайней мере, в одном соревновании, организуемом под эгидой ФАИ с числом участников не менее 30.

##### 2.2.1.2 *Класс 2*

Должно быть определено в Регламенте соревнования.

##### 2.2.1.3 *Класс 5*

В течение 36 месяцев перед контрольной датой, которая должна быть за 3 месяца до начала соревнований пилот должен иметь:

- Рейтинг как минимум 20 очков WPRS в категории Дельтаплан Класс 1, 2 или 5.
- Участвовать на дельтаплане 5-го класса, как минимум, в одном соревновании второй категории ФАИ с числом участников не менее 30.

##### 2.2.1.4 *Спорт класс*

Должно быть определено в Регламенте соревнования.

#### 2.2.2 *Парапланы*

В течение 24 месяцев перед контрольной датой, которая должна быть за 3 месяца до начала соревнований пилот должен иметь:

- Для Чемпионата мира быть в ТОП500 мирового рейтинга (World WPRS) в категории «парапланы» или получить как минимум 40 очков WPRS на любом соревновании, проводимом под эгидой ФАИ
- Для Чемпионата Европы быть в ТОП500 европейского рейтинга (European WPRS) в категории «парапланы» или получить как минимум 20 очков WPRS на любом соревновании, проводимом под эгидой ФАИ.
- Для других континентальных чемпионатов иметь рейтинг ТОП1500 в World WPRS в разделе «парапланы» или получить 20 очков WPRS на любом соревновании под эгидой ФАИ.

### **2.2.3 Другие критерии**

Если организатор соревнований желает установить более строгие критерии, они должны быть объявлены при подаче заявки на организацию соревнований. Любые другие квалификационные критерии должны быть включены в утвержденный Регламент соревнования.

### **2.2.4 Завершение процедуры отбора участников**

Процедура отбора участников должна быть выполнена организаторами и завершена за 60 дней до начала Чемпионата.

### **2.2.5 Процедура проверки квалификации**

Квалификация пилотов должна быть проверена четырьмя сторонами, для того чтобы избежать ненужных поездок, расходов и разочарований в случае отказа пилоту в участии из-за несоответствия пилота квалификационным требованиям:

- НАК или Национальная Федерация перед отбором пилотов.
- Организаторы соревнований.
- Отборочный комитет CIVL.
- Пилот.

Каждый пилот несет ответственность за то, чтобы он соответствовал квалификационным требованиям.

### **2.2.6 Допуск к соревнованиям в порядке исключения**

Для допуска к соревнованиям в порядке исключения, в отношении квалификационных требований к пилоту, должны подаваться заявки от НАК страны пилота с подтверждением истории международных соревнований, в которых пилот принимал участие. Ответственность НАК заключается в обеспечении того, чтобы заявление было получено президентом CIVL не менее чем за 60 дней до начала соревнований.

Список пилотов, не соответствующих квалификационным требованиям, но допущенным к соревнованиям, публикуется на веб-сайте организаторов.

Если пилот принимал участие в соревновании категории 1, после получения такого допуска, то этот пилот не имеет права на дальнейшее участие в соревнованиях категории 1, если он не соответствует обычным квалификационным требованиям.

### **2.2.7 Отборочный комитет CIVL**

Отборочный комитет назначается Бюро CIVL для каждого чемпионата. Он состоит из трех человек, предпочтительно из одного представителя пилотов, одного представителя руководителей команд, одного представителя бюро.

Отборочный комитет:

- Проверяет, что участники, допущенные организаторами, соответствуют критериям участия. Немедленно уведомляет организатора о любых случаях, когда это не так, чтобы организаторы могли рекомендовать НАК подать заявку на допуск к соревнованиям в порядке исключения.
- Рассматривает заявки на допуск в порядке исключения. При необходимости запрашивает дополнительную информацию. Принимает решение с учетом требований безопасности и информирует о решении НАК и организаторов.
- Контролирует, что процесс распределения квот между участниками выполняется в соответствии с правилами. Прежде чем рассматривать заявки на допуск в порядке исключения, Комитет по отбору обсуждает и принимает критерии пилотов, которым могут быть предоставлены такие исключения. Такие критерии могут существенно отличаться от одного события к другому, например, для дельтапланеризма Спорт класса или класса 2. Отборочный комитет может соответствующим образом изменять форму допуска в порядке исключения. Отборочный комитет обеспечивает, чтобы на сайте организатора была доступна правильная форма заявления о допуске в порядке исключения.

В бланке заявления должно быть четко указано, что НАК подтверждает, что они считают, что участие пилота в чемпионате не повлияет на безопасность пилота или других участников. Заявления о допуске в порядке исключения, которые включают дополнительный материал для рассмотрения, могут быть приняты, но любые заявления, в которых отсутствует указанная информация, могут быть отклонены.

### **2.2.8 Ответственность организатора**

Организатор несет ответственность за уведомление НАК о пилотах страны, которые не соответствуют квалификационным критериям.

## 2.3 Распределение квот на участие

---

Квоты на участие выделяются для стран, по одной, в порядке от верхней позиции в национальном рейтинге WPRS до последней оцениваемой страны. Если какие-либо места по-прежнему доступны, процесс снова начинается сверху. Этот процесс будет продолжаться до достижения максимального количества пилотов или до достижения срока 60 дней до начала чемпионата. Рейтингом для этой цели является рейтинг WPRS Nation Ranking за три календарных месяца до начала чемпионата.

Национальным координаторам рекомендуется классифицировать больше пилотов, чем необходимо, для возможности последующей замены.

### 2.3.1 Смешанные Чемпионаты

Там, где нет отдельного чемпионата для женщин, базовой для всех стран является квота один пилот мужчина плюс одна женщина (1 + 1). Распределение осуществляется в соответствии с 2.3, но в этом процессе место, выделенное одной женщине-пилоту в составе базовой команды, не может быть заполнено пилотом-мужчиной в любом раунде распределения.

Там, где нет отдельного чемпионата для женщин, базовой квотой для всех стран может быть один пилот мужчина плюс две женщины (1 + 2). Распределение производится в соответствии с пунктом 2.3, но в этом процессе места, выделенные двум женщинам пилотам в составе базовой команды, не могут быть заполнены пилотом-мужчиной в любом раунде распределения.

### 2.3.2 Принимающая страна

Страна, принимающая соревнования, должна иметь возможность заявить такое же количество пилотов, как и страна, имеющая высший рейтинг, за исключением того, что в смешанных чемпионатах они не могут вводить мужчин в качестве замены женщине с местами, выделенными по правилу 1 + 1 (см. пункт 2.3.1).

### 2.3.3 Команды 2-го и 5-го классов

Каждый НАК должен сначала заполнить командную квоту в классе 5, прежде чем заявлять дельтаплан класса 5 в классе 2. Переход участника из одного класса в другой не допускается после даты, указанной в форме заявки на участие, за исключением случаев, когда количество участников ограничено или определенный класс в чемпионате отменяется.  
В классе 2 командный чемпионат отсутствует.

## 2.4 Регистрация

---

Каждый участник должен предоставить:

- Удостоверение личности.
- Свидетельство летной годности летательного аппарата.
- Страховку, требуемую в соответствии с Положением о соревнованиях.
- Прибор GPS.

Каждому участнику будет предложено подписать:

- Декларация об отказе (соглашение об освобождении ответственности).
- Подтверждение о сертификации летательного аппарата.
- Заявка на участие.
- Декларация об опыте пилота.

## 3. УПРАЖНЕНИЯ (ТАСКИ)

### 3.1 Упражнение (Таск)

#### 3.1.1 Постановка упражнения (Таска)

Директор соревнования (Мит директор, Начальник соревнования, далее Директор соревнования) должен учитывать средний уровень пилотов при постановке упражнения (таска). Одинаковое упражнение должно быть установлено для каждого пилота в одном классе ФАИ. Директор соревнований может объявить альтернативные упражнения на брифинге для выполнения их в случае изменения погоды, но он не может изменять упражнение после того как взлетел первый пилот.

#### 3.1.2 Виды упражнений (тасков)

Упражнения определены в разделе CIVL GAP – Централизованная система подсчета очков для парапланов и дельтапланов в дисциплине парящий полет (Centralised Cross-Country Competition Scoring for Hang-Gliding and Paragliding).

#### 3.1.3 Соревнования с участием разных классов ЛА

Там где различные классы ЛА (летательных аппаратов) взлетают с одного места, руководство может осуществляться одним Директором соревнований.

Там где разные классы взлетают с разных взлётных площадок, на каждом взлётной площадке должен быть свой Директор или Заместитель.

#### 3.1.4 Альтернативные типы упражнений

Организатор соревнований может предлагать дополнительные виды упражнений на момент подачи заявки на Чемпионат, при условии, что организационная команда имеет удовлетворительный опыт в отношении формата новых упражнений в национальных чемпионатах.

#### 3.1.5 Скоростной участок (спидсекция)

В соревнованиях 1-й категории Директор соревнований должен установить конец скоростного участка перед целью упражнения, для предотвращения полетов пилотов возле земли на большой скорости. Минимальная дистанция от цели должна быть 500 метров, если нет уважительной причины из соображений безопасности установить другое расстояние.

#### 3.1.6 Время упражнения (таска)

Директор соревнования должен указать на брифинге время, когда взлеты, старты, поворотные точки и линия цели «закрываются». Также может быть установлено крайнее время посадки. Если старт задерживается, все заданные времена также будут задерживаться на соответствующее время, за исключением того, что крайнее время посадки ни при каких обстоятельствах не должно быть позже, чем закат солнца плюс 30 минут. Это время может быть и раньше, если этого требуют местные национальные воздушные правила или практические соображения. Информация об этом должна быть указана в Регламенте соревнования.

#### 3.1.7 Контроль на старте, взятия цели, на поворотных точках

Контроль при старте, контроль взятия цели и контроль прохождения ППМ (поворотных пунктов маршрута) должен осуществляется методом, утвержденным CIVL и детализированным в Регламенте соревнования. Подробная информация о взятии цели приведена в документе CIVL GAP.

#### 3.1.8 Большое количество пилотов в воздухе

Директор соревнования должен избегать опасного скопления пилотов в одном месте в воздухе. Рекомендуется, упражнения ставить и организовывать так, чтобы избежать очень больших скоплений пилотов. Например, можно установить большой стартовый цилиндр, включающий несколько триггеров восходящих потоков, задать несколько стартовых интервалов времени и/или временно запретить взлеты, пока пилоты, уже находящиеся в воздухе, не рассредоточатся.

### 3.2 Взлетная площадка

Места возможных взлетов должны быть точно описаны на сайте соревнований. Регламент соревнований должен указывать GPS-координаты этих мест.

Во время соревнований Директор соревнований может использовать другие подходящие места для взлета после консультаций с Начальником по организации соревнования (Стюардом), руководителями команд, Комитетом по постановке упражнений (далее Таск Комитетом) и Комитетом по вопросам безопасности.

### 3.3 Способы организации взлетов

Директор соревнования может использовать любую из систем организации взлетов, согласованную CIVL во время подачи заявки на проведение Чемпионата. В Регламенте соревнования указывается, какой тип системы будет использоваться.

#### 3.3.1 Предложения по изменению системы взлетов

Предлагаемая новая система организации взлетов может использоваться, при условии, что система успешно использовалась, по крайней мере, в одном соревновании аналогичного размера как соревнование, для которого подается заявка. Организатор должен представить свои подробные предложения до принятия его заявки.

#### 3.3.2 Продолжительность временного периода для взлета.

Комитет по постановке упражнений (Таск комитет) должен указать минимальный период времени, в течение которого разрешен взлет, чтобы упражнение считалось действительным.

 Период времени, когда разрешен взлет, будет зависеть от количества участников и количества доступных мест для взлета, из расчета как минимум 45 секунд на взлет каждого пилота в безопасных условиях.

 Период времени, когда разрешен взлет, будет зависеть от количества участников и количества доступных мест для взлета, из расчета как минимум 30 секунд на взлет каждого пилота в безопасных условиях. Продление времени, когда разрешен взлет, должно быть предусмотрено на стартовом брифинге и может использоваться, если взлеты будут закрыты из соображений безопасности.

#### 3.3.3 Свободный взлет

Свободный взлет без установленной очереди. Должна быть достаточно большая зона взлета для спортсменов с достаточным количеством помощников, чтобы обеспечить быструю подготовку ЛА к взлету.

Для каждых 40 участников должно быть не менее одного места взлета, и спортсмены должны иметь возможность взлета со скоростью не менее двух человек в минуту в идеальных условиях.

#### 3.3.4 Список пилотов для взлета

 Взлет пилотов осуществляется по списку, который автоматически сдвигается каждый день. Перед первым упражнением выполняется жеребьевка. Порядок взлета каждый день меняется, сдвигая текущую очередь на величину пропорциональную количеству пилотов. Если пространство позволяет (как в соревнованиях со взлетом с аэродрома), дельтапланы могут быть размещены на пронумерованных местах перед первым взлетом.

#### 3.3.5 Взлет по очереди

 Взлет пилотов по очереди, который определяется Директором соревнований, используя метод, одобренный CIVL и описанный в Регламенте соревнования. Если пилоты не желают взлетать, директор соревнования может разрешить, находящимся дальше в очереди, перемещаться вперед, где к ним будут относиться так же, как к пилоту, при использовании системы «Выталкивание» (смотри 3.3.6).

 На площадках для взлета, не достаточно больших для всех участников, может использоваться способ организации взлета по очереди. Если такая система используется в первый день соревнований, очередность взлета будет соответствовать рейтингу WPRS пилотов. В следующие дни используется текущее турнирное положение в соревнованиях. В обоих случаях, лучшие 15 пилотов-мужчин и 5 лучших пилотов-женщин имеют право входить в зону взлета, когда захотят.

#### 3.3.6 Взлетная система «Выталкивание» ('Push' System)

 На площадках для взлета, где пилоты должны стоять в очереди, Директор соревнований может использовать систему «Выталкивания». Такая система позволяет любому пилоту «протолкнуть» очередь спортсменов вперед, объявив официальному лицу на старте «Пилот № XX толкает». Немедленно все пилоты, расположенные перед указанным пилотом имеют 30 секунд на решение осуществлять взлет или нет, и затем 30 секунд для совершения влета. Пилоты, отказавшиеся взлетать, немедленно переходят в конец очереди.

Пилоту, который не взлетает в промежуток 30 секунд, после принятия решения взлетать будет начислено ноль очков за это упражнение. Когда пилот, осуществивший «проталкивание» прибывает на взлетную точку у него нет времени на обдумывания взлета и он обязан взлететь в течении 30 сек, иначе он получает ноль очков за упражнение. Пилот, которые решил использовать «проталкивание» должен быть готов взлететь немедленно и не может покинуть зону взлета после этого. Ни один пилот не может выходить на взлетную дорожку, пока идет «выталкивание», и на этой дорожке другие пилоты не могут инициировать еще одно «выталкивание», пока не завершится текущее. Когда используется взлет по очереди, пилот, решивший не взлетать в свою очередь, не может использовать «выталкивание» в этом упражнении.

В соревнованиях где используется несколько последовательных взлетных полос и используется взлет по очереди, «выталкивание» применяется ко всем взлетным полосам в каждой зоне взлета, как если бы это была одна взлетная полоса. Последовательные взлетные полосы означают, что пилотам разрешено взлетать последовательно по полосам, т.е. Сначала взлетает пилот с полосы-1, затем пилот с полосы-2, затем пилот с полосы-3, затем еще один пилот с полосы-1 и т.д. по порядку. «Зона взлета» - это область, где последовательные взлетные полосы группируются вместе. Если на участке предусмотрены как последовательные взлетные полосы, так и независимые взлетные секторы, зона взлета - это область, где все последовательные взлетные полосы группируются вместе и отделены от других независимых взлетных секторов.

В соревнованиях, в которых более одного класса дельтапланов используют одну точку взлета или взлетную полосу в одном и том же временном интервале, полосы могут быть размечены для предоставления приоритета одному из классов дельтапланов на этой полосе. Система «выталкивания» будет работать на этой полосе для данного класса с приоритетом. Пилоты, не входящие в этот класс, могут быть «вытолкнуты», но им не разрешено «выталкивать» пилотов приоритетного класса.

**Примечание:** Директор соревнования может указать другие временные интервалы в соответствии с условиями места взлета, но они не должны изменяться в течение периода проведения соревнований.

### 3.3.7 События с участием нескольких классов

Там, где соревнуются более одного класса с одного и того же места взлета, организаторам рекомендуется назначать приоритет взлета каждому классу в отдельном месте для взлета, которое может ежедневно меняться. В тех случаях, когда это непрактично, и в случаях смешанного взлета, в Регламенте соревнования должно быть указано, как правило «Выталкивания» (смотри выше) должно применяться к очередности взлетов.

Рекомендуется, чтобы организаторы по мере возможности разделяли классы, варьируя время взлета/ старта, радиус стартового цилиндра и другие доступные средства.

### 3.3.8 Официальные лица на взлетных площадках

В тех случаях, когда используются взлетные полосы или система очереди на взлет, организатор должен предоставить как минимум по три официальных лица на каждую взлетную полосу или место для взлета независимо от того, есть ли там взлетающие или нет.

### 3.3.9 Повторные взлеты

Если иное не оговорено в Регламенте соревнования, участникам будет разрешен только один взлет. Неудачная попытка взлета или проблема с безопасностью, возникающая сразу после взлета, которая приводит к посадке, не считается выполненным взлетом.

В случае возникновения технической проблемы сразу после взлета пилот или руководитель команда должен попросить разрешения директора соревнований на совершение посадки в назначенном районе. Пилот может приземляться только после того, как Директор соревнований даст разрешение. Пилот должен доложить директору о попытке второго взлета после посадки. Пилотам, не соблюдающим это требование, будет засчитано только минимальное расстояние L0.

Если разрешены повторные взлеты, то взлетающие второй раз пилоты не имеют приоритета над другими пилотами, которые еще не взлетали.

На соревнованиях с воздушной буксировкой правила повторных взлетов должны быть определены в Регламенте соревнования.

## 3.4 Старт упражнения (таска)

### 3.4.1 Общие положения

Старты могут быть либо воздушными, либо наземными и могут быть либо с общим стартовым временем (Гонка до цели), либо с заданным числом стартовых периодов (Гонка с индивидуальным временем).

### **3.4.2 Время открытия стартового цилиндра**

Время между открытием временного периода для взлета и временем открытия стартового цилиндра должно быть, по крайней мере, минимальным периодом времени, когда взлеты разрешены, указанным в Регламенте соревнований, плюс реалистичный интервал времени, в течение которого пилоты смогли бы набрать высоту и долететь к краю стартового сектора.

### **3.4.3 Предложения других систем старта**

Предлагаемые другие системы старта могут использоваться, при условии, что системы успешно использовались, по крайней мере, в одном соревновании аналогичного размера, как и событие на которое подается заявка.

## **3.5 Приостановка, отмена или остановка упражнения/раунда соревнований**

---

### **3.5.1 Приостановка**

По соображениям безопасности Директор соревнований может приостановить взлеты, если условия станут непригодными. Если взлеты приостановлены на короткий период, директор соревнований не должен отменять упражнение (task).

### **3.5.2 Отмена упражнения**

Директор соревнования может отменить упражнения до того, как какой-либо спортсмен взлетел по соображениям безопасности или если погода становится непригодной для полетов.

### **3.5.3 Остановка упражнения**

Директор соревнования имеет право прекратить выполнение упражнения после того, как некоторые или все пилоты вылетели только в случае чрезвычайной ситуации, вызванной опасной погодой или другими условиями, которых пилоты не смогли бы избежать, и которые поставили бы под угрозу их безопасность.

### **3.5.4 Объявление**

Если задача была остановлена, директор соревнования должен сообщить об этом и о времени остановки по радиации на частотах соревнования и на частоте безопасности. Кроме того, об этом следует уведомить участников через руководителей команд. Там, где это возможно, объявление также должно повторяться на частотах, используемых командами пилотов.

Остановленные задачи оцениваются в соответствии с правилами CIVL GAP - Centralised Cross-Country Competition Scoring for Hang-Gliding and Paragliding.

## **3.6 Цель (Goal)**

---

Возможны два вида контроля взятия цели: с физической линией или без нее. Директор соревнования должен использовать физическую линию в качестве цели, как можно чаще по нескольким причинам (безопасность, точность, публичность, удобство средствам массовой информации).

### **3.6.1 Виды целей**

Варианты определены в CIVL GAP – Централизованной системе подсчета очков для парапланов и дельтапланов в дисциплине парящий полет (Centralised Cross-Country Competition Scoring for Hang-Gliding and Paragliding)

### **3.6.2 Пригодность Цели**

Перед постановкой цели организаторы должны физически проверить, безопасен ли участок для посадки, нет ли каких-либо опасных препятствий на подходах или прилегающей территории. Начальник по организации соревнования (Стюард) совместно с Директором соревнований, должны убедиться, что посадочные площадки подходят и безопасны до начала чемпионата.

По возможности, на местах для посадки должно быть, по крайней мере, одно должностное лицо для обеспечения логистики и безопасности.

## **3.7 Нештатные посадки**

---

Если пилот приземляется в любом месте отличном от цели упражнения, он должен сообщить организаторам лично или любыми способами, разрешенными организаторами, с минимальной задержкой, не позднее, чем к моменту закрытия времени выполнения упражнения (Task Deadline) или к крайнему сроку времени сдачи результатов полета. По возвращении на базу он должен немедленно сдать результаты полета со своего GPS-устройства. Несоблюдение этой процедуры, без уважительной причины, может привести к штрафам.

### **3.8 Подбор**

---

Если организаторы организуют подбор, то следующее упражнение может быть начато только после того как все участники и их исправные ЛА будут готовы к продолжению соревнования.

### **3.9 День отдыха**

---

После шести последовательных лётных дней должен быть один день отдыха, если это не последний день соревнований. День отдыха может быть изменен в связи с прогнозируемыми неблагоприятными погодными условиями или другим сдерживающим фактором с согласия руководителей команд.

Определение «Лётные дни» должно быть дано в Регламенте соревнования.

## 4 ПОДТВЕРЖДЕНИЕ ПОЛЕТА С ПОМОЩЬЮ GPS

### 4.1 Общие положения

Разрешены только летные приборы, одобренные CIVL для участия в соревнованиях категории 1. Список утвержденных летных приборов, отвечающих требованиям CIVL к полетным регистрирующим устройствам (Flight Recorder Specification), будет опубликован на веб-сайте CIVL (ожидается в 2017 году). По существу, могут использоваться только полетные регистрирующие устройства, которые регистрируют как GPS, так и барометрическую высоту в международной стандартной атмосфере (QNE) в треклоге. Нельзя изменять любые данные о местоположении в полете (широта, долгота или высота), которые прибор записывает после начала записи в треклог или после того, как полет закончился.

Полеты будут проверяться с использованием либо GPS-трека, либо с использованием данных системы регистрации полетов в режиме реального времени (лайвтрекинга). Когда данные регистрации полетов в режиме реального времени используются в качестве основного источника подсчета очков, пилоты должны иметь возможность предоставить трек GPS в качестве резервного.

FAI имеет право использовать все данные, собранные в событиях 1-й категории, включая треки пилотов, и может публиковать эти данные.

#### 4.1.1 Утверждение и Уведомление

Любая система верификации GPS треков сначала должна быть одобрена CIVL как безопасная и подходящая для целей проверки полетов на соревнованиях.

Организатор должен опубликовать, минимум за 3 месяца до начала Чемпионата, какое программное обеспечение будет использоваться, с названием и номером версии.

#### 4.1.2 Оборудование стандарта IGC

Спортсмены, которые хотят использовать стандартное оборудование IGC, могут это сделать, если они предоставят все необходимое аппаратное и программное обеспечение для скачивания треков, и все стандарты IGC соблюдаются надлежащим образом.

#### 4.1.3 Система регистрации полетов в режиме реального времени (Лайвтрекинг)

Лайвтрекинг является обязательным на соревнования 1-ой категории и тестовых соревнованиях.

Организаторы могут запросить отмену этого требования во время подачи заявки на проведение соревнований. Использование информации лайвтрекинга пилотами в стратегических целях трактуется как неспортивное поведение.

##### 4.1.3.1 Обязательная задержка трансляции

 В Дельтапланеризме любой общедоступный источник информации о полетах в режиме реального времени должен иметь задержку трансляции равную стартовому интервалу плюс 5 минут (для упражнений с несколькими стартовыми интервалами). Для других типов упражнений (Гонка до цели или Упражнение с индивидуальным временем) задержка должна быть не менее 15 минут.

### 4.2 Использование GPS

#### 4.2.1 Резервный регистратор GPS

Пилот может использовать несколько приборов GPS для записи трека полета. Каждый пилот должен назначить первичный регистратор, трек с которого будет загружен в качестве основного источника для подсчета очков, и вторичный, который будет использоваться в качестве резервного, только в случае неисправности первичного регистратора.

#### 4.2.2 Треки с нескольких приборов

В случае неисправности первичного регистратора пилот может представить доказательства полета, используя данные других приборов GPS, даже если каждый из них покрывает только часть полета, при условии, что Директор соревнований будет уверен, что данные были получены пилотом во время полета по этому упражнению.

### **4.2.3 Регистрация приборов GPS**

Пилоты должны предоставить информацию о производителе, модели и серийном номере всех GPS-устройств, которые они намереваются использовать во время соревнований официальному лицу, осуществляющему обработку результатов, показанных спортсменами (Скореру соревнований).

Если устройство, которое назначено пилоту, повреждено во время соревнований, пилот может использовать альтернативное устройство. Организатору соревнования или стартовому маршалу необходимо предоставить информацию о производителе, модели и серийном номере этого альтернативного устройства до старта пилота, по упражнению, для которого пилот собирается использовать подтверждение полета с данного устройства.

Директор соревнования должен обеспечить, чтобы каждый пилот имел уникальную комбинацию производитель, модель и серийный номер (то есть ни один пилот не предоставлял другому свои приборы), и он или его помощники должны проверить производителя устройства, модель и серийный номер перед каждым контролем выполнения задачи. Любой предоставленный GPS-приемник, который не соответствует предварительно поданной информации, может быть отклонен для принятия треков с него.

## **4.3 Трек полета**

---

### **4.3.1 Данные GPS**

Пилот должен предоставить уникальный трек, который без сомнения показывает, что данные были собраны:

- Пилотом во время соответствующего полета.
- По заявленным координатам точек и в их правильной последовательности.
- В промежутке между взлетом и посадкой.
- Со всей необходимой информацией, присутствующей в треке.

### **4.3.2 Утеря трека**

Если пилот не может вести запись трека, письменное свидетельство официальных лиц на старте о взлете в пределах взлётно-посадочного окна приводит к тому, что пилот получает очки за минимальную дистанцию LO, а не 0 очков.

## **4.4 Общие правила контроля треков**

---

### **4.4.1 Минимальное количество точек в треке**

Интервал записи между точками должен быть менее или равен 5 сек.

В треке пилота должно быть достаточно точек для контроля всех этапов упражнения, за исключением того, что старт может контролироваться в соответствии с пунктом 4.3.2. В случае сомнений в контроле трека следует применять пункт 4.4.6.

### **4.4.2 Минимальные требования к треку**

Программа контроля должна подтвердить, что все точки, используемые для проверки полета, происходили в разумные сроки (например, в рассматриваемый день, между началом задачи и окончанием задачи и показывали правильную хронологию начальной и конечной точек).

Файлы без электронных подписей, от устройств, которые не могут назначить подписи, загружаются непосредственно из GPS. Пилот должен держать файлы треков доступными для загрузки с прибора, пока результаты упражнения не станут официальными.

### **4.4.3 Пропущенные элементы упражнения**

Если трек загружен успешно, но показывает, что пилот пропустил какой-то элемент, который он должен был выполнить, может быть использован трек с резервного прибора. Если резервного трека не существует, или если резервный трек также не обеспечивает подтверждение выполнения элемента упражнения, другие средства проверки не допускаются, а полет пилота засчитывается как «лучший полет», по подтвержденным данным GPS.

### **4.4.4 Отсутствие доказательства времени старта**

В тех случаях, когда для подсчета результатов используется система CIVL GAP, пилоту без подтверждения времени старта будет дано время начала, равное времени открытия стартового цилиндра. При использовании других систем, если старт осуществлялся во взлетном секторе и пилот взлетел вовремя разрешенного интервала взлета, но не может предоставить надлежащие доказательства времени старта, пилот получает время старта, равное времени открытия временного периода для взлета.

#### **4.4.5 Нарушение высоты**

Если во время полетов потенциально возможны полеты в облаках или нарушение ограничений воздушного пространства по высоте или объявленных на брифинге ограничений, то на пилота накладывается обязанность предоставить доказательства, с помощью трека полета или барографа, что этого не происходило.

Проверки нарушения воздушного пространства основываются, главным образом, на барометрической высоте, которая записывается летным прибором (стандартная высота давления в международной стандартной атмосфере QNE), а затем при необходимости корректируются с помощью программного обеспечения для условий давления в данном полете (QNH). Высота GNSS может быть принята во внимание (из основного или резервного прибора) только в случае проблем с регистрацией барометрической высоты.

#### **4.4.6 Отказ в приеме треков**

Организатор соревнования может по своему усмотрению отклонить любой трек или его часть, если он считает, что нет достаточных доказательств того, что заявленные данные являются подлинными. В таких случаях пилоту начисляется ноль очков за упражнение.

### **4.5 Обязанности пилота**

---

#### **4.5.1 GPS оборудование**

Каждый пилот должен гарантировать, что его оборудование безопасно и совместимо с утвержденным программным обеспечением для обработки треков полетов, которое будет использоваться.

#### **4.5.2 Рабочие параметры приборов GPS**

Пилотам необходимо правильно настроить рабочие параметры своих приборов GPS. Неправильная настройка GPS-приборов может привести к штрафам.

#### **4.5.3 Радиостанция**

Организаторы могут потребовать, чтобы пилоты имели радиостанции, способные принимать и передавать на частоте безопасности.

При необходимости, радиостанция должна быть включена в полете и установлена либо на частоте безопасности, либо на командной частоте, а руководитель команды, в таком случае, должен иметь, по крайней мере, одну радиостанцию на частоте безопасности.

Разрешенные радиочастоты должны быть указаны в Регламенте соревнования. Официальная частота во время соревнований и частота безопасности должны быть объявлены, самое позднее, на обязательном брифинге по технике безопасности.

Радиостанции с голосовым управлением включения режима передачи (с управлением VOX) строго запрещены.

### **4.6 Полеты у границ**

---

#### **4.6.1 Национальные границы**

Полеты, выходящие за пределы страны или государства организатора, должны быть засчитаны только до точки, где прямая линия между начальной точкой или последней поворотной точкой и местом приземления пересекает границу, если только разрешение пересечь такие границы не указано в Регламенте соревнования.

#### **4.6.2 Контролируемое воздушное пространство**

Организаторы должны указывать в Регламенте соревнования или на брифинге, зоны контролируемого воздушного пространства или другие зоны, где полеты запрещены или ограничены. Такие области должны быть четко обозначены на опубликованных картах и предоставлены в виде файлов формата openair.txt для загрузки в соответствующие полетные инструменты и для правильного подсчета очков.

Организатор может установить границы запрещенного воздушного пространства, которые могут отличаться от официальных границ ограничения воздушного пространства по мере необходимости, и эти границы ограничений воздушного пространства, созданные для соревнования, должны рассматриваться как официальные зоны ограничений воздушного пространства, с теми же санкциями. Весь полет от взлета до посадки будет учитываться для таких нарушений, независимо от того, активна задача или остановлена, гонка началась или закончилась.

## 5 ПОДСЧЕТ ОЧКОВ

### 5.1 Признание результатов соревнования (Competition Validity)

Соревнования будут считаться действительными для целей присвоения титулов чемпионата, если сумма очков за все задания равна или превышает 1500 очков, рассчитанных по утвержденной формуле подсчета очков.

Соревнования будут считаться действительными для целей присвоения титулов чемпионата, если сумма очков ежедневных победителей равна или более 1500 очков, рассчитанных по утвержденной формуле подсчета очков.

### 5.2 Общие положения

Подробные правила подсчета очков для соревнований 1-й категории сейчас содержатся в документе "CIVL GAP - Centralised Cross-Country Competition Scoring System for Hang-Gliding and Paragliding" - Централизованная система подсчета очков для парапланов и дельтапланов в дисциплине парящий полет. В случае конфликта между этими документами, CIVL GAP имеет приоритет.

CIVL GAP базируется на следующих определениях:

#### 5.2.1 Общие определения GAP

Термин «летательный аппарат» в этом разделе охватывает все классы. Эти определения имеют приоритет над теми, которые даны в Общей секции.

##### 5.2.1.1 Полеты

**Полет:** Полет летательного аппарата начинающийся взлетом и заканчивающийся приземлением

**Свободный полет:** Часть полета, в которой летательный аппарат не буксируется, не перевозится или обслуживается другим воздушным судном или отдельным внешним или отделяемым двигателем.

**Летно-технические характеристики:** Характеристики летательного аппарата, достигнутые во время свободного полета.

**Соревновательное упражнение (task):** смотри CIVL-GAP.

**Соревновательный полет:** Полет на соревновании, в котором пилот пытается выполнить задачу, поставленную комитетом по постановке задач (Task комитетом) соревнования.

##### 5.2.1.2 Местоположения и расстояния

**Место взлета (Take-off):** место, где пилоты взлетают для выполнения упражнения.

**Скоростной участок (Speed section):** Участок упражнения за время прохождения которого начисляются очки за скорость. Пилоты, которые быстрее завершают скоростной участок, получают наибольшее количество очков за скорость.

**Старт скоростного участка (Start of speed section (SSS)):** Место начала отсчета времени задачи. В определении задачи это цилиндр либо на вход, либо цилиндр на выход. Для отдельного пилота это место, где он пересек этот цилиндр, чтобы начать полет на скоростном участке.

**ППМ- поворотный пункт маршрута (Turnpoint (TP)):** Поворотная точка - это географическая точка, определяемая координатами и высотой над средним уровнем моря.

**Контрольная зона (Control zone):** географический район, который должен быть достигнут пилотами в ходе соревновательной задачи.

**Конец скоростного участка (End of speed section (ESS)):** Цилиндр/линия/точка, где время выполнения упражнения останавливается.

**Цель (Goal):** Линия цели или цилиндр цели, пересечение которой является критерием выполнения упражнения. Может быть идентичным ESS, но часто выбирается как линия или меньший цилиндр внутри цилиндра ESS или даже вдали от цилиндра ESS из соображений безопасности.

**Место посадки (Landing place):** Точка, где любая часть летательного аппарата или любого из его членов экипажа впервые коснулась земли.

**Дистанция упражнения (Task distance):** Кратчайшее расстояние, по которому должен лететь пилот, чтобы закончить упражнение. Это означает, что он должен лететь к границе каждого цилиндра, а не к контрольным точкам в центрах.

**Дистанция полета (Flown distance):** Расстояние, которое пролетел индивидуальный пилот, летя по задаче.

**Точка финиша (Finish point):** Или точка посадки или точка пересечения линии цели или цилиндра цели.

### 5.2.1.3 Определения времени

**Старт гонки (Race start):** Время, когда пилотам разрешается пересекать стартовый цилиндр (SSS) и начинать полет на скоростном участке. В гонке до цели с одними стартовыми воротами (см. ниже) это также время старта для всех пилотов.

**Время старта (Start time):** Время, когда пилот начинает полет на скоростном участке.

**Стартовые ворота (Start gate):** Начало отсчета для скоростного участка. В зависимости от выбора стартовой процедуры могут быть несколько стартовых ворот, позволяющих пилотам выбрать различное время старта.

**Время периода для взлета (Window open time):** Период времени, когда пилоту разрешен взлёт.

**Крайнее время завершения упражнения (Task deadline):** Время, до которого пилоту начисляются очки за полет. Любая дистанция, которую пролетел пилот после этого времени, не учитывается при начислении очков.

**Время финиша (Finish time):** Время, когда пилот пересек границу окончания скоростного участка (ESS) в правильном направлении (на вход или выход) в первый раз, после прохождения всех остальных участков упражнения (таска).

**Время упражнения (Task time):** Время, за которое пилот пролетел скоростной участок.

**Время приземления (Landing time):** Время, когда любая из частей летательного аппарата или пилота впервые коснулась земли.

## 5.2.2 Виды упражнений (тасков)

### 5.2.2.1 Гонка до цели (Race task)

При постановке упражнения задача пилота состоит во взлете в месте для взлета, во время действия временного периода для взлета, достижении всех заданных контрольных зон в правильном порядке и направлении (на вход или на выход), включая «взятие» стартового цилиндра во время, определенное процедурой старта. Упражнение считается выполненным после пересечения линии цели в направлении от крайнего цилиндра поворотной точки, с отличающимся от цели центром, к точке цели. В случае отсутствия линии цели, упражнение заканчивается после достижения цилиндра крайней поворотной точки. Если установлено крайнее время завершения упражнения (task deadline), полеты рассматриваются только до этого времени.

### 5.2.2.2 Упражнение на открытую дальность (Open distance task)

В упражнениях на полет на открытую дальность, упражнение состоит во взлете в месте для взлёта, во время действия временного периода для взлета, достижении всех заданных контрольных зон в правильном порядке и направлении (на вход или на выход), включая пересечение стартового цилиндра во время, определенное процедурой старта и, затем, полета на максимальную дистанцию в указанном направлении или в любом направлении, если иное не указано, от крайней контрольной зоны. Полет, засчитывается до момента крайнего времени завершения упражнения (task deadline).

## 5.2.3 Постановка упражнения (таска)

Подробные сведения о постановке задач смотреть в Части 6 документа CIVL GAP.

- Постановка упражнения: гонка или полет на открытую дальность.
- Задание контрольных зон: поворотных точек, цилиндров, конусности зоны окончания скоростной секции.
- Задание цели и линии цели.
- Определение процедуры старта упражнения: воздушный старт, наземный старт, гонка до цели, индивидуальное время.
- Расстояния: упражнения, скоростного участка.

## 5.2.4 Турнирное положение по результатам упражнения

### 5.2.4.1 Общий зачет

Пилоты ранжируются по их окончательному количеству набранных очков в порядке убывания. Пилоты с одинаковым результатом имеют одну и ту же позицию.

### 5.2.4.2 Женский зачет

Пилоты женщины ранжируются отдельным списком с использованием очков, набранных ими в общем зачете. Женщины с одинаковым результатом имеют одну и ту же позицию.

### 5.2.4.3 Национальный командный зачет

 Для национального командного зачета, за исключением Чемпионата мира среди женщин, очки трех пилотов национальной команды, с максимальными результатами, складываются для получения очков национальной команды.

На Чемпионате мира среди женщин суммируются результаты двух лучших пилотов. Затем страны ранжируются по количеству набранных очков, в порядке убывания. Страны с одинаковым количеством набранных очков занимают одинаковое положение.

Для национального командного зачета, очки двух пилотов национальной команды, с максимальными результатами, складываются для получения очков национальной команды. Затем страны ранжируются по количеству набранных очков, в порядке убывания. Страны с одинаковым количеством набранных очков занимают одинаковое положение.

## 5.2.5 Турнирное положение на соревнованиях

### 5.2.5.1 Общий зачет

Общие очки соревнований пилота рассчитывается путем суммирования его очков за упражнения. Затем пилоты ранжируются в соответствии с их общим количеством очков, в порядке убывания, для общего зачета соревнований. Пилоты с одинаковым количеством очков занимают одну позицию.

Общие очки пилота рассчитываются с использованием алгоритма FTV, описанного в документе CIVL GAP. Для соревнований до 7 планируемых упражнений используется параметр FTV 0,2. Для соревнований с 7-ю и более запланированными упражнениями используется параметр FTV 0,25. После расчета, пилоты ранжируются в соответствии с полученными очками в порядке убывания<sup>13</sup>

### 5.2.5.2 Женский зачет

Положение женщин в турнирной таблице, в женском зачете, определяется набранными ими очками в общем зачете соревнований.

### 5.2.5.3 Национальный командный зачет

Очки национальной команды рассчитывается путем суммирования всех очков команды за каждое упражнение (таск). Затем национальные команды ранжируются по их общей сумме, в порядке убывания.

### 5.2.5.4 Случаи равенства очков

В случае, когда очки первого, второго или третьего места в общем, женском или национальном зачете одинаковы, должны суммироваться места пилотов или команды в конкретных упражнениях. Пилоты или команды с минимальной суммой занятых мест в упражнениях, в таких случаях, признаются победителями. Если сумма занятых мест в упражнении снова не позволяет определить единоличного победителя, то все пилоты или команды признаются победителями соревнований. Места занятые остальными пилотами не меняются.

## 5.3 Система подсчета очков

### 5.3.1 Подсчет очков на соревнованиях

Программа для подсчета очков создана для того чтобы как можно более справедливо оценить результаты пилота на соревновании. Для подсчета очков на соревновании должна использоваться программа подсчета очков, одобренная CIVL, которая реализует последнюю одобренную CIVL формулу GAP, как она определена в самой последней редакции «CIVL GAP». Последний выпуск «CIVL GAP», который описывает текущую версию формулы GAP, можно получить в офисе FAI или на веб-сайте CIVL.

### 5.3.2 Одобренные программы подсчета очков

Программа подсчета очков FS (Flight Scoring) одобрена CIVL. Она доступна бесплатно на сайте: <http://fs.fai.org>

<sup>13</sup> Организаторы соревнований 2-й категории могут свободно выбирать, хотят ли они использовать FTV для расчета общих результатов. Может быть более подходящим для коротких соревнований с менее чем 4 упражнениями, использовать традиционный метод (суммируя все баллы каждого пилота).

### **5.3.3 Номинальные параметры**

Номинальные параметры формулы подсчета очков, определенные в «CIVL GAP», публикуются в Регламенте соревнования. Они могут быть изменены во время первого брифинга руководителей команд, до старта первого упражнения. Их нельзя изменять после старта первого упражнения.

### **5.3.4 Использование фильтров**

Некоторые программы подсчета очков допускают использование фильтров при расчете результатов. В соревнованиях категории 1, где допускаются приглашенные пилоты, например, Континентальные чемпионаты, приглашенные пилоты не могут быть отфильтрованы при расчете результатов, поскольку их присутствие уже повлияло на относительные показатели во время выполнения задания и могло также повлиять на коэффициенты в программе верификации полета.

## **5.4 Причины не начисления очков за упражнение**

---

### **5.4.1 Не взлетал (Did Not Fly (DNF))**

Пилот, который присутствовал на старте, но решил не взлетать, должен получить ноль очков и быть отмеченным как DNF в протоколе.

### **5.4.2 Дисквалифицирован (DSQ)**

Дисквалифицированный пилот получает ноль очков и отмечается как DSQ в протоколе для данного и всех последующих упражнений.

### **5.4.3 Отсутствовал (Absent (ABS))**

Пилот, который отсутствует из-за болезни или несчастного случая, помечается как ABS (отсутствует) для всех последующих упражнений и больше не учитывается в группе или классе для целей подсчета очков за каждое упражнение, которое он по-прежнему не может выполнять. Пилот, который отсутствует из-за проблем с оборудованием, также может быть обозначен как ABS, с согласия Директора по безопасности; Такой пилот должен продолжаться отображаться как ABS для последующих упражнений, пока Директор по безопасности не утвердит ремонт или замену оборудования.

## **5.5 Начисление очков в качестве компенсации**

---

### **5.5.1 Помощь пострадавшему пилоту**

Если пилот приземлится или прервал свой полет, для помощи другому пилоту, его очки за день будут рассчитаны как средневзвешенная сумма его результатов за предыдущие дни; В течение соревнования, эти очки будут меняться после каждого упражнения. Директор соревнований может также присуждать дополнительные очки.

Инструкции по процедурам, относящимся к пилотам, находящимся в опасности, см. В Общем разделе 7, глава 11.

### **5.5.2 Результат жалобы или протеста**

Если протест пилота или группы пилотов требует аннулирования выполненного упражнения, за которое начислены очки, судейская коллегия должна рассмотреть позицию других пилотов, участвующих в соревновании. Если протест оправдан, судейская коллегия должна рассмотреть вопрос о том, как компенсировать ущерб пострадавшим пилотам. Возможность отмены упражнения следует рассмотреть, только если нет другого справедливого варианта.

### **5.5.3 Протоколы**

Протоколы должны быть отмечены как «Предварительный» и «Официальный» и иметь дату и время составления.

## 6 САНКЦИИ

### 6.1 Допустимые санкции

Директор соревнования налагает санкции за нарушение или несоблюдение любого правила или Регламента соревнования. Тяжесть наказаний может варьироваться от предупреждения, как минимум, до дисквалификации, в зависимости от нарушения. Если иное не указано в Разделе 7А или в Регламенте соревнования, штрафные санкции, наложенные Директором соревнования, назначаются на его усмотрение и могут быть следующими:

- Предупреждение.
- Постановка в невыгодную позицию.
- Штрафные очки (Могут быть начислены в виде конкретного количества очков или в виде процента от количества очков, набранных победителем. Максимальное количество очков штрафа может равняться количеству очков, полученному пилотом за соревновательный день).
- Изменение положения пилота в итоговых результатах соревнования.
- Дисквалификация.

### 6.2 Применение санкций

Директор соревнования должен быть последовательным в применении штрафов, но может увеличить эти штрафы за повторение одного и того же нарушения одним или несколькими участниками. Если в одном полете пилотом совершается более одного нарушения правил и если, для этого нарушения, указаны прогрессивные штрафы, Директор соревнования может наложить более одного штрафа.

#### 6.2.1 Санкции для победителя дня

Когда пилот оштрафован наказанием «ноль очков за день» и этот пилот является победителем дня, он должен быть отмечен в программе подсчета очков как отсутствующий (ABS) и указан в протоколе как оштрафованный. Если после того, как победитель дня будет отмечен как отсутствующий (ABS), а следующий пилот, который становится победителем дня, также оштрафован наказанием «ноль очков за день», он также должен быть отмечен как отсутствующий (ABS), пока не будет победителя дня без штрафа «ноль очков за день». Цель данного правила - устранить влияние результатов этих пилотов на расчет очков в этот день соревнований.

### 6.3 Конкретные меры наказания

Применяются следующие штрафные санкции:

- **Нарушение ограничений воздушного пространства.**

Для информации спортсменам и, когда это возможно в программе подсчета очков, пилоты, которые подлетают ближе 100 м по вертикали или по горизонтали к запрещенному воздушному пространству, должны быть перечислены в протоколе каждого упражнения без начисления штрафов.

Нарушение более 30 м по вертикали или горизонтали в зоне ограничения воздушного пространства: штраф «ноль очков за день».

- **Полет в облаках.**

1-й раз: ноль очков за день.

2-й раз: дисквалификация с соревнований.

- **Опасное и агрессивное пилотирование. Неверное направление спирали.**

1-й раз: предупреждение.

2-й раз: 100 очков, удваивающихся за каждое последующее нарушение.

- **Полет без применения системы регистрации полетов режиме в реального времени (лайвтрекинга), если лайвтрекинг обязателен**

1-й раз: предупреждение.

2-й раз: ноль очков за день.

- **Выполнение фигур пилотажа после достижения цели.**

1-й раз: предупреждение.

2-й раз: 100 очков, удваивающихся для каждого последующего нарушения.

- **Слишком много балласта.**

1-й раз: 100 очков.

2-й раз: ноль очков за упражнение (task).

3-й раз: дисквалификация с соревнований

- **Посадка на площадке для взлета без разрешения после открытия стартового окна:**

1-й раз: 100 очков, удваивается за каждое последующее нарушение.

- **Раннее взятие стартового цилиндра**

Засчитывается только расстояние от точки взлета до стартового цилиндра.

#### Ранний старт у Дельтапланов

Допускается максимально ранний старт за X секунд, так как это считается элементом безопасности в потенциальной переполненной среде. Раннее начало штрафует в программе расчета очков фактором Y за секунду времени ранее открытия стартового цилиндра. По умолчанию штраф составляет 2 балла за каждую секунду, максимум до 300 секунд. Раннее начало более X секунд оценивается как минимальное расстояние L0. Коэффициент штрафа и максимальное время могут быть скорректированы для местных условий и должны быть указаны в местных правилах, если они отличаются от значений по умолчанию.

- **Несоответствие ЛА сертификату летной годности**

Обычное наказание за несоблюдение - это сокращение очков на 20% за последнее выполненное упражнение. Если во время последующего упражнения дельтаплан снова окажется несоответствующим требованиям, то за это упражнение будет начислено ноль очков. По усмотрению Директора соревнования может быть применено меньшее наказание при наличии смягчающих обстоятельств.

Контроль и штрафы устанавливаются в соответствии с документом CIVL Competition Class, Приложение В.

- **Общие положения**

Игнорирование указаний официальных лиц соревнований, оскорбительное поведение в отношении официальных лиц или по отношению к другим пилотам, опасные полеты, использование VOX, злонамеренное использование сигнала «Остановка упражнения» ("Stop Task"), слишком позднее оповещение о приземлении после полета и т.д. Наказания назначаются на усмотрение Директора соревнований.

### 6.3.1 Полет в облаках

Неспортивно получать преимущество за счет полета в облаках и это небезопасно, потому что нет визуальных ориентиров и возникает проблема с соблюдением безопасного расстояния между пилотами. Если пилот преднамеренно залетел в облако, на него ложится ответственность продемонстрировать отсутствие получения при этом преимуществ.

Трек полета пилота будет проверен, для определения, дал ли полет в облаках ему преимущество перед другими пилотами, в случаях:

- Официальные лица соревнований или наблюдатели в воздухе фиксируют пилота, входящим в облако и полностью исчезающего из поля зрения
- Как минимум 2 пилота свидетельствуют о том, что пилот влетел в облако и полностью исчез из вида, получив от этого преимущество.
- Директор соревнования по своему усмотрению проверяет данные треков, которые, по его мнению, демонстрируют получение преимущества, достигнутое полетом в облаках.

### 6.3.2 Контроль высоты

Ограничения местного воздушного пространства определяется высотой над уровнем земли (AGL) или средней высотой над уровнем моря (MSL) относительно местных аэропортов (оба основаны на барометрической высоте с использованием QNH (давление, приведенное к уровню моря, в этот день), а для верхних эшелонов - стандартный уровень давления, основанный на QNE (стандартное давление). Для упражнений, где есть ограничения местного воздушного пространства, определенное по барометрической высоте на основе QNH, организатор должен предоставить официальную контрольную высоту в футах и метрах для точки старта на день (она всегда будет одна и та же для этого старта) и (QNH) для дня полета (она будет меняться каждый день при изменении погоды). Эта информация должна быть четко отображена на стенде с описанием упражнения.

### 6.3.3 Предотвращение столкновений

Участники соревнований должны всегда соблюдать международные правила воздушного движения (опубликованные ИКАО). Должны соблюдаться правила расхождения, маневрирования и посадок, а также осуществляться постоянное наблюдение за воздушной обстановкой. Летательный аппарат, входящий в термический поток, где уже есть другой пилот, должен закручивать спираль в том же направлении, что и пилот в потоке, независимо от его высоты. Все пилоты должны прочитать и понять объяснение должных действий в тепловом потоке, описанных в отдельном документе Thermalling Guide. Несоблюдение этих рекомендаций может привести к штрафам для пилота, включая дисквалификацию.

Участник, участвующий в столкновении в воздухе, не должен продолжать полет, если структурная целостность его летательного аппарата вызывает сомнения.

### 6.3.4 Изменение заводских настроек и конструкции парашюта

Пилоты должны помнить, что любой парашют может летать, имея конструкцию в пределах ограничений сертификата летной годности. Модификации парашюта, которые выходят за рамки его сертификации, не допускаются. Никакие триммеры или другие устройства, кроме стандартных клевант и акселератора, не могут использоваться для изменения скорости полета. Любое такое устройство, предназначенное для регулировки длин свободных концов или изменения функциональности акселератора, будет считаться мошенничеством и, соответственно, будут применяться штрафные санкции.

## **7 ЖАЛОБЫ И ПРОТЕСТЫ**

Организатор соревнования должен хранить все материалы, которые могут быть полезны в качестве доказательств, по меньшей мере, 90 дней после окончания соревнований или до рассмотрения апелляции (см. Общий раздел Глава 6).

### **7.1 Жалобы**

Жалоба может быть подана Директору соревнования или его заместителю, предпочтительно руководителем команды, в письменной форме, на английском языке. Это должно быть сделано в течение 4 часов с момента публикации предварительных результатов. Если предварительные результаты опубликованы после 22:00, срок подачи жалоб не должен быть позже 11:00 утра следующего дня.

Для последнего дня соревнований жалоба должна быть подана не позднее 1 часа после публикации предварительных результатов.

Жалобы должны быть рассмотрены оперативно.

Местные правила могут корректировать крайние сроки подачи жалоб. Жалобы публикуются на доске объявлений в главном офисе соревнования.

### **7.2 Протесты**

Если заявитель не удовлетворен результатом рассмотрения жалобы, протест может быть подан Директору соревнований или его заместителю, предпочтительно руководителем команды, в письменной форме, на английском языке, в течение 12 часов после того, как результат рассмотрения жалобы будет опубликован в главном офисе.

Для крайнего упражнения соревнований, протесты должны быть представлены в течение 1 часа после публикации предварительных результатов. Жалобы публикуются на доске объявлений в главном офисе соревнования.

Плата за протест определяется в Регламенте соревнования. Она не может быть больше 50 долларов США, или 50 евро, для чемпионатов, проводимых на Европейском континенте. Она будет возвращена, если протест будет удовлетворен.

Регламент соревнования может корректировать сроки подачи протеста.

## **8 СТАНДАРТЫ БЕЗОПАСНОСТИ И ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ ОБОРУДОВАНИЯ**

### **8.1 Общие положения**

#### **8.1.1 Стандарты лётной годности**

Каждый летательный аппарат должен летать в пределах ограничений своего сертификата лётной годности или пределах ограничений лётных характеристик опубликованных изготовителем летательного аппарата. Пилотажные маневры запрещены.

#### **8.1.2 Подтверждение лётной годности**

После регистрации пилоты должны подписать Сертификат о сертификации летательного аппарата, представленный в Приложении V и VI к настоящему документу. Организаторы имеют право отказать в участии любому пилоту на летательном аппарате, не имеющем сертификации.

#### **8.1.3 Изменение настроек и конструкции летательного аппарата**

Летательный аппарат должен летать во время всего чемпионата как единое целое, используя те же типы компонентов, что и в первый день.

Модификации летательного аппарата, выводящие его за пределы сертификации, не допускаются. Исключения из этого правила могут быть сделаны в случае значительного ремонта.

О любом крупном повреждении незамедлительно сообщается Директору соревнования, после чего летательный аппарат может быть отремонтирован. Любые запасные части должны точно соответствовать оригинальным спецификациям. Если Директор соревнования дает разрешение на временную или постоянную замену летательного аппарата в связи с повреждением, потерей или кражей, находящимися вне контроля пилота, он может быть заменен идентичным маркой или моделью или схожей или с более низкими характеристиками и годным для полетов в данном классе.

#### **8.1.4 Проверка лётной годности**

В любой момент в течение чемпионата организаторы и официальные лица имеют право осмотреть летательный аппарат, принимающий участие в соревнованиях и, если необходимо, запретить его полеты из соображений безопасности. Организаторы могут также применять любые другие наказания, перечисленные в настоящих правилах и Регламенте соревнования, за несоблюдение стандартов класса или стандартов лётной годности. Все пилоты обязаны взаимодействовать с организаторами и официальными лицами.

### **8.2 СТАНДАРТЫ ЛЁТНОЙ ГОДНОСТИ ДЕЛЬТАПЛАНОВ**

#### **8.2.1 Классификация**

Прототипы не допускаются к полетам. Каждый летательный аппарат должен иметь серийный номер для идентификации.

Дельтапланы, которым разрешено летать, должны относиться к одной из двух следующих категорий: сертифицированные или не сертифицированные.

В Регламенте соревнования может указываться, что не сертифицированные дельтапланы запрещены. Если это так, то организаторы должны объявить это во время подачи заявки на проведение соревнования.

#### **8.2.2 Сертифицированные дельтапланы**

Дельтапланы производителя и модели, для которых имеется сертификат лётной годности, выданный ВНРА, DHV, HGMA или аналогичным органом сертификации, и которые не были изменены каким-либо образом с момента производства, которые повлияло бы на эту сертификацию. Антипикирующие устройства должны быть установлены в сертифицированном диапазоне.

#### **8.2.3 Не сертифицированные дельтапланы**

Это серийно произведенные дельтапланы, которые доступны для продажи в течение как минимум 4 месяцев и которые еще не получили сертификат лётной годности, или сертифицированные модели, у которых были внесены изменения в конструкцию.

Не сертифицированным дельтапланам разрешается летать только в том случае, если пилот или производитель может предоставить результаты теста на продольную устойчивость и теста нагрузки для данной модели и размера дельтаплана. В Результатах теста на продольную устойчивость должны указываться параметры и установки антипикирующего устройства и полиспаста, используемые во время тестирования.

## 8.2.4 Ограничения прочности и структуры

Дельтапланы должны соответствовать стандартам сертификации нагрузочных тестов HGMA, ВНРА, DHV или аналогичного испытательного органа. Дополнительные стандарты из пункта 8.2.5 отменяют сертифицированную конфигурацию планера.

## 8.2.5 Дополнительные стандарты

### 8.2.5.1 Антипикирующие устройства

Антипикирующие устройства должны быть установлены в пределах допуска (1 градус от настроек производителя). Организаторы и официальные лица могут измерять и записывать настройки антипикирующих устройств.

### 8.2.5.1 Нагрузочный тест

Все конструктивно важные компоненты в конструкции (например, перекладины, стойки, передние кромки, киль, скоростная балка, такелажные кабели) на дельтаплане должны пройти тест на статическую нагрузку с величиной +6G/-3G в рамках сертификационных испытаний одной из Сертификационных организаций.

### 8.2.5.1 Тросы

Минимальный диаметр любых внешних тросов составляет 1,9 мм или 5/64 дюйма.

### 8.2.5.1 Боковые и такелажные тросы

Место крепления консолей, имеющих нагрузку на сжатие, с тросами должно быть в пределах 10 см от точки приложения нагрузки. Боковые троса должны крепиться к трапеции на расстоянии не более 10 см от плоскости спидбара (ручки управления), измеренной, в состоянии, когда аппарат находится на горизонтальной поверхности.

Примечание: Упомянутые нагруженные консоли и тросы относятся к частям дельтаплана, подверженным полетным нагрузкам. Аппараты с консольными крыльями не создают значительных нагрузок на стойки (трапеции), в то время как аппараты 1 класса имеют стойки, находящиеся под нагрузкой в полете. Любая внешняя часть планера, которая находится под нагрузкой, во время полета, является «нагруженной консолью», и поэтому прикрепляемые к ней растягивающие тросы должны соответствовать этим правилам. В тех случаях, когда возникают вопросы относительно терминологии или определений, используемых в этих правилах, относительно конкретного дельтаплана, соответствующий протестный комитет должен сделать разъяснение.

### 8.2.5.1 Спидбар (Ручка управления)

Если спидбар находится под нагрузкой и изготовлен из материалов, отличных от металла, он должен иметь внутренний трос, который служит в качестве страховки конструкции. Внутренний трос может быть из металлического или из неметаллического материала и должен быть достаточно прочным, чтобы выдерживать ударную нагрузку от поперечного воздействия при повреждении спидбара в полете. Если нет видимых доказательств наличия внутреннего троса (например, концевые штифты или вибрация при постукивании), пилот должен предоставить письменное подтверждение изготовителя о наличии страховочного троса в спидбаре.

## 8.3 Стандарты другого лётного дельтапланерного оборудования

---

### 8.3.1 Системы подвески

Подвеска должна состоять из неметаллического несущего материала с минимальной площадью поперечного сечения 50 мм<sup>2</sup> (нормальный материал: нейлоновая тканая лента с разрывной нагрузкой 1000 кг). Фал подвески должен иметь резервное подсоединение, в обход механических устройств, и основной или резервный фал должен быть неметаллическим. Если используется интегрированная система подвески, резервный фал может иметь механическое звено, которое позволит ему сделать оборот вокруг кия и присоединиться к себе же независимо от основного фала.

### 8.3.2 Спасательные парашюты

Должен быть исправный спасательный парашют, с возможностью ввода в действие как правой, так и левой рукой пилота в нормальном полетном положении.

### **8.3.3 Шлемы**

Все пилоты должны носить шлем, сертифицированный как EN966 (HPG), EN1077-A и -B (для зимних видов спорта), ASTM 2040 (для зимних видов спорта) или Snell RS-98, в любое время при полете. Шлем не является обязательным в дельтапланах с закрытыми кабинами, если это ограничит обзор пилоту.

### **8.3.4 Балласт**

Пилоты должны соответствовать ограничениям веса, установленным стандартами летной годности дельтаплана. Номинальный вес пилота определяется как вес тела, когда пилот одет в джинсы, рубашку и нижнее белье.

Вес может быть измерен при взлете или посадке по просьбе организаторов.

Пилоты могут нести сбрасываемый балласт только в виде мелкого песка или воды. Пилот должен избегать падения балласта в любое время или способом, который может повлиять на другие конкурирующие дельтапланы или третьи стороны.

Предел веса для всего оборудования (без дельтаплана), дополнительной одежды и балласта составляет 25 кг. Если пилот оснащен вторым спасательным парашютом, максимальный вес составляет 28 кг.

Организатор предоставит весы для измерения веса. Номинальный вес пилотов может быть проверен при регистрации. Пилоты могут быть взвешены до взлета или после посадки.

## **8.4 Стандарты летной годности парапланов**

---

### **8.4.1 Классификация**

Разрешается использовать только парапланы, подпадающие под требования, определенные в документе CIVL Competition Class (CCC).

Все модели парапланов должны быть доступны для покупки, как минимум, за 90 дней до начала соревнований.

### **8.4.2 Контроль летной годности и санкции**

Принципы проверки парапланов CCC и санкции определены в Приложении В документа CIVL Competition Class requirements.

## **8.5 Стандарты летной годности для другого парапланерного оборудования**

---

### **8.5.1 Подвеска**

Все пилоты должны летать на подвесках с задним протектором, которые были протестированы на соответствие стандартам LTF09. CIVL публикует примерный список подвесок на своем веб-сайте.

### **8.5.2 Спасательные парашюты**

Все пилоты обязаны иметь исправный спасательный парашют.

Все пилоты должны иметь основной спасательный парашют плюс еще один резервный. Последний должен быть доступен к вводу противоположной рукой по сравнению с главным спасательным парашютом или, что еще лучше, доступен к вводу любой рукой

В качестве альтернативы двум спасательным парашютам можно использовать один спасательный парашют, легко вводимый в действие любой рукой. Пилоты должны удостовериться, что оба спасательных парашюта, основной и резервный, находятся в пределах сертифицированного веса.

### **8.5.3 Шлемы**

Все пилоты должны носить шлем, сертифицированный как EN966 (HPG), EN1077-A и -B (Зимние виды спорта), ASTM 2040 (Зимние виды спорта) или Snell RS-98, в любое время при полете.

### **8.5.4 Балласт**

Пилоты должны соответствовать ограничениям веса, установленным сертификацией параплана.

Номинальный вес пилота определяется взвешиванием в джинсах, рубашке и нижнем белье.

Вес может быть измерен при взлете или посадке по требованию организаторов.

Пилоты могут брать в полет сбрасываемый балласт только в виде мелкого песка или воды. Пилот должен избегать сброса балласта в любое время или способом, который может повлиять на другие парапланы или третьи стороны.

Общий вес, включая все летное снаряжение и параплан, не должен превышать 33 килограмма в дополнение к весу пилота.

Организатор должен предоставить весы для измерения веса. Номинальный вес пилотов может быть проверен при регистрации. Пилоты могут быть взвешены до взлета или после посадки.

## **8.6 Декларация опыта пилота парaplана**

---

Все пилоты должны заполнить Декларацию опыта пилота (см. Раздел 7 Guidelines and Templates), в которой будут отражены их общий опыт полетов, а также конкретный опыт и навыки с их текущим парaplаном. Форма декларации должна быть представлена в режиме онлайн, если таковая имеется, или при личной регистрации. Эта информация не предназначена для использования в процессе квалификации или отбора. Ее цель - информировать пилотов об их уровнях квалификации (или их отсутствии).

Эти данные не будут публиковаться, но могут быть использованы в случае инцидентов.

НАС должны следить за тем, чтобы зарегистрированные пилоты достигли «базового» уровня навыков, перечисленных в Приложении VII, для парaplана, на котором они летают.

## **8.7 Сообщения пилотов о безопасности**

---

### **8.7.1 В полете**

Все пилоты обязаны следить за условиями полета и должны сообщать о них Директору соревнований непосредственно или через руководителей команд, когда условия становятся небезопасными по маршруту. Для предотвращения путаницы, это должно быть сделано с помощью фраз: Level 1 – безопасные условия полета, Level 2 – опасные условия полета, но приемлемые для продолжения полета по задаче, Level 3 - слишком опасные условия полета, не приемлемые для продолжения полета по задаче.

### **8.7.2 Анкета пилота о безопасности**

Обязательно наличие анкет для пилотов о уровне безопасности для загрузки на сайте организаторов.

Анкета безопасности пилота должна содержать, по крайней мере, следующее:

- Уровень безопасности: Безопасно / Небезопасно для меня / Небезопасно / Комментарий
- Постановка упражнения: Хорошая / Средняя / Плохая / Комментарий
- Расчетная высота нижней границы облаков на стартовом цилиндре .....
- Оценочная высота нижней границы облаков в конце упражнения.....

## Index

Absent (ABS) .....	26	Launch Open window.....	15
Aggressive flying.....	27	Launch ordered .....	15
Airspace penalty.....	27	Launch organisation .....	15
Airworthiness.....	31	Launch points .....	16
Airworthiness.....	31	Launch Start list.....	15
Allocation .....	12, 13	Launch suspended .....	17
Alternative tasks.....	14	Launch window extensions .....	15
Altitude verification .....	21, 29	Live tracking.....	19
Application of penalties .....	27	Live tracking delay .....	19
Assistance to a pilot.....	26	Load Test .....	32
Ballast.....	33, 34	LTF09.....	33
Barometric altitude.....	19, 21	Maximum numbers .....	11
Cancellation of a task .....	17	Minimum track log points.....	20
Certified glider statement.....	31	Mixed Championships .....	13
Certified gliders .....	31	Modifications to a glider .....	29
Change in glider configuration.....	31	Multiple track log.....	19
Change of competitor.....	13	NAC .....	12
CIVL Competition Class(CCC) .....	33	Nation competition ranking .....	25
CIVL GAP .....	23	Nation task ranking.....	25
Class 2 and Class 5 teams.....	13	Nominal Parameters.....	26
Cloud Flying.....	28	Open distance task .....	24
Collision avoidance .....	29	Ordered launch .....	15
Compensating Scores .....	26	Overall competition ranking.....	25
Competition tasks .....	14	Overcrowding .....	14
Competition validity points .....	23	Parachute .....	33
Complaints .....	30	Penalties .....	27
Compression struts.....	32	Penalties for failing safety standards.....	28
Control bar .....	32	Penalties Mandatory .....	27
Controlled airspace.....	21	Penalty for day winner .....	27
Damage to a competing glider .....	31	Pilot entry qualification.....	11
Deputy Director.....	14	Pilot Experience Declaration Form.....	34
Did Not Fly (DNF).....	26	Pilot qualifications checking.....	12
Disqualified (DSQ) .....	26	Pilot Safety Forms .....	34
Early start .....	28	Pitch test .....	32
Exceptions to entry qualifications .....	12	Protest fee.....	30
Failed take off.....	16	Protests.....	26, 30
Flight boundaries .....	21	Prototypes.....	31
Flight verification system approval .....	19	Push System.....	16
General Section .....	10	Race task .....	24
Glider identification.....	31	Registration.....	13
GPS .....	19	Re-launch .....	16
GPS Altitude .....	19	Rest days .....	18
GPS backup .....	19	Retrieves.....	18
GPS equipment.....	21	Screening Committee.....	12
Guest pilots .....	26	Speed section .....	14
Hang strap .....	32	Sporting Code .....	10
Helmets.....	33	Sprogs .....	32
Host nation entry allocation.....	13	Start of a task.....	17
IGC equipment.....	19	Stopping a task .....	17
Launch lane .....	16	Suitability of goals.....	17
Launch officials .....	16	Suspension, cancellation or stopping of a task .....	17

FAI Sporting Code, Section 7A - 1<sup>st</sup> May 2017

Take-off order.....	15	Track log rejection .....	21
Take-offs.....	14	Track log retain.....	20
Task ranking.....	24	Uncertified gliders.....	31
Task safety form.....	34	Use of scoring filters.....	26
Task times.....	14	Waiver of liability .....	13
Tied Scores .....	25	Wires.....	32
Track log .....	20		