

REGULAMIN PARALOTNIOWYCH MISTRZOSTW POLSKI W CELNOŚCI LĄDOWANIA

Definicje:

- FAI** – Międzynarodowa Federacja Lotnicza
- AP** – Aeroklub Polski – Polski Związek Sportu Lotniczego
- PMPC** – Paralotniowe Mistrzostwa Polski w celności lądowania paralotnią
- KLiP** – Komisja Lotniowa i Paralotniowa AP
- Organizator** – podmiot, zatwierdzony przez Zarząd AP do organizacji zawodów

Rozdział I. ZASADY OGÓLNE

1. **Paralotniowe Mistrzostwa Polski w celności lądowania** rozgrywane są zgodnie z przepisami Kodeksu Sportowego FAI. Każdy pilot biorący udział w zawodach ma obowiązek zapoznać się i przestrzegać przepisów Części Ogólnej oraz Części 7C Kodeksu Sportowego FAI (dokument ten dostępny jest na stronie internetowej KLiP AP [http:// www.kadra-paralotniowa.pl/klip-ap/regulaminy](http://www.kadra-paralotniowa.pl/klip-ap/regulaminy)). Niniejszy regulamin precyzuje zapisy Kodeksu odnoszące się do **PMPC** i jest wobec niego nadrzędny.
2. Piloci biorący udział w zawodach ponoszą całkowitą i wyłączną odpowiedzialność za swoje loty podczas zawodów i treningu oraz za sytuacje, które mogą wyniknąć z ich powodu. Pilot ma obowiązek zadbać o swoje bezpieczeństwo, a także postępować w taki sposób, żeby nie stwarzać niebezpieczeństwa dla innych pilotów podczas zawodów. Warunkiem uczestnictwa w zawodach jest rzeczenie się jakichkolwiek roszczeń wobec organizatorów zawodów.
3. Każdy zawodnik ma obowiązek zapoznać się z postanowieniami niniejszego regulaminu, wraz z wszelkimi załącznikami, i zobowiązuje się ich przestrzegać.
4. Zawodnicy nieprzestrzegający zasad bezpieczeństwa oraz zachowujący się w sposób niesportowy mogą zostać ukarani, łącznie z dyskwalifikacją z zawodów.
5. Przyjmuje się za fakt, że piloci wypełniający formularz zgłoszenia uczestnictwa w PMPC tym samym oświadczają, iż posiadają wszelkie wymagane prawem uprawnienia i ubezpieczenia a ich stan zdrowia pozwala na udział w tego typu zawodach oraz, że ponoszą pełną odpowiedzialność za swoje czyny. W przeciwnym wypadku pilot ma obowiązek odstąpienia od startu.

Rozdział II. WARUNKI UCZESTNICTWA W PMPC

1. Zawody są otwarte dla wszystkich pilotów spełniających wymagania formalne określone niniejszym regulaminie.
2. Uczestnicy zawodów muszą posiadać umiejętności wystarczające do rywalizacji sportowej w sporcie paralotniowym i znajdować się w dobrej kondycji psychofizycznej, odpowiedniej do warunków rywalizacji w sportach lotniczych.
3. Kierownik zawodów rezerwuje sobie prawo oceny kwalifikacji i umiejętności zawodników oraz ewentualnej odmowy dopuszczenia do udziału w zawodach.
4. **Wymagane dokumenty pilota:**
 - a) Posiadanie przez zawodnika ważnej licencji sportowej FAI.
 - b) Świadectwo Kwalifikacji Pilota Paralotni lub równoważny dokument.
 - c) Dokument potwierdzający doświadczenie w holowaniu: uprawnienie do holowania H lub dokument podpisany przez instruktora po ukończeniu przez pilota szkolenia w holowaniu.

- d) Polisa ubezpieczenia OC obejmująca loty paralotniowe i start w zawodach.
- e) Dowód wpłaty opłaty wpisowej.

5. Sprzęt i wyposażenie pilota

- a) Paralotnie i inny sprzęt niezbędny do udziału w zawodach zawodnicy zapewniają sobie we własnym zakresie. Sprzęt ten musi spełniać wymagania normy bezpieczeństwa i certyfikacji.
- b) Dopuszcza się do zawodów jedynie te paralotnie, które są certyfikowane zgodnie z normą EN-926 i otrzymały odpowiedni certyfikat (EN-A, B, C, D lub CCC) od zatwierdzonego ośrodka testującego.
- c) Niedozwolone są wszelkie zmiany, które wykraczają poza specyfikację certyfikacyjną. Odstępstwem od tej zasady mogą być zmiany poczynione w przypadku niezbędnych napraw w przypadku uszkodzenia paralotni (z wyjątkiem długości linek sterówek).
- d) Pilot musi latać w zakresie wagowym skrzydła wskazanym w specyfikacji certyfikacyjnej.
- e) W dowolnej chwili w czasie trwania zawodów organizatorzy mają prawo do inspekcji uczestniczących w zawodach paralotni.
- f) Każdy pilot powinien być też wyposażony w kask, uprząż z protektorem, spadochron zapasowy i wariometr.

6. Urządzenia nadawczo-odbiorcze

- a) Każdy uczestnik zawodów powinien być wyposażony w radio posiadające pasmo 2m
- b) Komunikacja radiowa jest dozwolona jedynie między kierownikiem startu a zawodnikami. Można korzystać jedynie z częstotliwości przyznanych przez organizatora.
- c) Oficjalna częstotliwość zawodów oraz częstotliwości bezpieczeństwa będą podane na pierwszej odprawie. W czasie trwania konkurencji zawodnicy mają obowiązek prowadzenia cichego nasłuchu na tej częstotliwości.

Rozdział III. Zasady wykonywania lotów

1. Odprawy dla pilotów

- a) Odprawy dla pilotów będą się odbywać każdego dnia o godz. 8:00 chyba, że zostanie ogłoszony inny termin i umieszczony na oficjalnej tablicy ogłoszeń zawodów. W odprawie powinni także brać udział sędzia główny i/lub sędzia zawodów oraz kierownik ds. bezpieczeństwa.
- b) Odprawy mogą zostać przeniesione na inny termin w przypadku niepogody a nowy termin zostanie ogłoszony i umieszczony na tablicy ogłoszeń.
- c) Wszyscy piloci uczestniczący w zawodach powinni stawiać się na wszystkie odprawy punktualnie.

2. Miejsca startu

- a) W trakcie zawodów starty odbywać się będą za wyciągarką lub ze startu nożnego. Szczegółowa lokalizacja wyciągarek i miejsca startów będzie podana każdorazowo w trakcie zawodów podczas odprawy porannej i przed każdą kolejką.
- b) Minimalna wysokość holu wynosi 150 m nad poziom miejsca startu.
- c) Kierunek i prędkość wiatru będzie mierzona przez cały czas trwania zawodów i oznajmiana każdemu pilotowi w chwili startu.

3. Liczba kolejek

W czasie zawodów odbędzie się maksymalnie 10 pełnych kolejek. Do uznania zawodów za ważne muszą odbyć się co najmniej 3 pełne kolejki. Ostateczna liczba kolejek zostanie ustalona przez Kierownika zawodów i kierownika ds. bezpieczeństwa i zostanie oznajmiona zawodnikom na odprawie.

4. Kolejność startów

- a) Do ustalenia kolejności startów wszyscy wezmą udział w losowaniu. Każdy pilot otrzyma w losowaniu numer od 1 do 40, a następnie zostanie ustalona kolejność startów w taki sposób, że jako pierwszy wystartuje pilot z nr 1 a następnie wszyscy piloci wg kolejności numerów.
- b) W ostatniej kolejce zawodów piloci będą startować w kolejności odwrotnej do bieżącej pozycji zajmowanej w zawodach.

5. Dopuszczenie do startu

- a) Zawody odbywać się będą w oparciu o starty holowane za wyciągarką więc piloci muszą być gotowi wykazać, że posiadają wystarczające doświadczenie i umiejętności w holowaniu.
- b) Każdy pilot musi posiadać własny wyczep. Wyczepy będą sprawdzane podczas kontroli przed startem. Wyczepy wątpliwej jakości lub budzące wątpliwości co do ich bezpieczeństwa mogą zostać niedopuszczone do startu przez Kierownika startów.

Rozdział IV. Start i lądowanie

1. Umiejętności startu

- a) Jeżeli pilot wykazuje się brakiem umiejętności bezpiecznego startu w warunkach, które są uważane za lotne, to może być on tymczasowo lub definitywnie wycofany z zawodów, decyzją sędziego bądź kierownika startów.
- b) W przypadku nieudanej próby startu lub problemu związanego z bezpieczeństwem, który pojawił się tuż po starcie i skutkowałam lądowaniem na startowisku lub z dala od wyznaczonego celu, pilot będzie mógł wystartować ponownie podczas danej kolejki, w ostatniej kolejności.

2. Starty za wyciągarką:

- a) Minimum dwóch pilotów z kolejki musi być gotowych do startu w momencie dostarczenia lin na startowisko. Pilot z kolejki, który nie będzie gotowy do startu w czasie max 2 minut traci możliwość holu i zyskuje maksymalną liczbę punktów w kolejce.
- b) Piloci, którzy nie holują się prawidłowo nie będą mieli zagwarantowanej minimalnej wysokości holu.
- c) Piloci, którzy stworzą niebezpieczną sytuację na holu tracą możliwość holu i zyskują maksymalną liczbę punktów w kolejce.

3. Porządek startów

- a) Zawodnicy muszą startować według opublikowanego porządku zgodnie z ich numerami startowymi chyba, że otrzymają uprzednio zgodę od sędziego startowego lub kierownika zawodów.
- b) Zawodnicy, którzy nie będą gotowi na wezwanie sędziego startowego do startu w ustalonej kolejności lub którzy wystartują bez zgody sędziego startowego, mogą otrzymać karę w wysokości maksymalnej liczby punktów zamiast punktów rzeczywiście uzyskanych.
- c) Pilot, który nie będzie obecny na starcie zgodnie z kolejnością listy startowej, na liście wyników otrzymuje oznaczenie ABS i maksymalną punktację.
- d) Pilot, który nie leciał, na liście wyników otrzymuje oznaczenie DNF i maksymalną punktację.
- e) Zalecany odstęp między pilotami wynosi 1,5 minuty i będzie dostosowywany odpowiednio do warunków w powietrzu przez sędziego i/lub kierownika startów.

4. Końcowa faza podejścia do lądowania

- a) Każdy zawodnik musi otrzymać uczciwą szansę podejścia na cel i minimalną wysokość holu. Jednakże zależy to także od pilota, czy wyczepi się w takim miejscu, żeby mieć możliwość dolecenia bezpośrednio do celu i wykonania końcowego podejścia.
- b) Szczegóły zasad holowania i wyczepiania zostaną przedstawione na odprawie.

5. Lądowanie

- a) Wynik zawodnika to odległość w centymetrach pomiędzy miejscem pierwszego kontaktu z ziemią a krawędzią krążka centra, przy czym maksymalnie można uzyskać 500 cm.
- b) Wokół centra muszą zostać wyraźnie oznakowane linie o promieniu 0,5, 2,5, 5 i 10 m.
- c) Lądowanie musi zostać ustane. Jeżeli zawodnik przewróci się przy lądowaniu, otrzyma maksymalną punktację.
- d) Jeżeli zawodnik przyziemia na obie nogi lub w taki sposób, że niemożliwe jest określenie pierwszego kontaktu stopy z podłożem, mierzona jest odległość do najdalszego śladu stopy.

6. Maksymalna prędkość wiatru

Maksymalna dopuszczalna prędkość wiatru podczas zawodów wynosi 7,0 m/s.

Rozdział V. Sygnały

1. Oficjalnym sygnałem dla pilotów przebywających w powietrzu, oznaczającym, że nie powinni zbliżyć się do celu są czerwone flagi, którymi wymachuje 1 osoba lub kilka osób przy polu pomiarowym.
2. W przypadku użycia czerwonych flag piloci, których to dotyczy mają zapewniony kolejny start w tej samej kolejce.

Rozdział VI. Punktacja

1. Wynik zawodnika to odległość w centymetrach pomiędzy miejscem przyziemia (tzn. miejscem pierwszego kontaktu z ziemią) a krawędzią krążka centra. Jeżeli przyziemie nastąpi na krążku centra, wynik będzie wynosił 0 cm.
2. Wynikiem zawodnika w zawodach będzie suma wszystkich punktów przez niego uzyskanych. Jeżeli odbędzie się pięć lub więcej ważnych kolejek, to jeden najgorszy wynik zostaje odrzucony.
3. Zwycięzcą zostaje pilot, który uzyska najniższą sumę punktów po wszystkich kolejkach.
4. W przypadku remisu pośród pierwszych trzech pilotów (dwóch z nich lub wszystkich), odbędzie się pomiędzy nimi dogrywka.
5. Rejestrator zawodów opublikuje na głównej tablicy informacyjnej wyniki każdej kolejki opatrzone napisem *PROVISIONAL* (nieoficjalne), odnotowując na nich datę i godzinę publikacji, tak szybko, jak to będzie możliwe po jej zakończeniu. Wszystkie protesty dotyczące punktacji muszą być złożone w czasie 2 godzin, liczoną od momentu jej publikacji.

Rozdział VII. Zasady wyłaniania zwycięzców PMPC

1. Zwycięzcy zawodów zostaną wyłonieni wyłącznie w rywalizacji indywidualnej.
2. Po rozegraniu zawodów zostaną przyznane tytuły Mistrza, I Wicemistrza i II Wicemistrza Polski.
3. W trakcie PMPC odbędzie się maksymalnie 10 pełnych kolejek. Do uznania zawodów za ważne muszą się odbyć co najmniej 3 pełne kolejki.

Rozdział VIII. Kierownictwo Mistrzostw Polski

1. Kierownik zawodów

Kierownik zawodów jest mianowany przez komitet organizacyjny zawodów i odpowiada za przeprowadzenie zawodów od strony organizacyjnej. Kierownik zawodów wyznacza kierownika d/s. bezpieczeństwa zawodów.

2. Sędzia zawodów

Sędzia główny nadzoruje i sprawdza poprawność odczytów aparatury pomiarowej mierzącej precyzyjnie lądowania poszczególnych zawodników oraz prowadzi obsługę programu do klasyfikacji zawodników po poszczególnych konkurencjach. Sędzią głównym zawodów jest osoba mianowana przez kierownika zawodów.

3. Kierownik ds. bezpieczeństwa

- a) czuwa nad bezpiecznym przeprowadzeniem zawodów,
- b) przygotowuje informacje nt. aktualnych warunków pogodowych w trakcie przebiegu zawodów,
- c) czuwa nad organizacją holi, bezpiecznym wykonywaniem startów oraz ich zgodnością z listą startową.
- d) wspólnie z kierownikiem zawodów może wstrzymać zawody ze względów bezpieczeństwa.
- e) określa przestrzeń kontrolowaną lub inne obszary, gdzie loty są zakazane lub ograniczone, o czym poinformuje zawodników na odprawie.

Rozdział IX. Sędziowanie

1. Sędziowie zawodów muszą posiadać kwalifikacje zgodnie z kodeksem sportowym FAI.
2. Członek zespołu sędziowskiego powinien obserwować przebieg lotu każdego pilota, zwracając szczególną uwagę na moment wyczepienia się z holu.
3. Do pomiaru celności i ustalania punktacji będzie zastosowana elektroniczna aparatura pomiarowa spełniająca wymogi zawodów w celności lądowania.

Rozdział X. Oblatywacze pogody

1. Oficjalni oblatywacze pogody na zawodach będą przedstawieni pilotom na pierwszej odprawie.
2. Oblatywacze nie mogą być zawodnikami biorącymi udział w zawodach.
3. Oblatywacze wykonają loty testowe przed wybranymi kolejkami i po przerwach w lotach dłuższych niż 2 godz.

Rozdział XI. Bezpieczeństwo

1. Komitet ds. bezpieczeństwa

- a) Na pierwszej odprawie powołany zostanie komitet ds. bezpieczeństwa, który powinien składać się z kierownika ds. bezpieczeństwa i co najmniej dwóch doświadczonych zawodników wybranych spośród pilotów.
- b) Komitet ds. bezpieczeństwa jest odpowiedzialny za nadzór nad wszelkimi aspektami związanymi z bezpieczeństwem. Do jego obowiązków należy m.in.:
 - sprawdzanie warunków pogodowych, a zwłaszcza prędkości wiatru na starcie i przy celu,
 - pilnowanie separacji pilotów,
 - uniemożliwianie pilotom startu na niebezpiecznym sprzęcie,
 - gromadzenie raportów z wypadków,
 - omawianie wypadków z kierownikiem zawodów i przedstawianie wniosków na odprawie dla pilotów.

2. Zasady bezpieczeństwa obowiązujące na zawodach

- a) Każdy pilot jest odpowiedzialny za przestrzeganie przepisów ruchu lotniczego.
- b) Każdego dnia kierownik zawodów ustala kierunek krążenia obowiązujący na określonym obszarze i/lub w określonym czasie.
- c) Zawodnicy mają obowiązek informowania kierownika zawodów i innych pilotów o sytuacjach i zdarzeniach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo rozgrywania zawodów.
- d) Wszyscy piloci mają obowiązek obserwować warunki meteorologiczne i powinni poinformować kierownika zawodów, jeśli staną się one zbyt niebezpieczne.
- e) Zawodnicy mają obowiązek przestrzegać przepisów dotyczących poruszania się w przestrzeni powietrznej, a w szczególności zasad krążenia w kominie termicznym.

- f) Zabronione są manewry niebezpieczne dla innych pilotów lub publiczności. Akrobacja, latanie niebezpieczne, nieprzestrzeganie przepisów i niesportowe zachowanie są zabronione i mogą spowodować dyskwalifikację zawodnika.
- g) Każdy pilot zobowiązany jest powstrzymać się od wykonywania lotów w przypadku, gdy:
 - odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia jemu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny,
 - znajduje się pod wpływem środków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną w szczególności: leków, alkoholu, narkotyków albo innych środków odurzających.
- h) Pilot może latać w zawodach tylko pod warunkiem, że jest w dobrej kondycji zdrowotnej. Każdy pilot zobowiązany jest zgłaszać kierownikowi zawodów ewentualne obrażenia i choroby, a także zaistnienie okoliczności, o których mowa pod lit. g).
- i) Każdy pilot na żądanie kierownika zawodów ma obowiązek poddać się badaniu/kontroli: antydopingowej i/lub na obecność alkoholu lub innych środków odurzających.
W przypadku odmowy poddania się w/w badaniom/kontrolą kierownik zawodów może nie dopuścić tego pilota do wykonywania lotów w zawodach.
- j) Kierownik zawodów może przerwać konkurencję w każdej chwili ze względów bezpieczeństwa.

Rozdział XII Niesportowe zachowanie

1. W trakcie zawodów zawodnicy zobowiązani są przestrzegać zasad „fair play” i koleżeństwa. Zachowania niesportowe będą każdorazowo poddawane ocenie przez kierownika i sędziego zawodów.
2. Niedopuszczalne są w trakcie trwania zawodów jakiegokolwiek formy niesportowego zachowania. Za niesportowe zachowanie uważa się:
 - a) używanie obelżywych słów w stosunku do pilotów, organizatorów czy osób postronnych
 - b) uderzenie przedmiotem, które nie powoduje fizycznego uszkodzenia (płyny, papier, ziemia, itp.)
 - c) uderzenia pięściami, stopami lub innymi częściami ciała
 - d) uderzenia twardymi przedmiotami (patykami, kamieniami itp.) lub inne fizyczne nadużycia (przewracanie, popychanie, itp.)
3. Wszelkie formy werbalnej i/lub fizycznej przemocy oraz niesportowego zachowania będą penalizowane zgodnie z zapisami Kodeksu Sportowego FAI oraz regulaminu dyscyplinarnego AP.
4. Niedopuszczalne jest niebezpieczne i/lub niesportowe zachowanie w czasie lotu i po wylądowaniu. W szczególności dotyczy to następujących sytuacji:
 - a) latanie w chmurach
 - b) nieodpowiedni kierunek krążenia
 - c) niebezpieczne i agresywne latanie
 - d) akrobacje nad lądowiskiem, startem i drogą wykonywania holi
 - e) spowodowanie kolizji w powietrzu
 - f) naruszenie stref zakazanych podanych na odprawie do konkurencji
 - g) nieudostępnienie kierownikowi zawodów, lub osobie przez niego wskazanej, sprzętu do kontroli
5. Organizator zawodów ma prawo natychmiastowego zdyskwalifikowania pilota za agresywne zachowanie i/lub fizyczny atak na którąkolwiek z osób funkcyjnych.

Rozdział XIII. Kary, skargi i protesty

1. Organizator zawodów może nakładać kary za naruszenie lub niedostosowanie się do przepisów regulaminu zawodów. W zależności od powagi przewinienia, kara może się wahać od upomnienia

po dyskwalifikację. O karze decyduje kierownik zawodów i/lub sędzia główny zawodów. Zastosowane mogą zostać następujące kary:

- a) upomnienie,
 - b) nałożenie punktacji maksymalnej za kolejkę,
 - c) dyskwalifikacja.
2. Skargi i protesty będą rozpatrywane zgodnie z procedurami zawartymi w Części 7C oraz Części ogólnej.
 3. Skarga powinna zostać złożona kierownikowi zawodów bez zbędnej zwłoki i szybko rozpatrzona.
 4. Skargi muszą się bezpośrednio odnosić do konkretnego punktu regulaminu zawodów i/lub Kodeksu Sportowego FAI w częściach odnoszących się do rozgrywanych zawodów.
 5. Jeżeli składający skargę nie jest zadowolony z rezultatu, może złożyć pisemny protest do kierownika zawodów. Na złożenie protestu zawodnik ma 2 godziny od chwili otrzymania odpowiedzi na skargę. Opłata za protest wynosi 200 zł. Zostanie ona zwrócona w przypadku utrzymania protestu.
 6. Jeżeli wyniki nieoficjalne zostaną opublikowane więcej niż 2 godziny po zachodzie słońca i przed 6.00 rano następnego dnia, to ostatecznym terminem złożenia skargi będzie 8.00 rano.
 7. Odwołania oraz skargi dotyczące niezgodności z regulaminem mogą być składane pisemnie w terminie 14 dni od oficjalnego zakończenia zawodów na adres korespondencyjny Aeroklubu Polskiego (decyduje data stempla pocztowego). Dalsze postępowanie jest zgodne z „Regulaminem dyscyplinarnym Aeroklubu Polskiego – Polskiego Związku Sportu Lotniczego”.

Rozdział XIV. Postanowienia końcowe

1. Niniejszy Regulamin został opracowany przez KLiP.
2. Regulamin został zatwierdzony i przyjęty do stosowania Zarządzeniem Sekretarza Generalnego Aeroklubu Polskiego Nr 22/2019 z dnia 18.04.2019r.
3. Regulamin wchodzi w życie z dniem jego zatwierdzenia.
