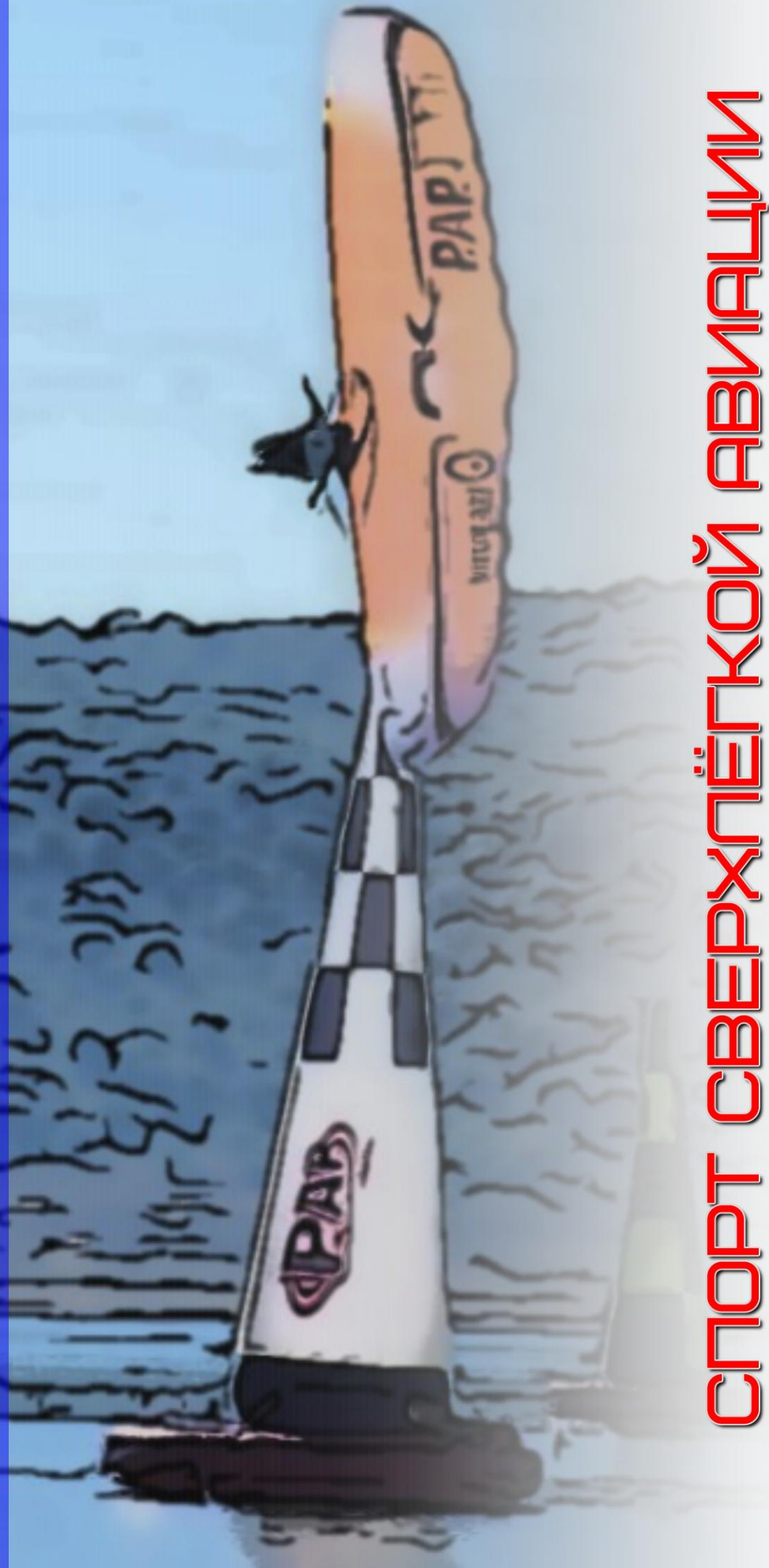


СПОРТИВНЫЙ КОДЕКС FAI (2017)



СПОРТ СВЕРХПЛЁТКНОЙ АВИАЦИИ
ПАРАМОТОРНЫЙ СПАНОМ

Первая редакция русскоязычного перевода Приложения 7 Спортивного Кодекса FAI (Парамоторный слалом).

Для ознакомления с международными требованиями спортсменам, занимающимся парамоторным слаломом.

Перевод на русский язык судьи 1 категории по спорту сверхлёгкой авиации, Чемпиона России 2017 в классе «паралёт 2» Коваль В.В.

2017 год

ПАРАМОТОРНЫЙ СЛАЛОМ

Правила и упражнения, описанные в данном Приложении применяются ко всем классам парамоторов.

1. ОПИСАНИЕ

Парамоторный слалом - это гонка вокруг пилонов. Упражнение для слалома стандартно. Створ с инфракрасными датчиками отсчитывает время старта и финиша, когда пилот пролетает через створ. Победитель в упражнении считается тот экипаж, который покажет минимальное время правильного выполнения упражнения.

2. ОБОРУДОВАНИЕ И БЕЗОПАСНОСТЬ

2.1. Защитный шлем обязателен. В идеале это шлем с защитным стеклом.

2.2. В связи с тем, что гонка проводится над водной поверхностью – несение членами экипажа индивидуальных средств спасения обязательно.

2.3. Наличие запасного (не спасательного) парашюта является обязательным. Допускается замена при поломках в зоне ожидания перед стартом.

2.4. Защитная экипировка грудной клетки, плеч, предплечья, локтей и колен являются обязательной. Защитная экипировка для ног, голени и лодыжки - настоятельно рекомендуются.

2.5. Ношение длинной одежды (штаны, пуловеры) обязательно. Запрещено надевание нескольких рубашек и пар шорт.

2.6. Ответственность за летную годность используемого парамоторного оборудования несет участник соревнования. Во время регистрации для участия в соревновании, участник подписывает заявление в том, что используемое оборудование соответствует требованиям и пригодно для эксплуатации. Организаторы соревнований и спортивные судьи не несут ответственности за используемое участниками парамоторное оборудование и снаряжение.

2.7. Любое оборудование и снаряжение, которое признано директором соревнований или главным судьёй опасным, для участия в соревновании не допускается и должно быть заменено.

2.8. Упражнения парамоторного слалома выполняются над водой.

2.9. Организаторы должны обеспечить оперативную спасательную службу и надежные опоры или понтоны для крепления пилонов.

2.10. Рекомендуемая глубина воды для проведения соревнования от I до I,5 метра.

2.11. Участники должны носить персональные автоматические спасательные флотационные (надувные при касании о воду) устройства и стропорезы (ножи для обрезки веревок).

3. ЦЕЛИ

3.1. Определение чемпионов в парамоторном слаломе

3.2. Совершенствование безопасности полётов и развитию парамоторных традиций и соревнований.

3.3. Обмен идеями и укрепление дружеских отношений

3.4. Обмен опытом и информацией.

4. НАГРАДЫ

Медали и памятные призы присуждаются за первые три места в соответствии с Правилами соревнований.

5. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1. Все парамоторы на соревнованиях должны удовлетворять требованиям Правил соревнований.

5.2. Взлёты парамоторов осуществляются без какой-либо помощи со стороны (кроме экипажа) и после регистрации участника на соревновании.

5.3. Всё спортивное оборудование должно быть задекларировано при регистрации участника и его количество имеет следующие ограничения: не более 2-х вигателей и не более 2-х куполов.

5.4. Каждый пилот несет личную ответственность за работоспособное состояние своего оборудования. Директор соревнования или главный судья могут запретить пилоту вылет в любое время, если они считают, что оборудование не пригодно к эксплуатации или опасно.

5.5. Стороны квадрата разнесены на 80 метров между 1, 2, 3, 4 пилонами, максимальное количество - 5 надувных пилонов высотой 10 или 12 метров.

5.6. Створ старта и финиша имеет строгую фиксацию.

6. УПРАЖНЕНИЯ И ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЯ.

6.1. БРИФИНГ

6.1.1. Перед началом соревнований директор или главный судья организует общий брифинг, в котором приводятся конкретные условия, связанные с полетами на участках соревнований, условия полета, правила вылета и прилёта, а также любую информацию, полезную для пилотов.

6.1.2. Свободные полеты во время соревнований не допускаются, кроме как с разрешения главного судьи.

6.1.3. Значение сигналов руководителя полётов и порядок возвращения на точку приземления объявляются во время брифинга.

6.1.4. Каждый пилот обязан присутствовать на брифингах и выполнять оговорённые на них условия.

6.1.5. Брифинги проводятся каждый день.

6.2. ОГРАНИЧЕНИЯ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ПОЛЁТОВ.

6.2.1. Участникам запрещено допускать опасные для третьих лиц и их имущества, других пользователей воздушного пространства или самих членов лётного экипажа манёвры. Такие действия участников подлежат наложению штрафных санкции или дисквалификации.

6.2.2. Полёты сверх отведённого времени запрещены.

6.2.3. Спортсмен лично несет ответственность за возможные внештатные ситуации и самостоятельно принимает усилия по их устранению.

6.2.4. Пролёт над зоной слалома во время выполнения упражнения другим участником запрещён.

6.2.5 Количество топлива на выполнение упражнения ограничено 5 литрами.

В оригинальном документе FAI отсутствует раздел 6.3.¹

6.4. ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ФЛАГОВ

Во время соревнований используются 3 флага.

6.4.1. Зеленый флаг означает, что зона слалома свободна и пилот может начать гонку.

6.4.2. Красный флаг означает, что зона слалома занята или что пилот совершил ошибку во время гонки. Он должен покинуть зону слалома и вернуться в зону посадки или перейти к следующему упражнению, если гонка состоит из выполнения последовательных упражнений.

6.4.3. Белый флаг указывает на техническую проблему у организаторов соревнования. Спортсмен должен покинуть зону слалома и возвратиться в зону ожидания. Зеленый флаг даст разрешение на новую попытку.

6.4.5. Одновременно поднятые зеленый и красный флаги означают, что упражнение отменено. Все пилоты должны вернуться в зону посадки.

6.5 ФОРМАТ ВЫПОЛНЕНИЯ УПРАЖНЕНИЙ

Подсчёт баллов, набранных спортсменом в реальном времени (с добавлением возможных секундных штрафов) следующий:

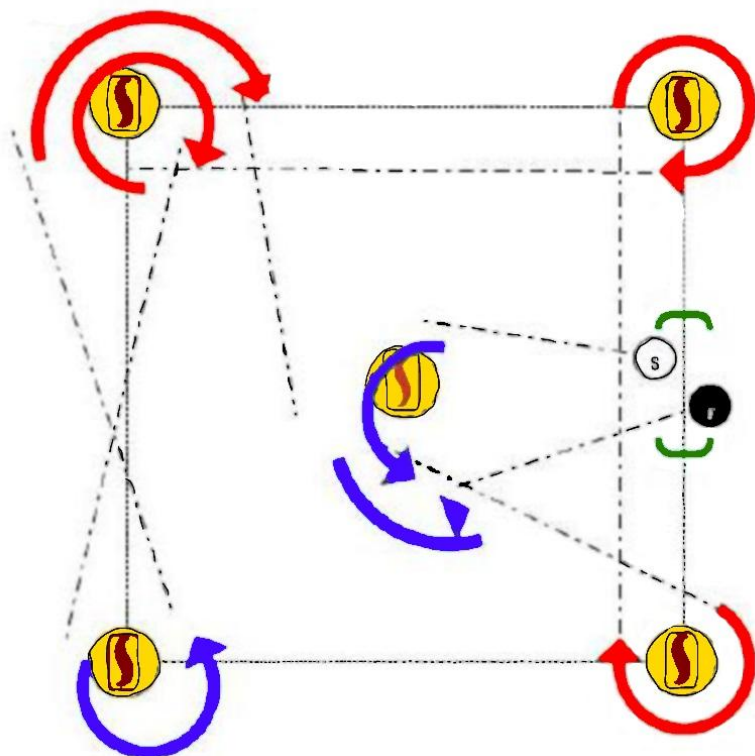
1-я = 1 балл

2 = 2 балла

3 = 3 балла

и т.д.

6.5.1. Пример выполнения упражнения (5 пилонов 7 разворотов).²



¹ Примечание переводчика.

² Рисунок полностью соответствует оригиналу – примечание переводчика.

6.5.2. За 30 метров до стартового створа и 30 метров после финишного створа пилот считается выполняющим упражнение. В этот период к нему применяются штрафы, описанные в пункте 6.8.

6.6 ПОРЯДОК СТАРТА

Пилоты стартуют друг за другом по зеленому флагу руководителя полётов. Они прибывают в зону ожидания и по зеленому флагу руководителя полётов начинают упражнение.

Время включается, когда пилот проходит через стартовый створ (только одна попытка).

Время останавливается, когда пилот проходит через финишный створ (только одна попытка).

6.7 ИЗМЕРИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Время измеряется инфракрасными сенсорами; касание пилона фиксирует руководитель полётов или его помощник.

6.8. ПОДСЧЁТ И ШТРАФЫ.

Победитель в упражнении получает один балл, второй - два балла, третий - три балла и т.д.

Основные моменты.

6.8.1. Cell out - пилот, который промахивается мимо финишных ворот, получает максимум баллов.

6 8 2 Cell in - пилот, который промахивается мимо входных ворот, получает максимум очков +2

6 8 3 Ошибка - пилот, который делает ошибку при выполнении разворотов в упражнении, получает максимум очков +5

6.8.4. Касание крылом пилона - максимум очков +5

6.8.5. Касание земли или пилона пилотом или оборудованием: максимум очков + 5

6 8 6 Любая ситуация, которая считается агрессивной или опасной и влечет за собой дисбаланс в полете (срыв крыла или разворот на спину), получает максимум очков + 5

6.8.7. DNF - пилот, который без видимых причин не полетел выполнять упражнение - максимум очков + 6

Изменение заданного профиля прохождения упражнения – дисквалификация.

Принятие решения о наложении штрафов осуществляет главный судья.

6.9 ОТБОРОЧНЫЕ ТУРЫ.

6.9.1. Все пилоты участвуют в отборочных турах.

6.9.2. Количество отборочных туров может варьироваться в зависимости от технических возможностей организаторов соревнований и количества участников.

6.9.3. Результат участника считается как сумма его очков всех упражнений.

6.9.4. Если в ходе квалификационных туров проведено минимум 4 упражнения, один худший результат удаляется из суммы.

6.9.5. Лучшие 16 пилотов из квалификационных туров выходят в финальные туры.

Если пилоты в конце квалификации получили одинаковое количество очков, то лучшим считается тот, у кого лучше результаты в увалификационных турах.

Например, пилот А и пилот В закончили квалификационные туры с 23 очками.

Лучшие результаты пилота А - 3-й, 6-й и 9-й

Лучшие результаты пилота В - 3-й, 5-й и 6-й

Пилот В проходит в финал.

6.10. ФИНАЛЬНЫЕ ТУРЫ.

1/8-я финала (16 пилотов)

Четверть финал (8 пилотов)

Полуфинал (4 пилота)

Финал (2 пилота)

Во время финальных туров пилоты последовательно летают парами на двух рядом установленных слаломных площадках или каждый дважды на одной площадке. Лучшее время из двух проходов оценивается как результат пилота в туре.

Если между двумя пилотами есть равенство баллов, третий и последний тур считается решающим.

Штрафы применяются, как в квалификационных турах..