



Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία

Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας

Κανονισμός Αγώνισματος

ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΥ

Έκδοση 2010

Εγκεκριμένο αγώνισμα από το Δ.Σ. της ΕΛ.Α.Ο.



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ (ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ)	4
ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ	
A ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ	5
A.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ ΣΕ ΑΠΛΗ ΓΛΩΣΣΑ	5
A.2 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ	6
A.3 ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΚΑΝΟΝΕΣ	7
A.3.1 Χρονομέτρηση κύκλου	7
A.3.2 Προσγειώσεις ακριβείας	8
A.4 ΠΟΙΝΕΣ	9
A.5 ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ	10
A.6 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ	10
A.7 ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ	10
A.8 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ	11
A.9 ΤΕΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	12
B ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	13
B.1 ΓΕΝΙΚΑ	13
B.2 ΤΟΠΟΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ	14
B.3 ΜΕΤΑΦΟΡΑ	14
B.4 ΔΙΑΜΟΝΗ	14
B.5 ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ	14
B.6 ΕΞΑΣΚΗΣΗ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ	14
B.7 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ (BRIEFING)	15
B.8 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ	15
B.9 ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΛΙΓΜΟΙ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ	16
B.10 ΚΡΙΤΕΣ , ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ , ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ , ΒΟΗΘΟΙ	16
B.11 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	17



B.12	ΒΡΑΒΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΝΟΜΕΣ	17
Γ	ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ	19
Προσάρτημα Α Ι	Κουτί προσγειώσεων (landing field)	20
Προσάρτημα Α ΙΙ	Πύλη χρονομετρήσεων	21
Προσάρτημα Α ΙΙΙ	Φύλλο απαιτήσεων αγώνα (task sheet)	22
Προσάρτημα Α ΙV	Αριστερός κύκλος / Πρώτη και Δεύτερη φάση	23
Προσάρτημα Α V	Δεξιός κύκλος / Πρώτη και Δεύτερη φάση	24
Προσάρτημα Α VI	Αριστερός κύκλος / Τρίτη φάση	25
Προσάρτημα Α VII	Δεξιός κύκλος / Τρίτη φάση	26
Προσάρτημα Β Ι	Φύλλο Ένστασης	27



ΕΙΣΑΓΩΓΗ (ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΕΝ. ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ)

Την τελευταία διετία (2009 , 2010) , λόγω της κακής οικονομικής συγκυρίας αλλά και λόγω της μηδενικής επιχορήγησης των αθλητικών δραστηριοτήτων από την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού και την ΕΛ.Α.Ο. ακολούθως, καταλήξαμε σε παντελή έλλειψη αγώνων Γενικής Αεροπορίας. Η αδυναμία διοργάνωσης αγώνων αφορά την δύσκολη εξεύρεση πόρων , από την επιτροπή αλλά και την απροθυμία των αερολεσχών (καμία αίτηση ενδιαφέροντος δεν έγινε την τελευταία χρονιά), λόγω έλλειψης πόρων αλλά και γενικότερου ενδιαφέροντος των αθλητών.

Η Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας, αποφάσισε να δώσει μία εναλλακτική λύση, για την επανέναρξη των αγώνων Γενικής Αεροπορίας, σχεδιάζοντας ένα αγώνισμα εξάσκησης δεξιοτήτων, με πολύ μικρό κόστος διοργάνωσης αλλά και συμμετοχής.

Πλην της λιτής αγωνιστικής σχεδίασης , θα επιχειρηθεί η διοργάνωση (από την Επιτροπή), πολλών αγώνων τοπικού χαρακτήρα (Περιφερειακοί) , ώστε να περιοριστούν οι μακρινές μετακινήσεις αλλά και να αυξηθούν οι συμμετοχές των αερολεσχών, δίνοντας τη δυνατότητα συμμετοχής τους και σε άλλες θεσμικές δραστηριότητες (π.χ. απόκτηση δικαιωμάτων ψήφου στις γενικές συνελεύσεις της ΕΛ.Α.Ο.)

Ο κανονισμός αυτός εγκρίθηκε από το Δ.Σ. της ΕΛ.Α.Ο. και θα τεθεί σε διαδικασία αναθεώρησης (τροποποιήσεις), αμέσως μετά τη λήξη του προγράμματος του 2011 , αφού ληφθούν υπ' όψιν οι έγγραφες παρατηρήσεις όλων των εμπλεκόμενων (οργανωτών, αγωνιζομένων, σωματείων κλπ.).

Το αγώνισμα αυτό δεν είναι επίσημο αγώνισμα της F.A.I. , και ως εκ τούτου δεν μπορεί να αποτελέσει κριτήριο για τον σχηματισμό εθνικών ομάδων.

ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ

Σκοπός του αγωνίσματος είναι να δοκιμάσει την ικανότητα του πληρώματος ενός αεροπλάνου, α)να επιτύχουν την ακριβώς ζητούμενη χρονική διέλευση του αεροπλάνου από το ζητούμενο σημείο (punctuality test) , σε τρεις ανισόχρονες κυκλικές διελεύσεις και β) την ταυτόχρονη αξιολόγηση προσγειώσεων ακριβείας (landing test), σε βαθμονομημένο κουτί προσγειώσεων (ταυτόσημο με του αγωνίσματος Rally Flying). Σημειωτέον ότι η τρίτη (τελευταία) προσγείωση θα είναι Power Off Landing με τον κινητήρα σε στοιχεία idle.



A ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ

A.1 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ ΣΕ ΑΠΛΗ ΓΛΩΣΣΑ

Το αγώνισμα χωρίζεται σε πέντε βασικές φάσεις :

- A.1.0 Φάση 0. Το πλήρωμα εκκινεί τον κινητήρα και αφού ζητήσει άδεια τροχοδρόμησης, εισέρχεται στον τροχόδρομο ή τον κυρίως διάδρομο (backtrack), και παίρνει γραμμή για απογείωση, σε σημείο, πριν και εκτός του κουτιού προσγειώσεων και ετοιμάζεται για την απογείωση εντός του χρόνου που έχει δοθεί.
- A.1.1 Φάση 1. Ξεκινάει με την απογείωση στο χρόνο που έχει δοθεί. Η έναρξη χρονομέτρησης ξεκινάει όταν το αεροπλάνο περάσει πάνω από τη γραμμή 0 του κουτιού προσγειώσεων. Μετά την απογείωση, το αεροπλάνο πρέπει να παραμείνει άνωθεν του διαδρόμου και μέχρι το τέλος του και μετά να εκτελέσει ένα κύκλο (κάθετο σκέλος – υπήνεμο σκέλος – βασικό σκέλος – τελική), αριστερόστροφο ή δεξιόστροφο (έχει δοθεί), και να έρθει για touch and go , με σκοπό να περάσει τη γραμμή 0 του κουτιού προσγειώσεων στο ζητούμενο χρόνο. Στη φάση αυτή θα βαθμολογηθεί το σημείο προσγείωσης και ο χρόνος διέλευσης από τη γραμμή 0 (και όχι στο σημείο επαφής).
- A.1.2 Φάση 2. Ξεκινάει με την απογείωση για την εκτέλεση του δεύτερου κύκλου. Μετά την απογείωση, το αεροπλάνο πρέπει να παραμείνει άνωθεν του διαδρόμου και μέχρι το τέλος του και μετά να εκτελέσει ένα κύκλο (κάθετο σκέλος – υπήνεμο σκέλος – βασικό σκέλος – τελική), αριστερόστροφο ή δεξιόστροφο (έχει δοθεί), και να έρθει, πάλι, για touch and go. Ο δεύτερος κύκλος θα έχει διαφορετική χρονική διάρκεια από τον πρώτο κύκλο και όχι απαραίτητα τον ίδιο χαρακτήρα (δεξιόστροφο ή αριστερόστροφο) με τον πρώτο. Το αεροπλάνο έρχεται για το δεύτερο touch and go , με σκοπό να περάσει τη γραμμή 0 του κουτιού προσγειώσεων στο ζητούμενο (συνολικό) χρόνο. Στη φάση αυτή θα βαθμολογηθεί το σημείο προσγείωσης και ο χρόνος διέλευσης από τη γραμμή 0 (και όχι στο σημείο επαφής).
- A.1.3 Φάση 3. Ξεκινάει με την απογείωση για την εκτέλεση του τρίτου κύκλου. Ο τρίτος κύκλος διαφέρει στην εκτέλεση από τους δύο πρώτους και ακολουθεί την παρακάτω σειρά ενεργειών. Μετά την απογείωση, το αεροπλάνο πρέπει να παραμείνει άνωθεν του διαδρόμου και μέχρι το τέλος του και μετά να εκτελέσει δεξιά ή αριστερή στροφή (έχει δοθεί) και ακολούθως θα έρθει άνωθεν του διαδρόμου στο σημείο που βρίσκεται το κουτί προσγειώσεων. Στο σημείο αυτό ο κυβερνήτης θα φέρει τον κινητήρα σε στοιχεία idle και θα ξεκινήσει μία εικονική αναγκαστική προσγείωση, ως εξής : μόλις περάσει το παραπάνω υποχρεωτικό σημείο, θα στρέψει αριστερά (υποχρεωτικά), σε πορεία, περίπου 45⁰ σε σχέση με την προέκταση της κεντρικής γραμμής του διαδρόμου, και μετά την teardrop στροφή (δεξιά), θα έρθει στην τελική για προσγείωση (full stop), με σκοπό να περάσει τη γραμμή 0 του κουτιού προσγειώσεων στο ζητούμενο (συνολικό) χρόνο. Στη φάση αυτή θα βαθμολογηθεί το σημείο προσγείωσης και ο χρόνος διέλευσης από τη γραμμή 0 (και όχι στο σημείο επαφής).
- A.1.4 Φάση 4. Το αεροπλάνο τροχοδρομεί προς την πίστα, ο κυβερνήτης σβήνει τον κινητήρα και το πλήρωμα παραδίδει στον κριτή, το φύλλο εργασίας (task sheet) υπογεγραμμένο και το G.P.S. logger .



A.2 ΓΕΝΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ

- A.2.1 Το αγώνισμα θα οργανώνεται από την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας της ΕΛ.Α.Ο. ζητώντας και τη συνδρομή των τοπικών αερολεσχών. Πέραν τούτου, οποιαδήποτε αερολέσχη μπορεί να αιτηθεί, εγγράφως, στην ΕΛ.Α.Ο. την συνδιοργάνωση αυτού του αγωνίσματος περιγράφοντας και τις διευκολύνσεις που μπορούν να παρέχουν.
- A.2.2 Ο αγώνας θα διεξαχθεί μόνο σε συνθήκες VMC, όπως ορίζονται από τον ICAO και με την επιφύλαξη των εθνικών προτύπων για τις πτήσεις σε συνθήκες VFR. Αν οι συνθήκες επιδεινώνονται κατά τη διάρκεια του αγώνα, είναι στη διακριτική ευχέρεια του διευθυντή αγώνα για τη διακοπή του.
- A.2.3 Ο αγώνας μπορεί να ακυρωθεί, αναβληθεί ή τροποποιηθεί ως προς το πρόγραμμά του εφόσον οι καιρικές συνθήκες ξεπερνούν τα όρια ασφαλείας. Στην περίπτωση που ο αγώνας είναι σε εξέλιξη και κάποιο πλήρωμα κρίνει επισφαλή τη συμμετοχή του, τότε δηλώνει την πρόθεση αποχώρησης την ώρα που έχει ορισθεί η απογείωσή του και ακολούθως συμπληρώνει την ανάλογη δήλωση.
- A.2.4 Η επίσημη γλώσσα του αγώνα είναι η ελληνική κάνοντας όμως και χρήση των αγγλικών αεροπορικών όρων (ορολογία ICAO). Πάντως, τουλάχιστον ένας από το πλήρωμα του αεροπλάνου θα πρέπει να είναι κάτοχος πτυχίου με επίπεδο Αγγλικής γλώσσας 4.
- A.2.5 Απαγορεύεται το κάπνισμα σε όλες τις ενημερώσεις (briefings) και απενημερώσεις (debriefings).
- A.2.6 Η επίσημη ώρα του αγώνα θα είναι η τοπική ώρα.
- A.2.7 Το πλήρωμα του αεροπλάνου αποτελείται από τον Κυβερνήτη και τον Συγκυβερνήτη, που υπάγονται στο ίδιο σωματείο (αερολέσχη). Το κάθε πλήρωμα θα παραμένει σταθερό σε όλα τα στάδια του αγώνα και θα χρησιμοποιεί το ίδιο αεροπλάνο. Σε περίπτωση τεχνικής βλάβης, ο διευθυντής αγώνας μπορεί να εγκρίνει τη χρήση άλλου αεροπλάνου, εφόσον αυτό είναι διαθέσιμο.
- A.2.8 Όλες οι προσγειώσεις θα μαγνητοσκοπούνται από μία κάμερα βίντεο, ώστε να αποδεικνύεται η σωστή ή μη βαθμολόγηση της προσγείωσης, σε περίπτωση ένστασης.
- A.2.9 Όλες οι απογειώσεις θα μαγνητοσκοπούνται από μία κάμερα βίντεο, για να αποδεικνύεται η παραμονή ή μη, του απογειούμενου αεροπλάνου εντός των ορίων του διαδρόμου, σε περίπτωση ένστασης.
- A.2.10 Πριν από κάθε γύρο, θα δημοσιοποιείται ο κατάλογος με την σειρά και τον ακριβή χρόνο απογείωσης του κάθε αεροπλάνου.
- A.2.11 Εφόσον το επιτρέπει ο συνολικός αριθμός των συμμετοχών, μπορούν να προγραμματιστούν έως και τρεις γύροι σε κάθε αγώνα. Στην περίπτωση αυτή, για τον υπολογισμό των αποτελεσμάτων και την εξαγωγή της τελικής κατάταξης, θα προσμετρά το άθροισμα της βαθμολογίας όλων των γύρων.



- A.2.12 Στην περίπτωση που θα γίνονται περισσότεροι του ενός γύρου, η σειρά εξόδου των αεροπλάνων αλλά και οι οδηγίες των σκελών θα αλλάζουν.
- A.2.13 Η σειρά εξόδου των πληρωμάτων θα προκύπτει με κλήρωση, υπολογίζοντας όμως την ενδεχόμενη χρήση του ίδιου αεροπλάνου από διαφορετικά πληρώματα.
- A.2.14 Η τήρηση των οδηγιών πτήσης (ίχνος του αεροπλάνου) θα πιστοποιείται από το G.P.S. logger.
- A.2.15 Με τη λήξη του αγώνα, το κάθε πλήρωμα παραδίδει στον καθορισμένο κριτή το φύλλο εργασίας (task sheet) και το G.P.S. logger.
- A.2.16 Δεν υπάρχουν περιορισμοί στην χρήση τεχνικών βοηθημάτων και για το λόγο αυτό δεν υπάρχει η αναγκαιότητα επιθεώρησης των πληρωμάτων και των αεροπλάνων.
- A.2.17 Ο αγώνας πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες που περιγράφονται στο φύλλο εργασίας (task sheet), αλλά και τους κανόνες ασφαλείας πτήσεων.
- A.2.18 Ο αγώνας θα περιλαμβάνει από έναν έως τρεις γύρους. Ο κάθε γύρος θα έχει ξεχωριστό φύλλο εργασίας (task sheet). Για κάθε πλήρωμα, για το τελικό αποτέλεσμα, θα προσμετρούν οι βαθμολογίες όλων των γύρων. Ο διευθυντής αγώνα μπορεί να ακυρώσει κάποιο γύρο από τη συνολική βαθμολογία των πληρωμάτων σε περίπτωση που ο γύρος αυτός έχει διακοπεί για λόγους ανωτέρας βίας.
- A.2.19 Ο αγώνας θεωρείται έγκυρος εφόσον έχει ολοκληρωθεί επιτυχώς από όλα τα πληρώματα τουλάχιστον ένας γύρος.
- A.2.20 Η τήρηση των σωστών ελιγμών και στροφών είναι υποχρεωτική και βαθμολογείται.
- A.2.21 Το φύλλο εργασίας θα παραδίδεται στο πλήρωμα, 15 λεπτά πριν τον καθορισμένο χρόνο απογείωσης, εντός του αεροπλάνου.

A.3 ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΣ ΚΑΝΟΝΕΣ

A.3.1 Χρονομέτρηση κύκλου

- A.3.1.1 Ο κάθε γύρος, θα έχει συγκεκριμένους χρόνους ολοκλήρωσης, που θα είναι συνολικοί.
- A.3.1.2 Η χρονομέτρηση ξεκινάει όταν το αεροπλάνο περάσει πάνω από τη γραμμή 0 του κουτιού προσγείωσης.
- A.3.1.3 Οι χρονομετρήσεις του πρώτου, δεύτερου και τρίτου κύκλου, γίνονται επίσης όταν το αεροπλάνο περάσει πάνω από τη γραμμή 0 του κουτιού προσγείωσης. Οι χρόνοι αυτών των διελεύσεων θα είναι συνολικοί (aggregate). Οι ποινές προπορείας ή καθυστέρησης περιγράφονται στο A.4
- A.3.1.4 Η μέτρηση του χρόνου θα γίνεται όταν το αεροπλάνο περνάει τη γραμμή 0 του κουτιού προσγείωσης, και όχι τη στιγμή επαφής του αεροπλάνου στο διάδρομο.



A.3.1.5 Η χρονομέτρηση θα γίνεται από τρεις κριτές-χρονομέτρες. Θα αφαιρείται ο μεγαλύτερος και ο μικρότερος χρόνος. Έγκυρος χρόνος διέλευσης θα θεωρείται ο μεσαίος που έχει καταγραφεί.

A.3.1.6 Ο χρόνος που έχει καταγραφεί από το G.P.S. logger , θα χρησιμοποιείται μόνο για την πιστοποίηση, σε περίπτωση ένστασης, του χρόνου απογείωσης εντός των ορίων που ορίζονται.

A.3.2 Προσγειώσεις ακριβείας

A.3.2.1 Ο κάθε γύρος θα έχει τρεις προσγειώσεις ακριβείας, οι πρώτες δύο με τη διαδικασία του touch and go και η τρίτη full stop.

A.3.2.2 Κάθε μία από τις δύο πρώτες προσγειώσεις κάθε γύρου, θα είναι μια κανονική προσέγγιση όπου η χρήση των πτερυγίων καμπυλότητας (flaps), και ο συνδυασμός πεδαλίων θα είναι στη διακριτική ευχέρεια του πιλότου.

A.3.2.3 Η τρίτη προσγείωση κάθε γύρου θα είναι μία εικονική αναγκαστική προσγείωση, η οποία θα είναι μία power off προσγείωση, κατά την οποία θα εκτελείται μία στροφή teardrop, που θα ξεκινάει πάνω από το κουτί προσγειώσεων, όπου αφού ο κινητήρας θα ρυθμιστεί σε στοιχεία idle, το αεροπλάνο θα μπει σε πορεία αριστερά περίπου 45⁰, σε σχέση την προέκταση της κεντρικής γραμμής του διαδρόμου και στη συνέχεια με δεξιά στροφή για την είσοδο στην τελική.

A.3.2.4 Προσγείωση θεωρείται ότι έγινε όταν και τα δύο κυρίως σκέλη έρθουν σε επαφή με τον διάδρομο. Ο ρηναίος τροχός, δεν πρέπει να έρθει σε επαφή με τον διάδρομο, πριν έρθουν σε επαφή και οι δύο κυρίως τροχοί. Σε αντίθετη περίπτωση η προσγείωση χαρακτηρίζεται επικίνδυνη και υπόκειται σε βαθμούς ποινής.

A.3.2.5 Αν οι δύο κυρίως τροχοί πατήσουν σε κουτιά διαφορετικής βαθμολογίας, το κουτί με τη μεγαλύτερη βαθμολογία θα είναι αυτό που θα προσμετρά για την βαθμολογία.

A.3.2.6 Θεωρείται ότι υπάρχει αναπήδηση, όταν και οι τρεις τροχοί του αεροπλάνου βρεθούν στον αέρα. Στην περίπτωση αυτή καταγράφεται η βαθμολογία της προσγείωσης με τους περισσότερους βαθμούς ποινής.

A.3.2.7 Η πλαγιότητα του ανέμου δεν δηλώνεται. Η δοκιμασία της προσγείωσης δεν βαθμολογείται αν η καθετότητα του ανέμου ξεπερνά τα 15 Knots.

A.3.2.8 Αν ο άνεμος είναι ούριος για περισσότερα από 5 Knots, αλλάζει ο διάδρομος προσγείωσης και ο αγώνας συνεχίζεται κανονικά.

A.3.2.9 Θα υπάρχουν δύο κριτές προσγειώσεων οι οποίοι θα κρίνουν και το βαθμό επικινδυνότητας μιας προσγείωσης ώστε να επιβληθούν και οι ανάλογες ποινές.



A.4 ΠΟΙΝΕΣ

A.4.1	Έναρξη χρονομέτρησης κατά την απογείωση	
	Χρόνος Απογείωσης ± 15 δευτερόλεπτα από τον καθορισμένο	0 β.ποινής
	Για κάθε δευτερόλεπτο προπορεία ή καθυστέρηση	3 β.ποινής
A.4.2	Χρονομέτρηση διελεύσεων	
	Χρόνος στη γραμμή 0 ± 2 δευτερόλεπτα από τον καθορισμένο	0 β.ποινής
	Για κάθε δευτερόλεπτο προπορεία ή καθυστέρηση	2 β.ποινής
A.4.3	Διατήρηση του ίχνους πάνω στο διάδρομο (απογείωση)	
	Επιτυχής	0 β.ποινής
	Ανεπιτυχής	50 β.ποινής
A.4.4	Βαθμολόγηση προσγείωσης	
	Γραμμή 0 – Λευκή γραμμή	0 β.ποινής
	Κουτί "Α"	10 β.ποινής
	Κουτί "Β"	12 β.ποινής
	Κουτί "C"	14 β.ποινής
	Κουτί "D"	16 β.ποινής
	Κουτί "E"	18 β.ποινής
	Κουτί "F"	20 β.ποινής
	Κουτί "G"	25 β.ποινής
	Κουτί "H"	30 β.ποινής
	Κουτί "X"	20 β.ποινής
	Κουτί "Y"	30 β.ποινής
	Έξω από το κουτί	40 β.ποινής
A.4.5	Άλλες ποινές	
	Λάθος στροφή μετά την απογείωση	40 β.ποινής
	Επικίνδυνη προσγείωση	60 β.ποινής
	Χαμηλή πτήση ή άλλος επικίνδυνος ελιγμός	60 β.ποινής
	Χρήση κινητήρα στην τρίτη προσγείωση του γύρου	40 β.ποινής



A.4.6 Σε περίπτωση που ένα πλήρωμα εγκαταλείψει ή δεν ολοκληρώσει ένα γύρο, θα λαμβάνει τον μέγιστο βαθμό ποινών. Αυτός θα είναι ο μεγαλύτερος βαθμός ποινών που συγκεντρώθηκε από οποιοδήποτε άλλο πλήρωμα στον ίδιο γύρο πλέον 100 βαθμών.

A.5 ΑΠΟΚΛΕΙΣΜΟΣ

A.5.1 Αποκλεισμός του πληρώματος θα γίνεται για κάθε ένα από τα παρακάτω :

A) Οποιαδήποτε αντιαθλητική ή ανάρμοστη ή/και προκλητική συμπεριφορά

B) Επικίνδυνη πτήση που θέτει σε κίνδυνο αθλητές, θεατές ή περιουσίες

Γ) Μη συμμόρφωση σε κανόνες και κανονισμούς

Δ) Οποιαδήποτε μορφή εξαπάτησης των οργανωτών ή/και συναθλητών

A.5.2 Την απόφαση για τον αποκλεισμό παίρνει ο διευθυντής αγώνα μετά από εισήγηση των κριτών ή την τεκμηριωμένη καταγγελία αθλητών.

A.6 ΣΥΜΜΕΤΟΧΕΣ

A.6.1 Δεν υπάρχει περιορισμός στις συμμετοχές.

A.6.2 Το κάθε πλήρωμα αποτελείται από τον κυβερνήτη και τον συγκυβερνήτη.

A.6.3 Και τα δύο μέλη του πληρώματος πρέπει να είναι κάτοχοι πτυχίου PPL, τουλάχιστον, και πιστοποιητικό υγείας (medical), τα οποία βρίσκονται σε ισχύ, σύμφωνα με τη νομοθεσία.

A.6.4 Όλοι οι αθλητές που συμμετέχουν πρέπει να είναι εγγεγραμμένοι στα αθλητικά μητρώα της ΕΛ.Α.Ο. και να έχουν την σχετική ταυτότητα.

A.6.5 Ανάλογα με τον αριθμό των συμμετοχών, ο διευθυντής αγώνα μπορεί να προγραμματίσει μέχρι και τρεις γύρους. Αν κάποιο πλήρωμα δεν αγωνιστεί σε κάποιο γύρο, τότε στη συνολική βαθμολογία υπολογίζεται το σύνολο των βαθμών ποινής του εν λόγω γύρου.

A.6.6 Στον αγώνα μπορούν να πάρουν και πληρώματα άλλης εθνικότητας εφόσον τηρούν τα νόμιμα στοιχεία συμμετοχής και είναι κάτοχοι αθλητικής ταυτότητας F.A.I.

A.6.7 Η κάθε αερολέσχη, σχηματίζει μία ομάδα, που αποτελείται από αθλητές που υπάγονται σ' αυτήν και θα πρέπει να δηλώσει εκ των προτέρων τον αρχηγό της ομάδας της. Ο αρχηγός της ομάδας είναι και ο μόνος που έχει δικαίωμα επικοινωνίας με τον διευθυντή αγώνα σε οποιαδήποτε περίπτωση που προκύπτει από αυτόν τον κανονισμό.

A.7 ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ

A.7.1 Στον αγώνα παίρνουν μέρος ελαφρά μονοκινητήρια αεροπλάνα (όπως αυτά ορίζονται από τη νομοθεσία). Αποκλείονται τα υπερελαφρά, τα tail draggers και τα μοτοανεμόπτερα.

A.7.2 Δεν υπάρχει το κριτήριο της ταχύτητας που πρέπει να δηλωθεί (όπως στον αγώνα Rally Flying).



- A.7.3 Το αεροπλάνο πρέπει να έχει καύσιμα που καλύπτουν τη διάρκεια του αγώνα πλέον 30 λεπτών πλέον τα καύσιμα έως το αεροδρόμιο εναλλαγής.
- A.7.4 Το αεροπλάνο πρέπει να έχει σε πλήρη λειτουργία τουλάχιστον δύο ασύρματους, αδειοδοτημένους από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.
- A.7.5 Το αεροπλάνο πρέπει να έχει όλα τα νόμιμα έγγραφα της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, που το χαρακτηρίζουν αξιόπλοο, όπως αυτά καθορίζονται από τη νομοθεσία.
- A.7.6 Το αεροπλάνο πρέπει να έχει πλήρη μικτή ασφάλεια (ατυχήματος , αστικής ευθύνης , επιβατών).
- A.7.7 Όλα τα παραπάνω δικαιολογητικά πρέπει να δηλωθούν στην οργανωτική επιτροπή εκ των προτέρων ώστε να ελεγχθούν.
- A.7.8 Τα αεροπλάνα θα πρέπει να φέρουν όλα τα απαραίτητα σύνεργα πρόσδεσής τους μιας και η στάθμευσή τους θα γίνει σε ανοικτό χώρο.

A.8 ΕΝΣΤΑΣΕΙΣ

- A.8.1 Ο διευθυντής αγώνας θα πρέπει να κοινοποιήσει μία προκαταρκτική λίστα αποτελεσμάτων μετά την ολοκλήρωση του κάθε γύρου, κατά τη διάρκεια της απενημέρωσης (debriefing) και θα παραδώσει ένα αντίγραφο στην αρχηγό της κάθε ομάδας.
- A.8.2 Ο αρχηγός κάθε ομάδας δικαιούται να προσφύγει σε παράπονο, προφορικώς, μέσα σε 15 λεπτά από την κοινοποίηση των προκαταρκτικών αποτελεσμάτων, αφού συσκεφθεί με τα μέλη της ομάδας του.
- A.8.3 Αν μετά την συζήτηση του παραπόνου ο αρχηγός της ομάδας δεν είναι ικανοποιημένος, τότε ο αθλητής που θίγεται, μπορεί να καταθέσει εγγράφως ένσταση, προς τον διευθυντή αγώνα μέσω του αρχηγού της ομάδας του, το αργότερο εντός 15 λεπτών μετά την απόρριψη του παραπόνου.
- A.8.4 Μετά την παραλαβή της ένστασης, ο διευθυντής αγώνα θα συσκεφθεί με την ελλανόδικο επιτροπή, για να αποφανθεί αν αυτή είναι έγκυρη ή μη.
- A.8.5 Η απόφαση της ελλανοδίκου επιτροπής είναι τελική και καθορίζει και τα τελικά αποτελέσματα του αγώνα.
- A.8.6 Δεν γίνονται ενστάσεις που αφορούν άλλα πληρώματα. Οι ενστάσειςπραγματεύονται αδικίες που έχουν γίνει ανάμεσα σε έναν αθλητή και τον κανονισμό.
- A.8.7 Το παράβολο για κάθε ένσταση είναι €100 , και επιστρέφεται σε περίπτωση που η ένσταση γίνεται αποδεκτή.
- A.8.8 Ομάδες που δεν έχουν δηλώσει εμπροθέσμως τον αρχηγό ομάδας, δεν δικαιούνται να υποβάλουν ένσταση



A.9 ΤΕΛΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

- A.9.1 Αφού εξετασθούν όλες οι ενστάσεις, ο διευθυντής αγώνα ανακοινώνει τα τελικά αποτελέσματα του αγώνα.
- A.9.2 Η σειρά κατάταξης προκύπτει από τον συνυπολογισμό των βαθμών ποινής που αφορούν το κάθε πλήρωμα. Νικητήριο πλήρωμα θεωρείται αυτό που θα συγκεντρώσει το μικρότερο σύνολο βαθμών ποινής και έπονται τα πληρώματα κατά την αύξουσα τελική βαθμολογία τους.
- A.9.3 Στην περίπτωση που δύο πληρώματα ισοβαθήσουν, δηλαδή συγκεντρώσουν τους ίδιους βαθμούς ποινής, προηγείται το πλήρωμα που χρησιμοποίησε αεροπλάνο με μεγαλύτερη υποδύναμη.
- A.9.4 Σε περίπτωση χρήσης αεροπλάνου με ίση υποδύναμη, τότε προηγείται το πλήρωμα που είχε λιγότερους βαθμούς ποινής στην δοκιμασία χρονομέτρησης.
- A.9.5 Αν εξακολουθεί ισοβαθμία τότε προηγείται το πλήρωμα που έχει λιγότερους βαθμούς στην δοκιμασία της προσγείωσης.
- A.9.6 Για την βαθμολόγηση ομάδων θα υπολογίζονται οι βαθμολογίες των τριών καλύτερων πληρωμάτων κάθε σωματείου. Σωματεία με λιγότερα των τριών πληρωμάτων, δεν λαμβάνουν μέρος στην κατάταξη ομάδων.



B ΚΑΝΟΝΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

B.1 ΓΕΝΙΚΑ

- B.1.1 Η οργάνωση αυτού του αγώνισματος γίνεται από την Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας της ΕΛ.Α.Ο.
- B.1.2 Μία τοπική αερολέσχη μπορεί να συνδράμει επικουρικά με την παροχή διευκολύνσεων για την επιτυχή διοργάνωση του αγώνα.
- B.1.3 Για την εύρεση του τόπου διεξαγωγής του αγώνα, λαμβάνεται υπ' όψιν και η διαθεσιμότητα ξενοδοχείων της περιοχής.
- B.1.4 Μέλη της οργανωτικής επιτροπής μπορούν να ορισθούν και από μέλη των τοπικών αερολεσχών με προτεραιότητα της αερολέσχης που βοηθά στη διοργάνωση.
- B.1.5 Το πρόγραμμα των δοκιμαστικών πτήσεων (πτήσεις προπόνησης) δεν πρέπει να συμπίπτει με μέρος του προγράμματος του επίσημου αγώνα.
- B.1.6 Το πρόγραμμα του αγώνα μπορεί να συνδυαστεί και με αγώνες άλλων αεραθλημάτων, αρκεί να μην δημιουργείται επικάλυψη των δραστηριοτήτων και να μην δημιουργούνται προβλήματα στη διοργάνωση.
- B.1.7 Η οργανωτική επιτροπή πρέπει να ελέγξει την ασφαλιστική κάλυψη όλων των διαγωνιζομένων και συμμετεχόντων.

B.2 ΤΟΠΟΣ ΔΙΕΞΑΓΩΓΗΣ

- B.2.1 Κατά την επιλογή του αεροδρομίου που θα γίνει ο αγώνας, θα πρέπει να συνυπολογιστούν και εξωαγωνιστικοί παράγοντες, όπως οι περιορισμοί της εναέριας κυκλοφορίας στην περιοχή, η ύπαρξη επικινδύνων ή απαγορευμένων περιοχών, και γενικότερα θέματα που προκύπτουν από τη γειτνίαση με άλλα αεροδρόμια.
- B.2.2 Στο 1^ο Ενημερωτικό Δελτίο, θα αναφέρονται τα γενικά χαρακτηριστικά του αεροδρομίου καθώς και οι διευκολύνσεις που θα παρέχει.
- B.2.3 Στο 1^ο Ενημερωτικό Δελτίο επίσης, θα πρέπει να αναφερθούν και οι πλησιέστερες εγκαταστάσεις εστίασης και αναψυχής. Επίσης θα πρέπει να ορίζεται ο τρόπος παροχής πρόχειρης τροφής και αναψυκτικών κατά τη διάρκεια του αγώνα.
- B.2.4 Κατά τον χρονικό προγραμματισμό του αγώνα, θα πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψιν οι ιδιαίτερες μετεωρολογικές συνθήκες της περιοχής (μικροκλίμα) καθώς και οι συνήθεις εποχιακές συνθήκες.
- B.2.5 Το επιλεγμένο αεροδρόμιο θα πρέπει να απέχει, το πολύ 30 χιλιόμετρα από τα προτεινόμενα σημεία διαμονής (ξενοδοχεία και καταλύματα).
- B.2.6 Το αεροδρόμιο θα πρέπει να διατίθεται έτοιμο για επίσημη προπόνηση, όπως αυτό θα καθορίζεται και στην επίσημη προκήρυξη του αγώνα, τουλάχιστον μία ημέρα πριν την ημέρα του επίσημου αγώνα.



B.2.7 Ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί ώστε το δωμάτιο ενημερώσεων (briefing room), να χωράει όλους τους αγωνιζόμενους αθλητές.

B.2.8 Στο αεροδρόμιο θα πρέπει, επίσης, να παρέχονται χώροι υγιεινής (τουαλέτες) καθώς και χώρος ανάπαυσης των πληρωμάτων.

B.3 ΜΕΤΑΦΟΡΑ

B.3.1 Τα πληρώματα θα πρέπει να μεριμνήσουν για την μεταφορά τους από και προς το αεροδρόμιο.

B.3.2 Τα μέλη των επιτροπών (οργανωτική , ελλανόδικος , κριτές), θα πρέπει να κινούνται ανεξάρτητα από τους αθλητές.

B.4 ΔΙΑΜΟΝΗ

B.4.1 Στο 1^ο Ενημερωτικό Δελτίο, του αγώνα, θα αναφέρονται τα προτεινόμενα καταλύματα ή ξενοδοχεία διαμονής.

B.4.2 Για τις κρατήσεις δωματίων, θα πρέπει μεριμνούν οι αθλητές ή οι αρχηγοί των ομάδων τους.

B.4.3 Η Οργανωτική Επιτροπή σε συνεργασία με την τοπική αερολέσχη που θα βοηθήσει στη διοργάνωση, είναι δυνατόν να διασφαλίσουν ευνοϊκότερους όρους κρατήσεων.

B.4.4 Όλοι οι αθλητές και συνοδοί, οφείλουν να σέβονται τις ώρες ανάπαυσης των πληρωμάτων. Καμία επίσημη εκδήλωση δεν θα προγραμματίζεται την παραμονή κάθε αγωνιστικής, πέραν των 21:30 , έτσι ώστε να υπάρχει χρόνος ανάπαυσης, τουλάχιστον από τις 22:00 μέχρι τις 06:00 της επομένης.

B.5 ΕΝΟΙΚΙΑΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΩΝ

B.5.1 Τα πληρώματα μεριμνούν με δικά τους ευθύνη για την κράτηση του αεροπλάνου που θα χρησιμοποιήσουν. Άλλωστε οφείλουν να το δηλώσουν εκ των προτέρων και στην επίσημη δήλωση συμμετοχής τους.

B.5.2 Η αερολέσχη που βοηθάει στην διοργάνωση, δεν είναι υποχρεωμένη να διασφαλίζει αεροπλάνα προς ενοικίαση προς τους αγωνιζόμενους.

B.5.3 Δεν υπάρχει τυποποίηση ή περιορισμοί ως προς τον εξοπλισμό των αεροπλάνων.

B.6 ΕΞΑΣΚΗΣΗ ΔΙΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΩΝ

B.6.1 Στο 1^ο Ενημερωτικό Δελτίο του αγώνα, θα καθορίζονται και οι χρόνοι για την προπόνηση των πληρωμάτων.

B.6.2. Κατά την διάρκεια των προπονήσεων δεν θα προγραμματιστούν άλλες πτητικές εκδηλώσεις στο χώρο του αεροδρομίου.



B.7 ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ (BRIEFING)

- B.7.1 Η παρουσία των πληρωμάτων και των αρχηγών ομάδων στις ενημερώσεις (briefings) είναι υποχρεωτική.
- B.7.2 Κατά τη διάρκεια των περιφερειακών αγώνων του 2011, θα γίνεται, την προηγούμενη ημέρα του αγώνα, ενημέρωση που θα αφορά την περιγραφή και τους κανονισμούς του αγώνα, έτσι ώστε να γίνουν απόλυτα κατανοητοί οι κανονισμοί και διαμέσου συζήτησης να λυθούν όλες οι απορίες αλλά και να σημειωθούν όλες οι παρατηρήσεις.
- B.7.3 Η ενημέρωση (briefing) του αγώνα θα γίνεται την προηγούμενη και θα έχει ολοκληρωθεί το αργότερο έως τις 19:00 .
- B.7.4 Η ενημέρωση των πληρωμάτων πριν τον αγώνα, θα γίνεται από τον κριτή που θα παραδίδει το φύλλο εργασίας (task sheet) στο πλήρωμα.
- B.7.5 Η επόμενη ενημέρωση θα γίνεται για την ανακοίνωση των προσωρινών αποτελεσμάτων και σε αναμονή των παραπόνων και ενστάσεων.
- B.7.6 Η τελική ενημέρωση θα γίνεται με την ολοκλήρωση της εκδίκασης πιθανών ενστάσεων.
- B.7.7 Η ενημέρωση των κριτών θα γίνεται την προηγούμενη του αγώνα και αμέσως μετά την ολοκλήρωση της ενημέρωσης των πληρωμάτων.

B.8 ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

- B.8.1 Την μετεωρολογική ενημέρωση θα κάνει ο διευθυντής αγώνα.
- B.8.2 Κατά την μετεωρολογική ενημέρωση θα παρουσιάζονται οι καιρικές συνθήκες στην περιοχή του αεροδρομίου κατά την ημέρα του αγώνα αλλά και της επόμενης του αγώνα, προκειμένου τα πληρώματα να προγραμματίσουν και την αποχώρησή τους.
- B.8.3 Μιας και ο αγώνας εκτελείται στην περιοχή του αεροδρομίου, και ως εκ τούτου δεν υπάρχει αναγκαιότητα ενημέρωσης εκτεταμένης κάλυψης, τα πληρώματα που επιθυμούν ενημέρωση για άλλες περιοχές θα πρέπει να απευθύνονται στη μετεωρολογία του αεροδρομίου (εφόσον υπάρχει) ή στο κοντινότερο αεροδρόμιο που έχει.
- B.8.4 Τα μετεωρολογικά ελάχιστα στην περιοχή του αεροδρομίου, για να εκτελεστεί ο αγώνας είναι :
- Η βάση των νεφών στα 1000 πόδια κατ' ελάχιστο, από το ύψος αεροδρομίου.
 - Η ορατότητα έως 8 χιλιόμετρα από το αεροδρόμιο.
 - Η καθετότητα του ανέμου δεν θα ξεπερνά τα 15 Knots.
 - Η θερμοκρασία δεν θα είναι μικρότερη των 5 βαθμών Κελσίου ή μεγαλύτερη των 35 βαθμών Κελσίου.
 - Η σχετική υγρασία θα είναι μικρότερη του 80%.



B.9 ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΛΙΓΜΟΙ ΣΤΟ ΕΔΑΦΟΣ

- B.9.1 Οι αναγκαίες διαγραμμώσεις θα είναι έτοιμες πριν την ημερομηνία της επίσημης προπόνησης.
- B.9.2 Κατά την διάρκεια των προσγειώσεων ακριβείας όλοι οι κριτές καθώς και οι κάμερες βίντεο θα είναι τοποθετημένοι σε σημείο που να μην έχουν μπροστά τους τον ήλιο. Πλησιέστερα των 15 μέτρων έχουν δικαίωμα να βρίσκονται μόνον οι αρχηγοί των ομάδων και στο αντίθετο (από τους κριτές), σημείο του διαδρόμου.
- B.9.3 Οι κινήσεις των αεροπλάνων στο έδαφος θα είναι σχεδιασμένες να μην εμποδίζουν τα αεροπλάνα που τροχοδρομούν για απογείωση.
- B.9.4 Ο κριτής που θα παραδίδει και θα παραλαμβάνει το φύλλο εργασίας (task sheet), θα έχει και το ρόλο marshaler, όπου αυτό χρειαστεί.
- B.9.5 Την ευθύνη των επικοινωνιών για τις κινήσεις των αεροπλάνων θα έχει :
- Ο ελεγκτής του πύργου ελέγχου αεροδρομίου (εφόσον υπάρχει πύργος σε λειτουργία). Στην περίπτωση αυτή ο διευθυντής αγώνα θα είναι σε συνεχή ακρόαση της συχνότητας ώστε να μπορεί να παρέμβει σε περίπτωση ανάγκης.
 - Ο διευθυντής αγώνα (εφόσον δεν υπάρχει πύργος σε λειτουργία).
- B.9.6 Ο κύκλος κυκλοφορίας πρέπει να ακολουθηθεί με τον τρόπο που έχει ζητηθεί. Οποιαδήποτε εκτροπή υπόκειται σε ποινές.
- B.9.7 Ο διευθυντής κριτών προσγειώσεων (αν είναι διαφορετικός από τον διευθυντή αγώνα) θα έχει ένα φορητό ασύρματο ώστε να είναι σε συνεχή ακρόαση της συχνότητας και θα έχει την δυνατότητα να παρέμβει σε περίπτωση ανάγκης.
- B.9.8 Εκατέρωθεν της λευκής γραμμής 0 του κουτιού προσγείωσης, θα υπάρχουν δύο κώνοι (πορτοκαλί) ώστε να είναι πιο εύκολα προσδιορίσιμη η γραμμή 0.
- B.9.9 Θα υπάρχουν δύο κριτές προσγειώσεων.
- B.9.10 Σε περίπτωση διχογνωμίας των κριτών, για την σωστή βαθμολόγηση των προσγειώσεων θα χρησιμοποιείται το μαγνητοσκοπημένο υλικό.

B.10 ΚΡΙΤΕΣ, ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ, ΠΑΡΑΤΗΡΗΤΕΣ, ΒΟΗΘΟΙ

- B.10.1 Η οργανωτική επιτροπή θα αποτελείται από τρία άτομα. Ο πρόεδρος και δύο μέλη. Ο πρόεδρος θα είναι ταυτόχρονα διευθυντής αγώνα και διευθυντής κριτών. Ξεχωριστός διευθυντής κριτών, ο οποίος θα είναι ένας από τα δύο μέλη της οργανωτικής επιτροπής, θα ορίζεται από τον διευθυντή αγώνα, εφόσον αυτός κρίνει ότι υπάρχει φόρτος εργασίας.
- B.10.2 Ορίζεται ειδικός κριτής marshaler, ο οποίος θα έχει την ευθύνη :
- να παραδίδει και να παραλαμβάνει τα φύλλα εργασίας (task sheet) και τα G.P.S. loggers των πληρωμάτων,



- να εποπτεύει την σωστή σειρά κίνησης των αεροπλάνων στην πίστα, σύμφωνα με το πρόγραμμα του αγώνα,
- να αναλαμβάνει την ευθύνη κίνησης των αεροπλάνων στην πίστα, όταν αυτό του ζητηθεί από τον διευθυντή αγώνα, και,
- να είναι σε συνεχή ακρόαση της συχνότητας μέσω φορητού ασυρμάτου.

B.10.3 Ορίζονται δύο κριτές προσγειώσεων, οι οποίοι έχουν την ευθύνη:

- να καταγράφουν και να βαθμολογούν στο ειδικό έντυπο, όλες τις προσγειώσεις.
- να καταγράφουν και να βαθμολογούν στο ειδικό έντυπο, όλες τις απογειώσεις.

B.10.4 Ορίζονται τρεις κριτές χρονομέτρων, οι οποίοι έχουν την ευθύνη να καταγράφουν όλους τους ζητούμενους χρόνους διέλευσης, στο ειδικό έντυπο.

B.10.5 Με πρόταση της Επιτροπής Γεν. Αεροπορίας και έγκριση του ΔΣ της ΕΛΑΟ, θα ορίζεται τριμελής ελλανόδικος επιτροπή, η οποία, σε συνεργασία με τον διευθυντή αγώνα, θα εξετάζει τις ενστάσεις και θα αποφασίζει για αυτές. Σε περίπτωση διαφορετικών γνώμων η απόφαση θα ορίζεται με πλειοψηφία δύο προς ένα.

B.10.6 Η ελλανόδικος επιτροπή θα εξετάζει τις ενστάσεις σε ειδικό γραφείο, παρουσία του διευθυντή αγώνα, και μία κάθε φορά.

B.10.7 Το φύλλο αγώνα θα υπογράφεται από τα μέλη της ελλανοδικού επιτροπής.

B.10.8 Ο διευθυντής αγώνα έχει το δικαίωμα να ζητήσει τη βοήθεια εθελοντών σε περίπτωση φόρτου εργασίας ή ανάγκης.

B.11 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ

B.11.1 Όλα τα αποτελέσματα θα αναρτηθούν από τον διευθυντή αγώνα, το συντομότερο δυνατό, και θα δοθούν και εγγράφως στους αρχηγούς των ομάδων.

B.11.2 Σε χρόνο λιγότερο της μίας εβδομάδας μετά τον αγώνα, θα σταλεί σε κάθε πλήρωμα, μέσω του σωματείου του, μία πλήρης σειρά τυπωμένων αποτελεσμάτων, αποτυπώσεων της πτήσης και των φύλλων εργασίας (task sheet).



B.12 ΒΡΑΒΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΝΟΜΕΣ

B.12.1 Όλα τα βραβεία θα δοθούν στους δικαιούχους, σε ανάλογη τελετή, από τον διευθυντή αγώνα.

B.12.2 Στην τελετή βράβευσης, θα δοθούν τα παρακάτω κύπελλα και αναμνηστικά :

- Στο πλήρωμα που θα τερματίσει πρώτο στην κατάταξη.
- Στο πλήρωμα που θα τερματίσει δεύτερο στην κατάταξη.
- Στο πλήρωμα που θα τερματίσει τρίτο στην κατάταξη.
- Στην ομάδα που θα τερματίσει πρώτη στην κατάταξη.
- Στο πλήρωμα που θα πάρει μηδενικούς βαθμούς ποινής στη δοκιμασία χρονομέτρησης.
- Στο πλήρωμα που θα πάρει μηδενικούς βαθμούς ποινής στη δοκιμασία των προσγειώσεων.

B.12.3 Υπάρχει και η δυνατότητα απονομής ειδικού βραβείου, σε κάθε αγώνα ξεχωριστά, εφόσον συντρέχουν ειδικοί λόγοι και κατόπιν σχετικής πρότασης. Η ανακοίνωση του ειδικού αυτού βραβείου μπορεί να γίνει από χορηγό και θα έχει ανακοινωθεί στην προκήρυξη του αγώνα.

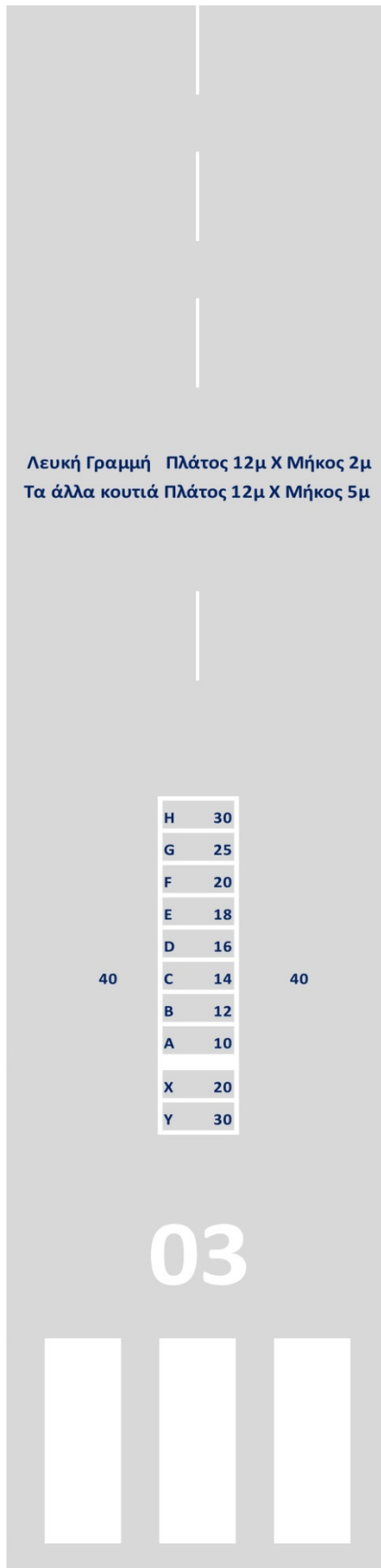


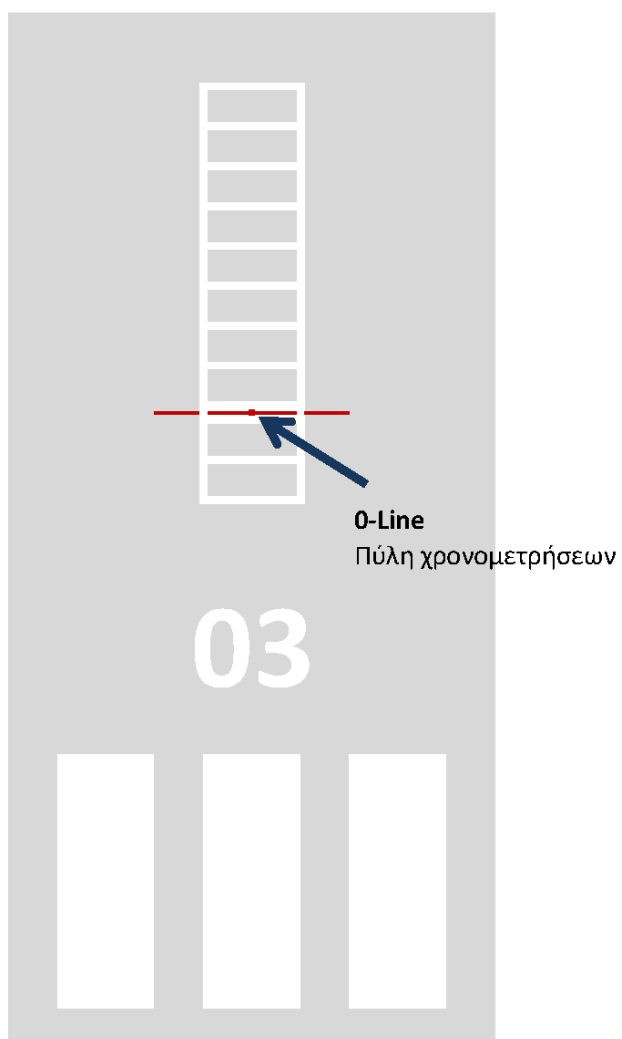
Γ ΛΟΙΠΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- Γ.1 Το ενημερωτικό δελτίο ενός αγώνα, θα πρέπει να αποστέλλεται, το αργότερο ένα μήνα πριν την ημερομηνία τέλεσής του. Το ενημερωτικό δελτίο θα δημοσιευθεί στο διαδίκτυο, στην ηλεκτρονική διεύθυνση της ΕΛ.Α.Ο (www.elao.gr), και θα αποσταλεί με e-mail σε όλα τα σωματεία μέλη που έχουν τμήμα Γενικής Αεροπορίας.
- Γ.2 Το ενημερωτικό δελτίο θα περιέχει όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται από τον παρόντα κανονισμό.
- Γ.3 Το ενημερωτικό δελτίο, θα περιέχει και τις κρίσιμες ημερομηνίες για την υποβολή των στοιχείων συμμετοχών.
- Γ.4 Υποβολή συμμετοχών.
- Γ.4.1 Όλες οι συμμετοχές θα πρέπει να έχουν κατατεθεί εγγράφως (και να αποδεικνύεται) το αργότερο μία εβδομάδα πριν την επίσημη ημερομηνία του αγώνα.
- Γ.4.2 Ταυτόχρονα με την αποστολή των συμμετοχών και για να θεωρηθούν έγκυρες, θα πρέπει να έχει κατατεθεί σε τραπεζικό λογαριασμό της ΕΛ.Α.Ο. το παράβολο συμμετοχής (entry fee), για κάθε πλήρωμα, όπως αυτό θα έχει καθοριστεί στο 1^ο Ενημερωτικό Δελτίο.
- Γ.4.3 Την επόμενη ημέρα από την ημερομηνία λήξης για την υποβολή των συμμετοχών, και μετά τον έλεγχο εγκυρότητας των συμμετοχών από την ΕΛ.Α.Ο., θα ανακοινώνεται η τελική λίστα συμμετεχόντων.
- Γ.4.4 Το παράβολο συμμετοχής θα καλύψει έξοδα της διοργάνωσης. Σε καμία περίπτωση, δεν θα καλύπτει τα έξοδα μετακίνησης, διαμονής και διατροφής των πληρωμάτων.
- Γ.4.5 Για τα πληρώματα που θα αποκλειστούν από τον έλεγχο εγκυρότητας θα γίνει επιστροφή του παραβόλου συμμετοχής αμέσως μετά την ανακοίνωση της τελικής λίστας συμμετεχόντων.
- Γ.4.6 Επιστροφή του παραβόλου συμμετοχής θα γίνει επίσης, σε όσα πληρώματα ακυρώσουν εγγράφως τη συμμετοχή τους, το αργότερο 48 ώρες πριν την ώρα της επίσημης έναρξης των προπονήσεων.
- Γ.5 Τα πληρώματα που δεν θα εμφανισθούν στην επίσημη ενημέρωση (briefing), την προηγούμενη μέρα του αγώνα, αυτομάτως αποκλείονται από τη συμμετοχή τους και δεν τους επιστέφεται το παράβολο συμμετοχής.
- Γ.6 Η Επιτροπή Γενικής Αεροπορίας, μετά τη δημοσίευση της προκήρυξης των αγώνων, έχει το δικαίωμα της έκδοσης ενημερωτικών δελτίων (bulletins), για την παροχή πληροφοριών που είναι χρήσιμες για την οργάνωση και διεξαγωγή του αγώνα.



ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α – Ι





ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α – ΙΙΙ

ΕΛ.Α.Ο. / ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ
 Αεροδρόμιο ΑΑΑΑΑΑ Ημερομηνία ΧΧ / ΧΧ / ΧΧΧΧ
 ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ / ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΥ
 Φύλλο Εργασίας (Task Sheet)

SX-AAA ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΧΧΧΧΧΧΧΧΧΧ Γύρος **1**
 Κυβερνήτης Αεραθλητής Α
 Συγκυβερνήτης Αεραθλητής Β

Φάση Task		Phase Time	Elapsed Time
1	1	TAKE OFF time Local 9:00:00	
	2	Timing starts Passing 0-Line	0:00:00 0:00:00
	3	Stay over the RUNWAY	
	4	TURN RIGHT ▶	
	5	Time Passing 0-Line	0:04:25 0:04:25
	6	Landing BOX penalties apply	
2	1	Touch & Go	
	2	Stay over the RUNWAY	
	3	TURN RIGHT ▶	
	4	Time Passing 0-Line	0:05:05 0:09:30
	5	Landing BOX penalties apply	
3	1	Touch & Go	
	2	Stay over the RUNWAY	
	3	TURN LEFT ◀	
	4	Passing Over Landing Box	Report Over POWER IDLE
	5	POWER IDLE	
	6	Time Passing 0-Line	0:04:30 0:14:00
	7	Landing BOX penalties apply	

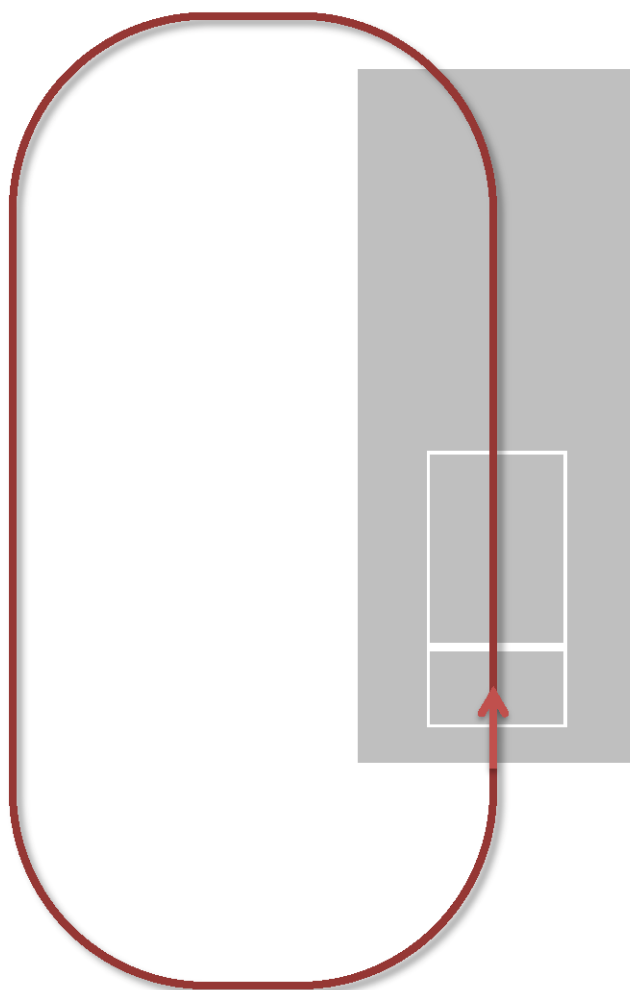
We have completed this race.

Pilot's signature	
Pilot's name	



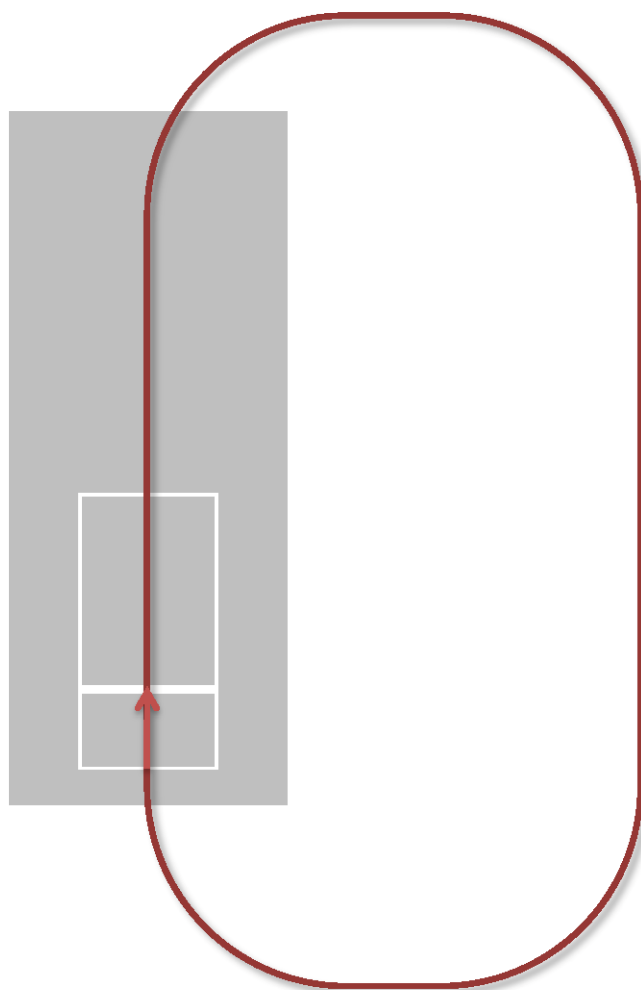
ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α – IV

ΑΡΙΣΤΕΡΟΣ κύκλος
Πρώτη και Δεύτερη Φάση

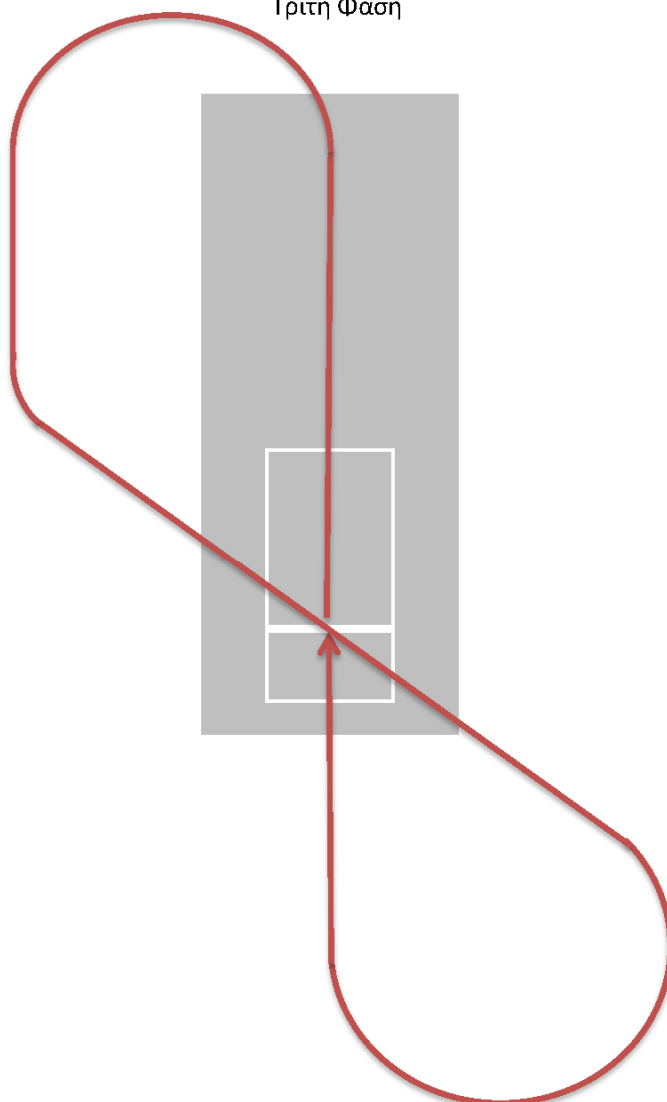


ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α – V

ΔΕΞΙΟΣ κύκλος
Πρώτη και Δεύτερη Φάση

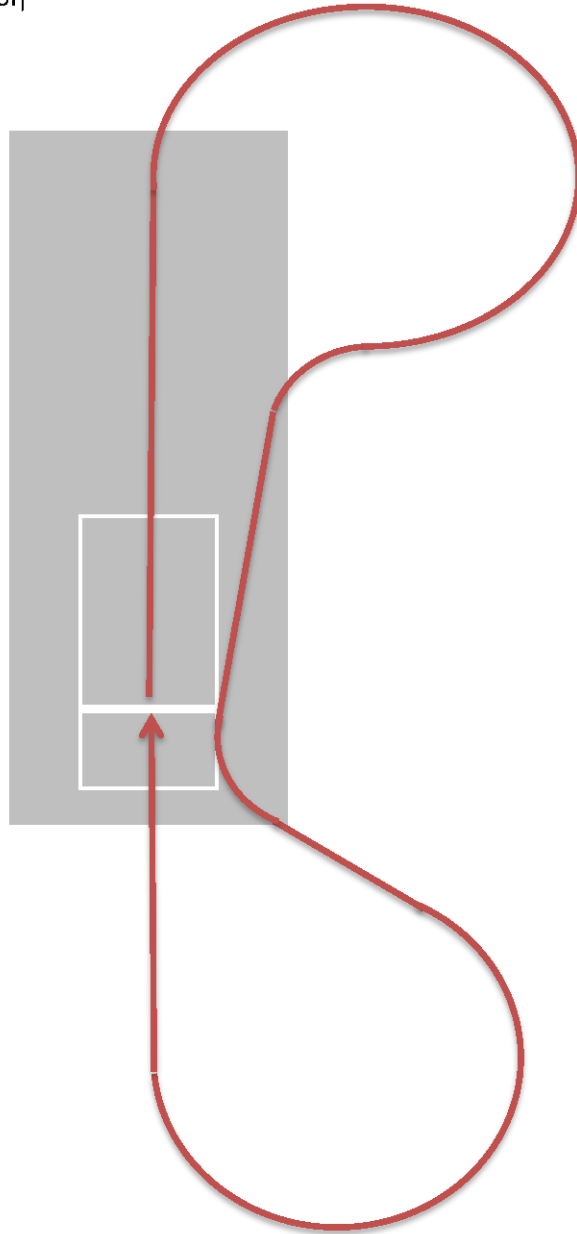


ΑΡΙΣΤΕΡΟΣ κύκλος
Τρίτη Φάση



ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Α – VII

ΔΕΞΙΟΣ κύκλος
Τρίτη Φάση



ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ Β Ι
ΦΥΛΛΟ ΕΝΣΤΑΣΗΣ

ΑΓΩΝΑΣ: _____ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ : __/__/____

ΟΜΑΔΑ : _____

ΚΕΙΜΕΝΟ :

Συνεχίστε στην πίσω σελίδα

ΑΡΧΗΓΟΣ ΟΜΑΔΑΣ : _____ ΥΠΟΓΡΑΦΗ: _____

ΠΑΡΕΛΑΒΕ Η ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ , ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ: __/__/____ ΩΡΑ: ___:___

ΑΠΟΦΑΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ :

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΝΟΔΙΚΟΥ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ _____ ΥΠΟΓΡΑΦΗ: _____

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΑΠΟΦΑΣΗΣ : __/__/____ ΩΡΑ : ___:___

