

Biuletyn nr 1
Regulamin szczegółowy zawodów.
I Otwarte Motoparalotniowe Mistrzostwa Polski w
slalomach w klasie ograniczonej
Ist Polish Open Paramotor Championship in slalom in
limited class

WORLD LEAGUE CUP

Miejsce: Przykona.

Termin: 18-23 lipca 2023 roku

Cel zawodów:

Organizacja zawodów z ograniczeniami, umożliwi przetestowanie formuły zawodów i przedstawienie jej Komisji Mikrolotowej CIMA FAI jako założeń do przeprowadzenia Mistrzostw Świata.

1. Informacje ogólne

1. Organizator wyznaczy miejsce startu oraz lądowania. Kierunek startu, kierunek kręgu nad lotniskowego oraz zasady podejścia do lądowania będą omawiane przed każdą konkurencją.
2. Start kolejnego zawodnika do konkurencji jest możliwy po uzyskaniu zgody od sędziego startowego.
3. Zawodnik jest zobowiązany pilnować kolejności startu. W przypadku awarii sprzętu lub innych problemów uniemożliwiających start, sytuację tą należy zgłosić natychmiast sędziemu startowemu.
4. Organizator wyznaczy miejsce holdingu oraz jego kierunek. Zasady holdingu będą omówione na pierwszym briefingu oraz na kolejnych w przypadku dokonania zmian (miejsce, kierunek itd.).
5. Zawodnicy będą klasyfikowani w 2 klasach (PF1 i PL1) oddzielnie.

2. Sygnalizacja

1. Na pierwszym briefingu zostaną omówione zasady sygnalizacji wlotu w stadion slalomowy.
2. Sygnalizacja świetlna zostanie omówiona na pierwszym briefingu.
Zamiennie sygnalizacja flagami:

- Flaga biała – stadion gotowy do pomiaru czasu, pilot może wykonywać slalom.
- Flaga czerwona - stadion nie gotowy, pilot oczekuje na sygnał do wlotu na stadion.
- Flaga czerwona - **podczas przelotu slalomu**, błąd – pilot przerywa slalom i kieruje się do strefy lądowania.
- Flaga biała - **podczas przelotu slalomu**, problem techniczny organizatora – pilot wraca do holdingu i oczekuje na sygnał do kolejnego wlotu na stadion. Sygnalizacje wlotu poprzedzi sekwencja najpierw flaga czerwona, a następnie biała.
- Flaga biała i czerwona jednocześnie (skrzyżowane). Wszyscy piloci znajdujący się w powietrzu (stadion, holding) niezwłocznie podchodzą do lądowania.

3. Bezpieczeństwo

1. Udział zawodników w treningu przed zawodami jest obowiązkowy.
2. Organizator zaleca używanie systemu spadochronowego (RSH).
3. Zawodnik nie posiadający wodnego systemu ratunkowego nie będzie dopuszczony do zawodów.
4. Poza konkurencjami zakazane jest latanie nad zbiornikiem wodnym.
5. Zgodę na loty poza konkurencjami należy uzyskać od Dyrektora Sportowego zawodów.
6. Podczas rozgrywania konkurencji, jeżeli organizator nie ustali inaczej podczas briefingu przed konkurencją, nad zbiornikiem wodnym może znajdować się tylko jeden zawodnik.
7. Wszelkie manewry niebezpieczne dla innych załóg i osób postronnych oraz akrobacje są zakazane.
8. Organizator powoła „oficera bezpieczeństwa”. Który będzie kierował 2 osobowym zespołem składającym się z przedstawicieli zawodników wybranych na pierwszym briefing-u.
9. Zadaniem zespołu, o którym mowa w pkt.8, jest informowanie Dyrektora Sportowego zawodów, o zaobserwowanych sytuacjach niebezpiecznych oraz niewłaściwych zachowaniach zawodników zagrażających powstaniem sytuacji niebezpiecznych.
10. Dyrektor Zawodów po uzyskaniu informacji od oficera bezpieczeństwa lub z własnej inicjatywy po omówieniu tego z oficerem bezpieczeństwa, ma prawo:
 - upomnieć zawodnika stwarzającego sytuacje niebezpieczne;
 - zawiesić zawodnika w kolejnym task-u;
 - zawiesić zawodnika na 1 dzień zawodów;
 - zawiesić zawodnika do końca rozgrywania zawodów;
 - zawodnik zawieszony uzyskuje wynik z task-u, max +5 pkt.

4. Ograniczenia sprzętowe

1. Do rywalizacji dopuszczeni zostaną zawodnicy posiadający skrzydła paralotniowe certyfikowane i dostępne w ogólnej sprzedaży przez okres poprzedzający datę zawodów nie mniej niż 6 miesięcy.
2. Minimalna powierzchnia w rozłożeniu skrzydeł dopuszczonych do zawodów wynosi 18 m² i jest podana przez producenta w opisie skrzydła i potwierdzona w atście.
3. Dopuszczone skrzydło musi posiadać tabliczkę znamionową producenta z określonym rozmiarem, zgodnym z rozmiarem podanym certyfikatem dla tego skrzydła.
4. Maksymalne obciążenie powierzchni skrzydła w zawodach nie może przekraczać 7 kg na 1m² jego powierzchni. Jeżeli producent podaje mniejsze obciążenie powierzchni dla danego rozmiaru skrzydła, to obowiązuje obciążenie powierzchni podane przez producenta i potwierdzone w certyfikacie skrzydła.
5. Każdy zawodnik przed pierwszą konkurencją podda się sprawdzaniu masy startowej.
6. Do masy startowej zostanie wliczona:
 - masa pilota w kombinezonie i obuwiu w którym będzie brał udział w zawodach.
 - kask ochronny
 - napęd (PF1) / wózek (PL1)
 - skrzydło paralotniowe
 - każdemu zawodnikowi będzie doliczona do masy startowej 5 kg (paliwo)
 - spadochronowy system ratowniczy RSH nie będzie wliczany do masy startowej zestawu.

Maksymalne masy startowe dla poszczególnych rozmiarów skrzydeł:

 - 18 m² – 126 kg
 - 19 m² – 133 kg
 - 20 m² – 140 kg
 - 21 m² – 147 kg
 - 22 m² – 154 kg itd.
7. Organizator dopuszcza możliwość dowożenia zestawu do maksymalnej masy startowej określonej w regulaminie dla poszczególnych rozmiarów skrzydeł jedynie poprzez zwiększenie ilości paliwa wlanego do zbiornika motoparalotni.
8. Podczas zawodów organizator może w każdej chwili sprawdzić masę konfiguracji startowej zawodnika.
9. W przypadku przekroczenia dopuszczalnej masy startowej stwierdzonej podczas kontroli, zawodnik może zostać ukarany zgodnie z karami określonymi w regulaminie ramowym zawodów.

10. Dopuszczenie do kontynuowania zawodów przez takiego zawodnika będzie możliwe dopiero po obniżeniu masy startowej do parametrów określonych w regulaminie.

5. Zasady rozgrywania kwalifikacji, punktacja

1. Konkurencje będą rozgrywane zgodnie z katalogiem task-ów w kolejności od 1 do 20. Decyzją dyrektora sportowego w przypadku braku czasu na rozegranie wszystkich zaplanowanych task-ów, kwalifikacje mogą być skrócone.
2. Każda konkurencja będzie oceniana oddzielnie (będzie podawany czas przelotu).
3. Organizator dołoży starań, żeby każdy przelot został zarejestrowany (kamerą) w celu ewentualnej weryfikacji.
4. Organizator może zarządzić wykonanie dwóch task-ów w jednym starcie.
5. Organizator może zarządzić wykonanie w jednym starcie dwóch takich samych task-ów.
6. Klasyfikacja łączna będzie prowadzona zgodnie z zasadą, najlepszy wynik z konkurencji 1 punkt, wynik 2 – 2 punkty, 3 -3, 4 -4 itd.
7. Po rozegraniu wszystkich task-ów kwalifikacyjnych, na każde 5 rozegranych tasków, najgorszy 1 wynik zawodnika będzie kasowany.
8. W przypadku uzyskania takiej samej liczby punktów o zwycięstwie zadecyduje:
 1. Większa ilość wyższych miejsc w poszczególnych task-ach.
Przykład:
Pierwszy zawodnik miejsce 1, 1, 3, 5 = 10 punktów – wyższy wynik w poszczególnych task-ach
Drugi zawodnik miejsca 2, 2, 4, 2 = 10 punktów – niższy wynik w poszczególnych task-ach
 2. W przypadku takiej samej ilości punktów i takiej samej liczbie miejsc w task-ach:
Przykład:
Pierwszy zawodnik miejsce 1, 1, 3, 5 = 10 punktów
Drugi zawodnik miejsce 3, 5, 1, 1 = 10 punktów
O zwycięstwie będzie decydował krótszy łączny czas uzyskany we wszystkich task-ach. W przypadku nie zamknięcia czasu, liczony będzie max czas uzyskany przez ostatniego zawodnika w task-u + 30s

6. Kary

Stan lotu	Punktacja	Punkty karne	Symbol
Prawidłowy	Zgodnie z punktacją w zadaniu		
Kłapa, podwiniecie (*1)	Zgodnie z punktacją w zadaniu	3	CLP
Dotknięcie wody	Zgodnie z punktacją w zadaniu	3	WAY
Dotknięcie pylonu	Zgodnie z punktacją w zadaniu		
Nie otwarcie czasu	Max wynik zadania	1	CIN
Nie zamknięcie czasu	Max wynik zadania	1	COU
Błąd trasy	Max wynik zadania	2	ERR
Nie wystartowanie w zadaniu	Max wynik zadania	3	DNF
Niebezpieczne latanie	Max wynik zadania	5	LTD
Wodowanie (nie dotyczy awarii silnika)	Max wynik zadania	30% ilości pilotów w klasie. zaokrąglane w górę (nie mniej niż 5 punktów)	SPL

*każda deformacja profilu będzie uważana za podwiniecie, decyduje Dyrektor Sportowy lub Sędziowie.

Punkty karne się nie sumują.

Kasowana jest punktacja, punkty karne nie są kasowane.

7. Zasady rozgrywania finałów

- Do finałów zostaną zakwalifikowani zawodnicy, którzy po kwalifikacjach uzyskali:
 - miejsca 3 i 4 (mały finał) – rywalizacja o miejsca 3 - 4
 - miejsca 1 i 2 (duży finał) – rywalizacja o miejsca 1 – 2

2. Finały zostaną rozegrane do 2 zwycięstw w przelotach zgodnie z katalogiem konkurencji finałowych.
3. Kolejność task-ów zgodnie z katalogiem (F1, F2, F3).
4. Pozostałe miejsca od 5 będą wynikiem kwalifikacji, możliwe są miejsca równorzędne.
5. Podczas finałów organizator może zarządzić 3 taski w jednym locie – w przypadku gdy po dwóch przelotach następuje remis.

8. Sztafety

1. Zespół sztafetowy składa się z 3 zawodników.
2. Zespoły mogą składać się z zawodników jednej klasy (**PF1**, **PL1**) lub mogą być łączone z dwóch klas (**2xPF1 + 1xPL1**) (**2xPL1 + 1xPF1**).
3. Zespoły sztafetowe zgłaszają swój skład do Dyrektora Sportowego zawodów przed pierwszą konkurencją sztafetową.
3. Zespół startuje jednocześnie, pierwszy zawodnik **otwiera czas przelotu na bramce pomiaru czasu**, pokonuje trasę slalomu, a następnie **nie zamykając czasu**, kieruje się w stronę strefy zmian, którą wyznacza pylon. Po minięciu pylona przez pierwszego zawodnika prawą stroną, drugi zawodnik mija pylon strefy zmian w przeciwnym kierunku po drugiej jego stronie **i nie otwierając czasu na bramce pomiarowej** przelatuje trasę slalomu. Następnie **nie zamykając czasu** kieruje się w strefę zmian, mija pylon po parowej stronie. Po minięciu pylona przez drugiego zawodnika prawą stroną, trzeci zawodnik mija pylon strefy zmian w przeciwnym kierunku po drugiej jego stronie **i nie otwierając czasu na bramce pomiarowej** przelatuje trasę slalomu. Następnie **zamyka czas przelotu całej sztafety na bramce pomiaru czasu**.
4. Mijanie pylonu wyznaczającego strefę zmian przez pilota w obu kierunkach musi się odbywać na wysokości nie większej niż wysokość pylona wyznaczającego strefę zmiany.
5. Prawidłowość dokonywania zmian będzie oceniana wzrokowo przez sędziego. W celu weryfikacji będzie prowadzony zapis video.
6. Kary.
Przebywanie dwóch zawodników jednocześnie w strefie stadionu slalomowego max ilość punktów uzyskanych w tej konkurencji + 1.