



Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία

Επιτροπή Υπερελαφρών & Paramotor

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ ΥΠΑΜ
ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΣ &
ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ

Έκδοση 2026

Εγκριμένος από την 99^η
Τακτική Γ.Σ. της ΕΛΑΟ στις
8/3/2026



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	2
2. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ.....	3
3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ.....	5
4. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ.....	10

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: ΚΟΥΤΙ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΩΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ.....21
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΦΥΛΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ..... 22
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΦΥΛΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΣΕΛΙΔΑΣ 9..... 23
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4: ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΦΥΛΛΟΥ ΑΝΑΛΥΤΙΚΗΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ.....24
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5: ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΦΥΛΛΟΥ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ 25
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6: ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΦΥΛΛΟΥ ΕΝΣΤΑΣΗΣ..... 26

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Η **Επιτροπή Υπερελαφρών & Paramotor** της Ελληνικής Αεραθλητικής Ομοσπονδίας (ΕΛΑΟ), στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της, όπως αυτές προκύπτουν από τον Κανονισμό Λειτουργίας Επιτροπών Αεραθλημάτων της ΕΛ.Α.Ο (Άρθρο 2, παρ. 1-12), πρότεινε έναν **ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ ΥΠΑΜ** με την ονομασία **'ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΣ & ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ'**, το οποίο περιλαμβάνει μια σειρά δοκιμασιών για τα συμμετέχοντα πληρώματα.

Ο λόγος δημιουργίας αυτού του **Εθνικού Κανονισμού** είναι να δοθεί η δυνατότητα διοργάνωσης αγώνων ΥΠΑΜ με απλή σχεδίαση και μικρό κόστος υλοποίησης, ώστε να μπορέσουν να πραγματοποιηθούν περισσότεροι τέτοιοι αγώνες κάθε χρονιά. Επιπλέον, πιστεύουμε ότι ο αγώνας αυτός θα προσελκύσει περισσότερους θεατές καθώς τα αεροσκάφη θα βρίσκονται συνεχώς γύρω από το αεροδρόμιο και οι ελιγμοί τους θα είναι ορατοί από το κοινό.

Ο Κανονισμός βασίστηκε σε μεγάλο βαθμό στον αντίστοιχο Αγωνιστικό Κανονισμό **'ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΙΣ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ ΚΑΙ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ ΚΥΚΛΟΥ'** της Επιτροπής Γενικής Αεροπορίας της ΕΛΑΟ ο οποίος εφαρμόζεται με επιτυχία τα τελευταία χρόνια τους αγώνες της Γ.Α. Ορισμένα σημεία του ωστόσο έχουν απλοποιηθεί ώστε να είναι πιο κοντά στα δεδομένα των ΥΠΑΜ.

Η παρούσα έκδοση (**Έκδοση 2026**) αποτελεί την **όγδοη** έκδοση του Αγωνιστικού αυτού Κανονισμού, στην οποία έχουν ενσωματωθεί προσθήκες και αλλαγές με βάση την εμπειρία από τις διοργανώσεις που έγιναν μέχρι τώρα καθώς και προτάσεις και υποδείξεις των σωματείων.

Η διαδικασία ενημέρωσης του Κανονισμού είναι διαρκής και τυχόν προτάσεις και παρατηρήσεις των σωματείων θα ενσωματωθούν σε επόμενες εκδόσεις ώστε ο Κανονισμός να προσαρμοστεί απόλυτα στα δεδομένα των ΥΠΑΜ στην Ελλάδα αλλά και να εξελίσσεται διαρκώς, όπως το απαιτούν οι περιστάσεις.

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.

2. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ

Σκοπός του αγωνίσματος **'ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΣ & ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ'** είναι να δοκιμάσει την ικανότητα του πληρώματος μιας ΥΠΑΜ σε 2 δοκιμασίες (Tasks):

α) Task 1: Η επίτευξη μιας ακριβώς ζητούμενης χρονικής διέλευσης της ΥΠΑΜ από το ζητούμενο σημείο (Punctuality Test) σε δύο ανισόχρονες κυκλικές διελεύσεις

β) Task 2: Η επίτευξη προσγειώσεων ακριβείας (Spot Landing Test) σε βαθμονομημένο κουτί προσγειώσεων

Για την διεξαγωγή του Task 2 ο αγώνας θα πρέπει να διεξάγεται σε πεδία κατάλληλα για τέτοιου είδους αγωνίσματα (επαρκής διάδρομος, όχι εμπόδια στην αρχή και τέλος του διαδρόμου κ.λ.π) τα οποία πληρούν τα στοιχειώδη κριτήρια ασφαλείας για τις πτήσεις.

Τα πληρώματα σε κάθε γύρο θα εκτελέσουν **δύο χρονομετρημένους κύκλους (φάσεις)**, δεξιόστροφους ή αριστερόστροφους, προσπαθώντας να επιτύχουν σε κάθε κύκλο το χρόνο που θα τους έχει δοθεί από τους διοργανωτές. Κάθε απόκλιση από το χρόνο αυτό επιφέρει βαθμούς ποινής. Βαθμούς ποινής επίσης αποφέρει η μη σωστή εκτέλεση του κύκλου π.χ. λάθος φορά εκτέλεσης του κύκλου, όχι σωστή εκτέλεση των σκελών ή εκτέλεση στροφών 360° στα σκέλη του κύκλου καθώς και η επικίνδυνη προσέγγιση-προσγείωση π.χ. με άγγιγμα πρώτα του ριναίου τροχού σε ΥΠΑΜ με τρίκυκλο σύστημα προσγείωσης. Επίσης, θα εκτελέσουν προσγείωση ακριβείας στο τέλος κάθε κύκλου, η οποία μπορεί να επιφέρει επιπλέον βαθμούς ποινής. Στο τέλος του πρώτου κύκλου θα εκτελέσουν **touch and go** ενώ στο τέλος του δεύτερου κύκλου θα εκτελέσουν προσγείωση **full stop**.

2.1 Γύροι αγώνα

Οι γύροι, **με 2 φάσεις ο καθένας**, που μπορούν να πραγματοποιηθούν, ανάλογα με τον αριθμό των συμμετοχών, είναι:

2.1.1 Σε αγώνες Πανελληνίου, Περιφερειακούς και Κυπέλλου

- **Είτε** θα πραγματοποιούνται **4 γύροι** που θα προσμετρούνται **όλοι** στη βαθμολογία και κατόπιν θα πραγματοποιείται **Τελικός Κατάταξης 2 γύρων (Fly Off)**.
- **Είτε** θα πραγματοποιούνται **3 γύροι**, εκ των οποίων θα προσμετρούνται στην βαθμολογία **οι 2 καλύτεροι** και κατόπιν θα πραγματοποιείται **Τελικός Κατάταξης 2 γύρων (Fly Off)**.

- **Είτε** θα πραγματοποιούνται μόνο **2 γύροι**, εκ των οποίων θα προσμετρούνται στην βαθμολογία **και οι 2** και κατόπιν θα πραγματοποιείται **Τελικός Κατάταξης 2 γύρων (Fly Off)**.
- Και στις 3 ανωτέρω περιπτώσεις, στον **Τελικό Κατάταξης (Fly Off)** θα συμμετέχουν:
 - τα **5 πρώτα πληρώματα** αν οι συμμετοχές είναι από **6 έως 10**
 - τα **7 πρώτα πληρώματα** αν οι συμμετοχές είναι από **11 έως 15**
 - τα **8 πρώτα πληρώματα** αν οι συμμετοχές είναι **16 και άνω**

2.1.2 Σε αγώνες Διασυλλογικούς από 1 έως 3 γύροι και βαθμολογούνται όλοι οι γύροι.

2.2 Νικητής του αγώνα

Οι βαθμοί ποινής από κάθε γύρο για κάθε πλήρωμα αθροίζονται. **Νικητής** του αγώνα είναι το πλήρωμα με τους **λιγότερους** βαθμούς ποινής.

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΑΓΩΝΙΣΜΑΤΟΣ

Το αγώνισμα αποτελείται από 2 δοκιμασίες (**Tasks**):

3.1 Task 1. Χρονομετρημένος κύκλος

Το task αυτό χωρίζεται σε 2 φάσεις:

3.1.1 Φάση 1. Ξεκινάει με την απογείωση της ΥΠΑΜ και την εκτέλεση του 1^{ου} κύκλου. Η έναρξη χρονομέτρησης του κύκλου ξεκινάει όταν το αεροπλάνο περάσει πάνω από τη **Line 0** του κουτιού προσγειώσεων (**BOX**). Εκατέρωθεν της λευκής γραμμής 0 του κουτιού προσγειώσεως, θα υπάρχουν δύο **κώνοι** (πορτοκαλί) ώστε να είναι πιο εύκολα προσδιορίσιμη. Μετά την απογείωση, το αεροπλάνο θα πρέπει να διατηρηθεί για 30sec τουλάχιστον, από τη χρονική στιγμή διέλευσης από τη Line 0, στο ίχνος του διαδρόμου, κατόπιν να εκτελέσει ένα κύκλο (κάθετο σκέλος – υπήνεμο σκέλος – βασικό σκέλος – τελική), αριστερόστροφο ή δεξιόστροφο (η φορά θα έχει δοθεί κατά την ενημέρωση), και να έρθει για touch and go, με σκοπό να περάσει τη **Line 0** του κουτιού προσγειώσεων στο ζητούμενο χρόνο. Στη φάση αυτή θα βαθμολογηθεί το σημείο προσγειώσεως και ο χρόνος διέλευσης από τη **Line 0** (και όχι στο σημείο επαφής).

3.1.2 Φάση 2. Ξεκινάει με την απογείωση για την εκτέλεση του 2^{ου} κύκλου. Μετά την απογείωση, το αεροπλάνο θα πρέπει να διατηρηθεί για 30sec τουλάχιστον, από τη χρονική στιγμή διέλευσης από τη Line 0, στο ίχνος του διαδρόμου, κατόπιν να εκτελέσει ένα κύκλο (κάθετο σκέλος – υπήνεμο σκέλος – βασικό σκέλος – τελική), αριστερόστροφο ή δεξιόστροφο (έχει δοθεί κατά την ενημέρωση), και να έρθει για προσγείωση full stop. Ο δεύτερος κύκλος θα έχει διαφορετική χρονική διάρκεια από τον πρώτο κύκλο και όχι απαραίτητα την ίδια φορά (δεξιόστροφο ή αριστερόστροφο) με τον πρώτο. Το αεροπλάνο έρχεται για προσγείωση με σκοπό να περάσει τη **Line 0** του κουτιού προσγειώσεων στο ζητούμενο (**συνολικό**) χρόνο. Στη φάση αυτή θα βαθμολογηθεί το σημείο προσγειώσεως και ο χρόνος διέλευσης από τη **Line 0** (και όχι στο σημείο επαφής).

3.1.3 Βαθμολόγηση του task. Ο κάθε γύρος, αποτελούμενος από τις 2 φάσεις, θα έχει συγκεκριμένους χρόνους ολοκλήρωσης, που θα είναι συνολικοί. Η χρονομέτρηση ξεκινάει όταν το αεροπλάνο περάσει πάνω από τη **Line 0** του κουτιού προσγειώσεως. Οι χρονομετρήσεις του πρώτου και δεύτερου κύκλου, γίνονται επίσης όταν το αεροπλάνο περάσει πάνω από τη **Line 0** του κουτιού προσγειώσεως. Οι χρόνοι αυτών των διελεύσεων θα είναι συνολικοί (Aggregate). Οι ποινές προπορείας ή καθυστέρησης περιγράφονται παρακάτω. Η

μέτρηση του χρόνου θα γίνεται όταν το αεροπλάνο περνάει τη **Line 0** του κουτιού προσγείωσης, και όχι τη στιγμή επαφής του αεροπλάνου στο διάδρομο.

3.2 Task 2. Προσγειώσεις ακριβείας

Ο κάθε γύρος θα έχει δύο προσγειώσεις ακριβείας εντός κατάλληλου κουτιού προσγειώσεων (BOX) σχηματισμένου στο διάδρομο, η πρώτη με τη διαδικασία του **touch and go** και η δεύτερη **full stop**. Κάθε μία από τις προσγειώσεις κάθε γύρου, θα είναι μια κανονική προσέγγιση όπου η χρήση των πτερυγίων καμπυλότητας (flaps), του κινητήρα και ο συνδυασμός πηδαλίων θα είναι στη διακριτική ευχέρεια του πιλότου. Προσγείωση θεωρείται ότι έγινε όταν και τα δύο κύρια σκέλη έρθουν σε επαφή με τον διάδρομο.

Ειδικές περιπτώσεις:

- Αν οι δύο κύριοι τροχοί πατήσουν σε κουτιά διαφορετικής βαθμολογίας, το κουτί με τη μεγαλύτερη βαθμολογία θα είναι αυτό που θα προσμετρά στη βαθμολόγηση του πληρώματος.
- Αν οι δύο κύριοι τροχοί πατήσουν ακριβώς στη διαχωριστική γραμμή μεταξύ 2 κουτιών ή μεταξύ Εκτός και κουτιού τότε η βαθμολόγηση του πληρώματος γίνεται με τον ευνοϊκότερο για το πλήρωμα τρόπο.
- Ο ριναίος 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 (Ποινή Π5).
- Αν κατά το touch and go ή την προσγείωση σημειωθεί **αναπήδηση**:
 - αν το πρώτο touch είναι στη Line 0 ή σε ένα από τα Box A, B, C, D, E, F, G, H και το ύψος της αναπήδησης είναι μικρότερο ή ίσο της διαμέτρου του τροχού της ΥΠΙΑΜ τότε λαμβάνεται υπόψη το πρώτο touch
 - αν το πρώτο touch είναι στη Line 0 ή σε ένα από τα Box A, B, C, D, E, F, G, H και το ύψος της αναπήδησης είναι μεγαλύτερο της διαμέτρου του τροχού της ΥΠΙΑΜ τότε λαμβάνεται υπόψιν το σημείο που θα πατήσουν οι τροχοί **META** την αναπήδηση
 - αν το πρώτο touch είναι σε ένα από τα Box X, Y τότε λαμβάνεται υπόψιν το σημείο που πάτησαν οι τροχοί **PRIN** την αναπήδηση, ανεξάρτητα από το ύψος της
 - αν το πρώτο touch είναι εκτός Box τότε η προσγείωση θεωρείται ότι έγινε **Εκτός (OUT)**, ανεξάρτητα του σημείου που θα πατήσουν οι τροχοί μετά την αναπήδηση

- Αν ο άνεμος είναι **ούριος** με ένταση μεγαλύτερη από **5 Knots**, αλλάζει ο διάδρομος προσγείωσης και ο αγώνας συνεχίζεται κανονικά.
- Αν ο άνεμος γίνει **ούριος** κατά τη διάρκεια της προσπάθειας ενός πληρώματος και η ένταση του ξεπερνά τα **5 Knots** τότε το πλήρωμα μπορεί να ζητήσει την επανάληψη του γύρου αυτού. Την απόφαση για την επανάληψη ή μη λαμβάνει ο Διευθυντής Αγώνα αφού ενημερώσει το πλήρωμα.

Στο **Παράρτημα 1** φαίνεται η μορφή και οι διαστάσεις του κουτιού προσγειώσεων και η θέση της Line 0.

3.3 Ποινές

3.3.1 Χρονομέτρηση διελεύσεων (Π1α, Π1β)

Για κάθε δευτερόλεπτο προπορεία ή καθυστέρηση χρεώνονται **3 βαθμοί ποινής**.

Σε κάθε διέλευση από τη **Line 0 προστίθεται ή αφαιρείται 1 sec** στο χρόνο του πληρώματος προς όφελός του, ανάλογα αν υπάρχει προπορεία ή καθυστέρηση αντίστοιχα, ώστε να καλυφθούν περιπτώσεις καθυστέρησης στην έναρξη της χρονομέτρησης από τους κριτές κλπ. Συνολικά, σε κάθε γύρο προσθαφαιρούνται συνολικά 2 sec με τη διαδικασία αυτή.

3.3.2 Βαθμολόγηση προσγείωσης ακριβείας (Π2α, Π2β)

- Line 0 - **0 βαθμοί ποινής**
- Box A - **10 βαθμοί ποινής**
- Box B - **12 βαθμοί ποινής**
- Box C - **14 βαθμοί ποινής**
- Box D - **16 βαθμοί ποινής**
- Box E - **18 βαθμοί ποινής**
- Box F - **20 βαθμοί ποινής**
- Box G - **25 βαθμοί ποινής**
- Box H - **30 βαθμοί ποινής**
- Box X - **20 βαθμοί ποινής**
- Box Y - **30 βαθμοί ποινής**
- Έξω από το κουτί **40 βαθμοί ποινής**

3.3.3 Βαθμολόγηση Fly Off

- Όλα τα πληρώματα που συμμετέχουν στο Fly Off **ξεκινούν με 0 βαθμούς ποινής**, ανεξάρτητα των ποινών που είχαν συγκεντρώσει στον αγώνα.
- Η βαθμολόγηση του Fly Off γίνεται με τον ίδιο τρόπο που γίνεται και η βαθμολόγηση του αγώνα.
- Σε περίπτωση που υπάρχουν πληρώματα που δεν έχουν πετάξει κανέναν γύρο στο Fly Off η κατάταξή τους θα γίνεται ως εξής:
 - Προηγούνται τα πληρώματα που έχουν πετάξει σε όλους τους γύρους του αγώνα.
 - Κατόπιν, τα πληρώματα κατατάσσονται με βάση το άθροισμα των ποινών Π1α και Π1β που συγκεντρώσαν στους γύρους του αγώνα, εξαιρουμένου του γύρου που έχουν απορρίψει, εάν υπάρχει τέτοιος.
 - Τέλος, αν συνεχίζει να υπάρχει ισοβαθμία σε κάποια πληρώματα, τα πληρώματα αυτά καταλαμβάνουν από κοινού τη θέση κατάταξης που τους αναλογεί.

3.3.4 Άλλες ποινές

- Μη διατήρηση επί του ίχνους διαδρόμου για 30sec τουλάχιστον μετά την απογείωση **40 βαθμοί ποινής (Π3α, Π3β)**
- Λάθος φορά πραγματοποίησης κύκλου **40 βαθμοί ποινής (Π3α, Π3β)**
- Όχι σωστή εκτέλεση του κύκλου, παράλειψη σκέλους ή απλή διέλευση πάνω από τη Line 0 χωρίς πραγματοποίηση touch and go ή προσγείωσης **60 βαθμοί ποινής (Π4α, Π4β)**
- Εκτέλεση στροφών 360° σε σκέλος του κύκλου ή επικίνδυνη προσέγγιση-προσγείωση **100 βαθμοί ποινής (Π5α, Π5β)**
- Εγκατάλειψη ή μη πραγματοποίηση γύρου **600 βαθμοί ποινής (Π6α+Π6β)**
- Εγκατάλειψη ή μη πραγματοποίηση φάσης **300 βαθμοί ποινής (Π6α, Π6β)**
- **Τεχνική Ποινή 50 βαθμών** από το Δ/ντή Αγώνα σε μέλος πληρώματος ή Αρχηγό Ομάδος.

Σε περίπτωση εγκατάλειψης κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ενός γύρου, το πλήρωμα χρεώνεται συνολικά με **600 βαθμούς ποινής συν την χειρότερη βαθμολογία πληρώματος που πέταξε** στον γύρο αυτό ενώ τυχόν άλλες ποινές που συγκεντρώσε κατά τη διάρκεια του γύρου **δεν λαμβάνονται υπόψη**.

Σε περίπτωση εγκατάλειψης κατά τη διάρκεια εκτέλεσης μιας φάσης, το πλήρωμα χρεώνεται

συνολικά με **300 βαθμούς ποινής** για τη φάση αυτή ενώ τυχόν άλλες ποινές που συγκέντρωσε κατά τη διάρκεια της φάσης **δεν λαμβάνονται υπόψη**.

Πλήρωμα το οποίο δεν έχει καταφέρει να ολοκληρώσει **τουλάχιστον μία φάση** κατά τη διάρκεια του αγώνα δεν βαθμολογείται και **δεν συμπεριλαμβάνεται στα αποτελέσματα του αγώνα**.

3.4 Παραδείγματα υπολογισμού βαθμολογίας

Δίνεται για έναν γύρο χρόνος 1^{ης} φάσης **03:30** και χρόνος συνολικός **08:00**. Ο κύκλος της 1^{ης} φάσης είναι **αριστερόστροφος** και της 2^{ης} **δεξιόστροφος**. Πλήρωμα με την ΥΠΑΜ **SX-ABC** πραγματοποιεί την πρώτη φάση σε χρόνο **03:41** και την δεύτερη σε **συνολικό** χρόνο **07:39**. Πραγματοποιεί το 1^ο touch and go **εκτός κουτιού** και τη 2^η προσγείωση στο **BOX F**, ενώ τον 1^ο κύκλο τον εκτελεί από **λάθος** δεξιόστροφα αντί αριστερόστροφα. Η βαθμολογία του θα είναι:

Ποινή καθυστέρησης 1 ^{ου} κύκλου (Π1α)	30 (11 sec καθυστ -1 sec X 3 βαθμοί/sec)
Ποινή προπορείας 2 ^{ου} κύκλου (Π1β)	60 (21 sec προπ. -1 sec X 3 βαθμοί/sec)
Ποινή 1 ^{ης} προσγείωσης (Π2α)	40 (εκτός κουτιού)
Ποινή 2 ^{ης} προσγείωσης (Π2β)	20 (BOX F)
Ποινή λάθους φοράς εκτέλεσης 1 ^{ου} κύκλου (Π3α)	40
Ποινή λάθους φοράς εκτέλεσης 2 ^{ου} κύκλου (Π3β)	0
Ποινή όχι σωστής εκτέλεσης κύκλου (Π4α)	0
Ποινή όχι σωστής εκτέλεσης κύκλου (Π4β)	0
Ποινή εκτέλεσης στροφών 360° (Π5α)	0
Ποινή εκτέλεσης στροφών 360° (Π5β)	0
Ποινή εγκατάλειψης (Π6)	0
ΤΕΛΙΚΗ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑ ΓΥΡΟΥ	190

Στο **Παράρτημα 3** φαίνεται συμπληρωμένο το Φύλλο Εργασίας με βάση το ανωτέρω παράδειγμα.

4. ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

4.1 Οργανωτής των Αγώνων

Οργανωτής των Πανελληνίων Αγώνων ή Πρωταθλημάτων είναι η **Ελληνική Αεραθλητική Ομοσπονδία**. Την διεξαγωγή των αγώνων αναλαμβάνει η Επιτροπή Υπερελαφρών & Paramotor, σύμφωνα με τα όσα προβλέπονται στον Κανονισμό Εσωτερικών Διοργανώσεων. Η εκτέλεση των αγώνων είναι δυνατόν να ανατεθεί και σε σωματεία.

Οργανωτής των Περιφερειακών Αγώνων είναι ο φορέας που ζήτησε και ανέλαβε την διοργάνωση (Επιτροπή ή Σωματείο).

4.2 Οργανικές θέσεις

Οι οργανικές θέσεις του αγώνα είναι του **Διευθυντή Αγώνα** και της 3μελούς **Επιτροπής Διαιτησίας Αγώνα**.

Ο **Διευθυντής Αγώνα** ορίζεται **αποκλειστικά** από την Επιτροπή Υπερελαφρών & Paramotor και μπορεί να είναι είτε μέλος της Επιτροπής είτε άτομο που θα οριστεί από αυτή. Ο Διευθυντής Αγώνα επιμελείται τη σχεδίαση του αγώνα. Είναι επίσης και Διευθυντής Κριτών.

Η Επιτροπή Υπερελαφρών & Paramotor μπορεί να ορίζει και **Αναπληρωματικό Διευθυντή Αγώνων** για την περίπτωση αδυναμίας του Διευθυντή Αγώνα να παρευρεθεί και να διευθύνει τον αγώνα. Επίσης, ο διοργανωτής, εάν επιθυμεί, μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή την αποστολή **Τεχνικού Συμβούλου** για την τεχνική υποστήριξη του αγώνα.

Τα έξοδα του Διευθυντή Αγώνα και του Τεχνικού Συμβούλου, εάν έχει ζητηθεί, (μετακινήσεις, διαμονή, διατροφή) καλύπτονται εξ ολοκλήρου από τον Οργανωτή του αγώνα. Πρόθεση της Επιτροπής Υπερελαφρών είναι να επιλέγονται Διευθυντές Αγώνων και Τεχνικοί Σύμβουλοι πλησίον των περιοχών διεξαγωγής του αγώνα με σκοπό την λιγότερη δυνατή οικονομική επιβάρυνση του Οργανωτή.

Η **Επιτροπή Διαιτησίας** απαρτίζεται από τον **Πρόεδρο** της και **δύο μέλη**. Ο Πρόεδρος και τα μέλη της Επιτροπής **Διαιτησίας** προτείνονται από την Επιτροπή Υπερελαφρών & Paramotor ή το σωματείο που διοργανώνει τον αγώνα και εγκρίνονται από την ΕΛ.Α.Ο. Μπορεί επίσης να προταθεί και ένα αναπληρωματικό μέλος.

Αποστολή της Επιτροπής **Διαιτησίας** είναι να διαπιστώσει και να πιστοποιήσει κατά πόσον ο αγώνας διεξάγεται σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς. Η Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να παίρνει ότι απόφαση είναι αναγκαία ανάλογα με τις περιστάσεις και να διευθετεί ενστάσεις ή διαφορές μεταξύ των αθλητών/ομάδων ή/και του διοργανωτή. Οι αποφάσεις της είναι δεσμευτικές για τα εμπλεκόμενα μέρη.

Τόσο ο Διευθυντής Αγώνα όσο και τα μέλη της Επιτροπής **Διαιτησίας** και ο Τεχνικός Σύμ-

βουλος δεν μπορούν να συμμετέχουν σαν αγωνιζόμενοι στον αγώνα που κατέχουν οργανική θέση.

Κατά τη διάρκεια του αγώνα, ο Δ/ντής Αγώνα, οι κριτές και οι χρονομέτρες θα βρίσκονται εντός οριοθετημένου τετραγώνου διαστάσεων 15m X 15m στο οποίο **δεν επιτρέπεται να εισέλθει** κανένα μέλος πληρώματος ή Αρχηγός Ομάδος εκτός αν κληθεί από το Διευθυντή Αγώνα. Σε περίπτωση εισόδου μέλους πληρώματος ή Αρχηγού Ομάδος και μη συμμόρφωσης στις υποδείξεις του Διευθυντή Αγώνα, ο τελευταίος μπορεί να επιβάλλει **Τεχνική Ποινή 50 βαθμών** σε γύρο του πληρώματος αυτού ή σε γύρο **κάθε πληρώματος** της ομάδος, αντίστοιχα.

4.3 Αεροσκάφη

Στο αγώνισμα αυτό μπορεί να λάβουν μέρος **μόνον ΥΠΑΜ** στις ακόλουθες κατηγορίες:

- **RAL1** (3-αξόνων, ξηράς, μονοθέσιο)
- **RAL2** (3-αξόνων, ξηράς, διθέσιο)
- **RAM1** (3-αξόνων, αμφίβιο, μονοθέσιο)
- **RAM2** (3-αξόνων, αμφίβιο, διθέσιο)
- **RWL1** (μετατόπισης βάρους, ξηράς, μονοθέσιο)
- **RWL2** (μετατόπισης βάρους, ξηράς, διθέσιο)
- **RWM1** (μετατόπισης βάρους, αμφίβιο, μονοθέσιο)
- **RWM2** (μετατόπισης βάρους, αμφίβιο, διθέσιο)

Για να διεξαχθεί αγώνας σε μια κατηγορία θα πρέπει να έχουν δηλώσει συμμετοχή **3 τουλάχιστον σωματεία** και **6 τουλάχιστον πληρώματα** εκτός αν ορίζει διαφορετικά η **Γενική Προκήρυξη Αγωνιστικής Περιόδου** της χρονιάς.

Μπορεί να γίνει **συγχώνευση κατηγοριών** αν δεν είναι επαρκής ο αριθμός των δηλώσεων. Έτσι, **για παράδειγμα** οι κατηγορίες **RAL2** και **RAM2** μπορούν να θεωρηθούν σαν μια ενιαία κατηγορία **RA2** και να αγωνιστούν μαζί ΥΠΑΜ ξηράς και αμφίβιες. Συγχώνευση **μονοθέσιων** και **διθέσιων** κατηγοριών δεν μπορεί να γίνει εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων όπου δεν επαρκούν οι συμμετοχές για να γίνουν ξεχωριστές κατηγορίες και μόνο με τη σύμφωνη γνώμη του Δ/ντή Αγώνα και των υπόλοιπων πληρωμάτων που συμμετέχουν στον αγώνα. Τέλος, σε **καμία περίπτωση** δεν μπορεί να γίνει συγχώνευση κατηγοριών 3-αξόνων και μετατόπισης βάρους.

Οι ΥΠΑΜ που λαβαίνουν μέρος στον αγώνα θα πρέπει απαραίτητα, με ευθύνη του Κυβερνήτη, να είναι εφοδιασμένες με τον απαραίτητο εξοπλισμό και έγγραφα που προβλέπονται από τον εκάστοτε Κανονισμό Εκμετάλλευσης ΥΠ.Α.Μ. της Υ.Π.Α. (**ΦΕΚ 1360B/2-9-2010** ή νεότερο).

4.4 Κριτές

Ο ελάχιστος αριθμός κριτών για την διεξαγωγή του αγώνα είναι **τρεις**:

- **Κριτής Διαδρόμου:** Σημειώνει τις χρονικές στιγμές που η ΥΠΑΜ διέρχεται από τη **Line 0** του κουτιού προσγείωσης, με ακρίβεια δευτερολέπτου, κατά τη διάρκεια των 2 κύκλων ώστε να υπολογιστεί η ποινή καθυστέρησης ή προπορείας. Επίσης, είναι υπεύθυνος για την παρακολούθηση της τήρησης επί του ίχνους του διαδρόμου για 30sec τουλάχιστον μετά την απογείωση και της σωστής εκτέλεσης του κύκλου (σωστή φορά, σωστή εκτέλεση, στροφές 360°, εγκατάλειψη) ώστε να επιβληθούν οι ανάλογες ποινές. Ο κριτής θα πρέπει να είναι εφοδιασμένος με 2 κατάλληλα **αθλητικά χρονόμετρα**, ένα για την 1η φάση του γύρου και ένα για τον συνολικό χρόνο. Λόγω της σπουδαιότητας της χρονομέτρησης στον αγώνα σε καμιά περίπτωση η μέτρηση του χρόνου δεν πρέπει να γίνεται με ρολόγια χειρός, κινητά τηλέφωνα ή ταμπλέτες.
- **Βοηθός Κριτής Διαδρόμου:** Φέρει 2 χρονόμετρα και δρα παράλληλα και επικουρικά του Κριτή Διαδρόμου ώστε να αντιμετωπιστεί η περίπτωση δυσλειτουργίας κάποιου χρονομέτρου ή ανθρώπινου σφάλματος.
- **Κριτής Προσγείωσης:** Σημειώνει το σημείο προσγείωσης της ΥΠΑΜ στις 2 προσγειώσεις. Επίσης, δρα επικουρικά του Κριτή Διαδρόμου κατά τις υπόλοιπες φάσεις του αγώνα.

Ο **Κριτής Διαδρόμου** ορίζεται ως ο **επικεφαλής** των 3 κριτών και είναι υπεύθυνος για τη συμπλήρωση του ειδικού εντύπου για κάθε γύρο και κάθε πλήρωμα ώστε να διευκολύνεται η βαθμολόγηση των πληρωμάτων. Επικεφαλής όλων των κριτών είναι ο **Διευθυντής Αγώνα** ο οποίος και εγκρίνει τους κριτές κάθε αγώνα. Είναι σκόπιμο να υπάρχουν και **αναπληρωματικοί κριτές** ώστε να μπορούν να συνδράμουν εάν παραστεί ανάγκη.

4.5 Καιρός

Ο αγώνας μπορεί να 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 επικρατούσες καιρικές συνθήκες την ώρα του αγώνα καθιστούν επισφαλείς τις προσγειώσεις ακριβείας τότε το Task 2 της Προσγείωσης Ακριβείας δύναται να μην βαθμολογείται, με απόφαση του Δ/ντή Αγώνα και ο αγώνας να συνεχίζεται με βαθμολόγηση μόνο του Task 1. Η απόφαση για μη βαθμολόγηση του Task 2 θα λαμβάνεται για κάθε γύρο ξεχωριστά και θα ισχύει για όλα τα πληρώματα που συμμετέχουν.

Αν οι καιρικές συνθήκες επιδεινώνονται κατά τη διάρκεια του αγώνα, καθιστώντας επισφαλείς τις πτήσεις των πληρωμάτων, είναι στη διακριτική ευχέρεια του Διευθυντή Αγώνα να τον

διακόψει. Στην περίπτωση διακοπής του αγώνα λόγω επιδείνωσης του καιρού, εφ' όσον έχουν ολοκληρωθεί **ένας ή περισσότεροι** γύροι τότε από αυτούς τους γύρους θα προκύψουν και τα προσωρινά αποτελέσματα του αγώνα. Εάν δεν έχει ολοκληρωθεί κανένας γύρος ο αγώνας θεωρείται ως μη πραγματοποιηθείς.

4.6 Πληρώματα

Το πλήρωμα του αεροπλάνου αποτελείται από τον **Κυβερνήτη** και, σε διθέσιες ΥΠΑΜ, τον **Συγκυβερνήτη**, που υπάγονται **υποχρεωτικά** στο ίδιο σωματείο (Αερολέσχη).

Για την πραγματοποίηση οποιασδήποτε κατηγορίας σε έναν αγώνα θα πρέπει να υπάρχουν **κατ' ελάχιστο 6 συμμετοχές από τουλάχιστον 3 σωματεία** στην κατηγορία αυτή.

Είναι δυνατόν με την ίδια ΥΠΑΜ να αγωνιστούν **έως 3 το πολύ** διαφορετικά πληρώματα, από το ίδιο ή άλλο σωματείο, εφ' όσον αυτό είναι χρονικά εφικτό και με την έγκριση του Δ/ντή Αγώνα.

Σε περίπτωση **τεχνικής βλάβης**, ο Διευθυντής Αγώνα μπορεί να εγκρίνει τη χρήση άλλης ΥΠΑΜ, εφόσον αυτή είναι διαθέσιμη.

Στην περίπτωση **διθέσιων ΥΠΑΜ** ο Συγκυβερνήτης δεν είναι απαραίτητο να είναι κάτοχος πτυχίου χειριστή ΥΠΑΜ ή ανώτερου.

Όλοι οι αθλητές που συμμετέχουν πρέπει να είναι εγγεγραμμένοι **ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ** στο Αθλητικό Μητρώο της ΕΛ.Α.Ο. και να έχουν σε ισχύ τα προβλεπόμενα από τον εκάστοτε Κανονισμό Εκμετάλλευσης ΥΠ.Α.Μ. της Υ.Π.Α. (**ΦΕΚ 1360Β/2-9-2010 ή νεότερο**) έγγραφα καθώς και Κάρτα Υγείας Αθλητή σε ισχύ (**Φ.Ε.Κ. 3254Β/8-8-2018**).

Τα πληρώματα θα πρέπει να λάβουν υπόψιν τα ακόλουθα κατά τη δήλωση συμμετοχής τους:

- Πληρώματα που δεν δήλωσαν έγκαιρα τη συμμετοχή τους, μέσω της ειδικής φόρμας που συνοδεύει το 1^ο Ενημερωτικό Δελτίο και τα ονόματά τους δεν περιλαμβάνονται στο 2^ο Ενημερωτικό Δελτίο σε καμία περίπτωση **ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΕΤΑΙ** να συμμετάσχουν στον αγώνα.
- Πληρώματα που δήλωσαν έγκαιρα συμμετοχή σε διθέσια κατηγορία αλλά ο συγκυβερνήτης δεν μπορεί να πετάξει, για οποιονδήποτε λόγο, δεν μπορούν να λάβουν μέρος στον αγώνα παρά μόνο εκτός συναγωνισμού, χωρίς να προσμετρήσει η συμμετοχή τους στην αξιολόγηση των σωματείων και μόνον με τη σύμφωνη γνώμη του Δ/ντή Αγώνα.
- Αλλαγές στη σύνθεση των πληρωμάτων, σε σχέση με την αρχική τους δήλωση, **ΔΕΝ ΕΠΙΤΡΕΠΟΝΤΑΙ**.

- Κατά την δήλωση των πληρωμάτων σε διαθέσιμα κατηγορία, είναι δυνατόν να δηλωθούν τα ονόματα 2 συγκυβερνητών στην ειδική φόρμα και τελικά να πετάξει στον αγώνα ο ένας από τους δύο.
- Ταυτόχρονα με την αποστολή των συμμετοχών και για να θεωρηθούν αυτές 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**. Το αποδεικτικό κατάθεσης θα αποστέλλεται από το σωματείο στον διοργανωτή μαζί με τις συμμετοχές στον αγώνα ή το αργότερο 2 ημέρες μετά. Πέραν της προθεσμίας αυτή η μη αποστολή του αποδεικτικού κατάθεσης καθιστά άκυρες τις συμμετοχές. Το Παράβολο Συμμετοχής καλύπτει μόνον έξοδα της διοργάνωσης. Σε καμία περίπτωση, δεν καλύπτει έξοδα μετακίνησης, διαμονής και διατροφής των πληρωμάτων.
- Επιστροφή του Παραβόλου Συμμετοχής μπορεί να γίνει μόνον σε όσα πληρώματα ακυρώσουν εγγράφως τη συμμετοχή τους, το αργότερο 48 ώρες πριν την ώρα της επίσημης έναρξης των προπονήσεων. Αν για παράδειγμα ο αγώνας γίνεται Σάββατο και η Παρασκευή έχει οριστεί ως ημέρα προπονήσεων, τότε ακύρωση συμμετοχής με επιστροφή του Παραβόλου μπορεί να γίνει το αργότερο έως το πρωί της Τετάρτης.

4.7 Βιντεοσκόπηση-Ηχογράφηση

Θα πρέπει **απαραίτητα** να υπάρχει **Βιντεοσκόπηση** με κάμερα υψηλής ανάλυσης, αποκλειόμενων κινητών τηλεφώνων και ταμπλετών, όλων των προσγειώσεων ακριβείας του αγώνα και από θέση που να φαίνεται ευκρινώς το σημείο πρώτης και τελικής επαφής του κυρίου σκέλους με το έδαφος ώστε να χρησιμοποιηθεί, αν χρειαστεί, σε περίπτωση ένστασης.

Αν είναι εφικτό τα Box μπορούν να είναι αριθμημένα με μεγάλους, ευδιάκριτους αριθμούς (-2, -1, 0, 1, 2 κλπ) ή γράμματα (Y, X, 0, A, B, C κλπ) ώστε να είναι ευκολότερα αναγνωρίσιμο το σημείο επαφής και επίσης η κάμερα να καταγράφει **ημερομηνία** και **ώρα**. Επίσης, αν είναι τεχνικά εφικτό μπορεί να γίνεται βιντεοσκόπηση όλων των φάσεων του αγώνα για χρήση σε περίπτωση ενστάσεων.

Τέλος, αν είναι δυνατόν θα πρέπει να ηχογραφούνται οι επικοινωνίες αεροσκαφών και εδάφους για λόγους ασφαλείας.

4.8 Πρόσθετες Ποινές

Πλήρωμα το οποίο κατά τη διάρκεια του αγώνα

- παραβαίνει τους αγωνιστικούς κανονισμούς

- παραβαίνει τους κανόνες ασφαλείας
- επιδεικνύει ανάρμοστη συμπεριφορά
- θέτει σε κίνδυνο με την πτήση του αθλητές, θεατές ή περιουσίες
- δολιεύεται τον αγώνα

μπορεί να δεχθεί κατ' ελάχιστο προειδοποιητική προφορική επίπληξη και σε περίπτωση υποτροπής ή σοβαρής παράβασης μπορεί να αποκλεισθεί και να του ζητηθεί να εγκαταλείψει άμεσα τον αγώνα. Την απόφαση αποκλεισμού παίρνει ο Διευθυντής Αγώνα μετά από εισήγηση των κριτών ή την τεκμηριωμένη καταγγελία αθλητών.

Πλήρωμα που φέρει **σημάδια μέθης** δεν του επιτρέπεται να εκκινήσει τον κινητήρα της ΥΠΑΜ του και αποκλείεται από τον αγώνα.

4.9 Ημέρες Διεξαγωγής Αγώνα - Ενημέρωση (Briefing)

Για την ομαλότερη διεξαγωγή των αγώνων **Πρωταθλήματος και Κυπέλλου** ορίζεται ως ημέρα διεξαγωγής των αγώνων η ημέρα του **Σαββάτου**. Η **Παρασκευή** ορίζεται ημέρα αφίξεως και υποχρεωτικής ενημέρωσης πληρωμάτων (Briefing). Η **Κυριακή** ορίζεται ως ημέρα ολοκλήρωσης του αγώνα (**Spare Day**), σε περίπτωση που οι καιρικές συνθήκες δεν επιτρέπουν την ολοκλήρωση του αγώνα το Σάββατο, καθώς και ως ημέρα αναχωρήσεως των πληρωμάτων. Επιτρέπεται η αναχώρηση πληρωμάτων και μετά το πέρας των αγώνων, με γνώμονα την ασφάλεια πτήσεων και τα περιθώρια χρόνου επιστροφής του εκάστοτε πληρώματος.

Για τους Περιφερειακούς και Διασυλλογικούς αγώνες ορίζεται ως ημέρα διεξαγωγής των αγώνων η ημέρα είτε του Σαββάτου είτε της Κυριακής.

Η **ενημέρωση** των πληρωμάτων γίνεται:

- Σε αγώνες Πανελλήνιους, Κυπέλλου και Περιφερειακούς **ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ** την προηγούμενη ημέρα του αγώνα.
- Σε αγώνες Διασυλλογικούς είτε την προηγούμενη ημέρα είτε την ημέρα του αγώνα αλλά με αυστηρά καθορισμένο χρονικό όριο προσέλευσης.

Στην ενημέρωση παρουσιάζονται λεπτομέρειες σχετικά με τον αγώνα, παραδίδονται στα πληρώματα οι φάκελοι αγώνα, γίνεται μετεωρολογική ενημέρωση καθώς και ενημέρωση για τις διαδικασίες σε ισχύ κατά τη διάρκεια του αγώνα. Επίσης, γίνεται κλήρωση για τον καθορισμό της σειράς με την οποία θα αγωνιστούν τα πληρώματα στον αγώνα και ανακοινώνονται οι χρόνοι εκτέλεσης των φάσεων από τον Διευθυντή Αγώνα.

Πλήρωμα που **τουλάχιστον ένα μέλος του** δεν λαβαίνει μέρος στην ενημέρωση **αποκλείεται από τον αγώνα** χωρίς δικαίωμα επιστροφής του Παραβόλου Συμμετοχής (Entry Fee).

Σε αγώνες Διασυλλογικούς, που η ενημέρωση θα πραγματοποιηθεί την προηγούμενη των

αγώνων, είναι εφικτό να παρίσταται στην ενημέρωση μόνο ο **Αρχηγός** κάθε ομάδας για να ενημερωθεί. Αποτελεί τέλος ευθύνη του Αρχηγού Ομάδας να ενημερώσει με την σειρά του όλα τα υπόλοιπα πληρώματα του συλλόγου του. Τυχόν άγνοια των κανόνων της διεξαγωγής των αγώνων από πληρώματα που συμμετέχουν, λόγο ελλιπούς ενημέρωσης από τον Αρχηγό Ομάδας, τα θέτει αυτόματα εκτός συμμετοχής. Πριν την έναρξη των αγώνων ο Δ/ντής του αγώνα μπορεί να ελέγξει το επίπεδο ενημέρωσεως των συμμετεχόντων.

Απαγορεύεται το κάπνισμα σε όλες τις ενημερώσεις που πραγματοποιούνται σε κλειστό χώρο.

4.10 Ενστάσεις

Ενστάσεις υποβάλλονται **γραπτώς** και μόνον από τον **Αρχηγό** κάθε ομάδας. Στην ένσταση πρέπει να αναφέρεται σαφώς το άρθρο του παρόντος Κανονισμού που έχει παραβιαστεί. Μαζί με την ένσταση καταβάλλεται και ένα χρηματικό ποσό το ακριβές ύψος του οποίου προσδιορίζεται από τους διοργανωτές κάθε αγώνα και αναφέρεται στο 1^ο Ενημερωτικό Δελτίο που εκδίδεται πριν τον αγώνα. Η ένσταση κρίνεται από τη **Επιτροπή Διαιτησίας**. Αν δεν υπάρχει **ομοφωνία** η απόφαση λαμβάνεται κατά **πλειοψηφία**. Σε περίπτωση δίκαιωσης της ένστασης, το ποσό αυτό επιστρέφεται. Στο **Παράρτημα 6** υπάρχει υπόδειγμα **Φύλλου Ένστασης**.

Σε περίπτωση ένστασης σχετικά με την προσγείωση ακριβείας το video του αγώνα είναι το μόνο αποδεκτό τεκμήριο ενώ αποκλείονται φωτογραφίες σαν τεκμήρια.

4.11 Αποτελέσματα

Μετά τη λήξη του αγώνα εκδίδονται τα **φύλλα αγώνα** για κάθε πλήρωμα όπου φαίνεται λεπτομερώς η αναλυτική βαθμολογία και λαβαίνουν **ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΑ** γνώση αυτών όλα τα πληρώματα που συμμετείχαν στον αγώνα ώστε να μπορούν, εάν επιθυμούν, να υποβάλλουν τεκμηριωμένη ένσταση. Μετά την παρέλευση λογικού χρονικού διαστήματος και εκδίκασης τυχόν ενστάσεων εκδίδονται τα **προσωρινά** αποτελέσματα και γίνονται οι απονομές. Τα αποτελέσματα αυτά αποστέλλονται **αυθημερόν** και στην ΕΛΑΟ, υπογεγραμμένα από τον **Διευθυντή Αγώνα** και την **Επιτροπή Διαιτησίας**.

Σε περίπτωση **ισοβαθμίας** πληρωμάτων, η κατάταξη αρχικά γίνεται με βάση το μικρότερο άθροισμα των ποινών προπορείας/καθυστέρησης όλων των γύρων (άθροισμα ποινών Π1α+Π1β). Σε περίπτωση και νέας ισοβαθμίας τα πληρώματα αυτά καταλαμβάνουν από κοινού την ίδια θέση.

Τα αποτελέσματα πρέπει να εκδίδονται σε 2 μορφές:

- **Αναλυτική.** Εκτός των ανωτέρω στοιχείων αναγράφεται αναλυτικά η βαθμολογία σε κάθε task και το πώς αυτή προκύπτει. Στο **Παράρτημα 4** υπάρχει υπόδειγμα

Φύλλου Αναλυτικής Βαθμολογίας.

- **Συνοπτική.** Αναγράφονται μόνο τα ονόματα του πληρώματος, το σωματείο, το νηολόγιο της ΥΠΙΑΜ και η συνολική βαθμολογία. Στο **Παράρτημα 5** υπάρχει υπόδειγμα Φύλλου Συνοπτικής Βαθμολογίας.

Η **οριστικοποίηση** των αποτελεσμάτων και τυχόν μεταβολές επί αυτών γίνεται από το Δ.Σ. της ΕΛΑΟ.

Αν είναι εφικτό μπορεί να υπάρχει πίνακας στο χώρο των πληρωμάτων για την ανάρτηση ανακοινώσεων, προσωρινών αποτελεσμάτων κάθε γύρου κλπ.

4.12 Απονομές

Κύπελλα απονέμονται στα 3 πρώτα πληρώματα σε κάθε κατηγορία και αγώνα ενώ έντυπα αναμνηστικά διπλώματα απονέμονται σε όλα τα πληρώματα που συμμετέχουν στον αγώνα.

Στις διοργανώσεις Πρωταθλήματος και Κυπέλλου κύπελλα απονέμονται στα 3 πρώτα πληρώματα κατά κατηγορία καθώς και στο σωματείο ο κυβερνήτης του οποίου κατέλαβε την πρώτη θέση στο Πρωτάθλημα και Κύπελλο.

Υπάρχει και η δυνατότητα απονομής **ειδικών βραβείων**, σε κάθε αγώνα ξεχωριστά, εφόσον συντρέχουν ειδικοί λόγοι και κατόπιν σχετικής πρότασης. Παραδείγματα ειδικών βραβείων είναι:

- βράβευση του σωματείου με τις περισσότερες συμμετοχές σε έναν αγώνα
- βράβευση του σωματείου που θα τερματίσει πρώτο στο Πρωτάθλημα ή στο Κύπελλο
- βράβευση στο πλήρωμα που θα πάρει μηδενικούς βαθμούς ποινής στη δοκιμασία χρονομέτρησης
- βράβευση στο πλήρωμα που θα πάρει μηδενικούς βαθμούς ποινής στη δοκιμασία των προσγειώσεων

Η αθλοθέτηση των ειδικών βραβείων μπορεί να γίνει και από χορηγούς.

4.13 Γλώσσα

Επίσημη γλώσσα του αγώνα είναι η **Ελληνική** κάνοντας όμως και χρήση των αγγλικών αεροπορικών όρων (ορολογία **ICAO**).

4.14 Ώρα

Επίσημη ώρα του αγώνα θα είναι η τοπική.

4.15 Ενημερωτικά Δελτία

Το 1^ο **Ενημερωτικό Δελτίο** αποστέλλεται ηλεκτρονικά σε όλα τα σωματεία που δραστηριοποιούνται στις ΥΠΑΜ **45 έως 30 ημέρες** πριν την ημερομηνία διεξαγωγής του αγώνα. Το 2^ο **Ενημερωτικό Δελτίο** αποστέλλεται ηλεκτρονικά **4 με 5 ημέρες** πριν την ημερομηνία διεξαγωγής του αγώνα. Τα Ενημερωτικά Δελτία συντάσσονται με μέριμνα της Επιτροπής Υπερελαφρών & Paramotor και αναρτώνται και στον δικτυακό της τόπο (microlights.elao.gr).

4.16 Φύλλο Αγώνα

Μετά τη λήξη του αγώνα και το αργότερο εντός 15 ημερών αποστέλλεται στην ΕΛΑΟ το **Φύλλο Αγώνα**, το οποίο υπογράφεται από τον **Δ/ντή Αγώνα** και τα μέλη της **Επιτροπής Διαιτησίας**.

4.17 Λογισμικό Βαθμολόγησης

Το λογισμικό βαθμολόγησης του αγώνα θα παρέχεται **παραμετροποιημένο** για κάθε αγώνα από την Επιτροπή Υπερελαφρών & Paramotor.

4.18 Διεξαγωγή Πρωταθλήματος και Κυπέλλου

Σε περίπτωση πραγματοποίησης του Πανελληνίου Πρωταθλήματος ή του Πανελληνίου Κυπέλλου σε 2 ή περισσότερους γύρους οι λεπτομέρειες διεξαγωγής των Πανελληνίων Αγώνων και των Αγώνων Κυπέλλου θα περιγράφονται αναλυτικά στην **Προκήρυξη Πρωταθλήματος ή Κυπέλλου** που θα εκδίδεται από την Επιτροπή Υπερελαφρών & Paramotor στην αρχή της χρονιάς, σύμφωνα με τις εκάστοτε επιθυμίες των Σωματείων για πραγματοποίηση ανάλογων διοργανώσεων.

4.19 Χώροι υγιεινής και ανάπαυσης των πληρωμάτων

Σε αγώνες Πρωταθλήματος, Κυπέλλου ή Περιφερειακούς, το σωματείο που φιλοξενεί τη διοργάνωση θα πρέπει **υποχρεωτικά** να έχει εξασφαλίσει **χώρους υγιεινής** και **σκιερούς χώρους ανάπαυσης** για τα πληρώματα. Η μη τήρηση του όρου αυτού επιφέρει **ματαίωση** του αγώνα με απόφαση του Δ/ντή Αγώνα.

4.20 Αεροσκάφη στον αέρα κατά τη διάρκεια του αγώνα

Σε κάθε γύρο κανονικά βρίσκεται ένα αεροπλάνο στον αέρα. Εάν όμως η διαμόρφωση του αεροδρομίου το επιτρέπει (επαρκείς τροχόδρομοι, δυνατότητα άμεσης ελευθέρωσης του διαδρόμου χωρίς ανάγκη backtrack κ.λ.π.) είναι δυνατόν να βρίσκονται στον αέρα **μέχρι και 2**

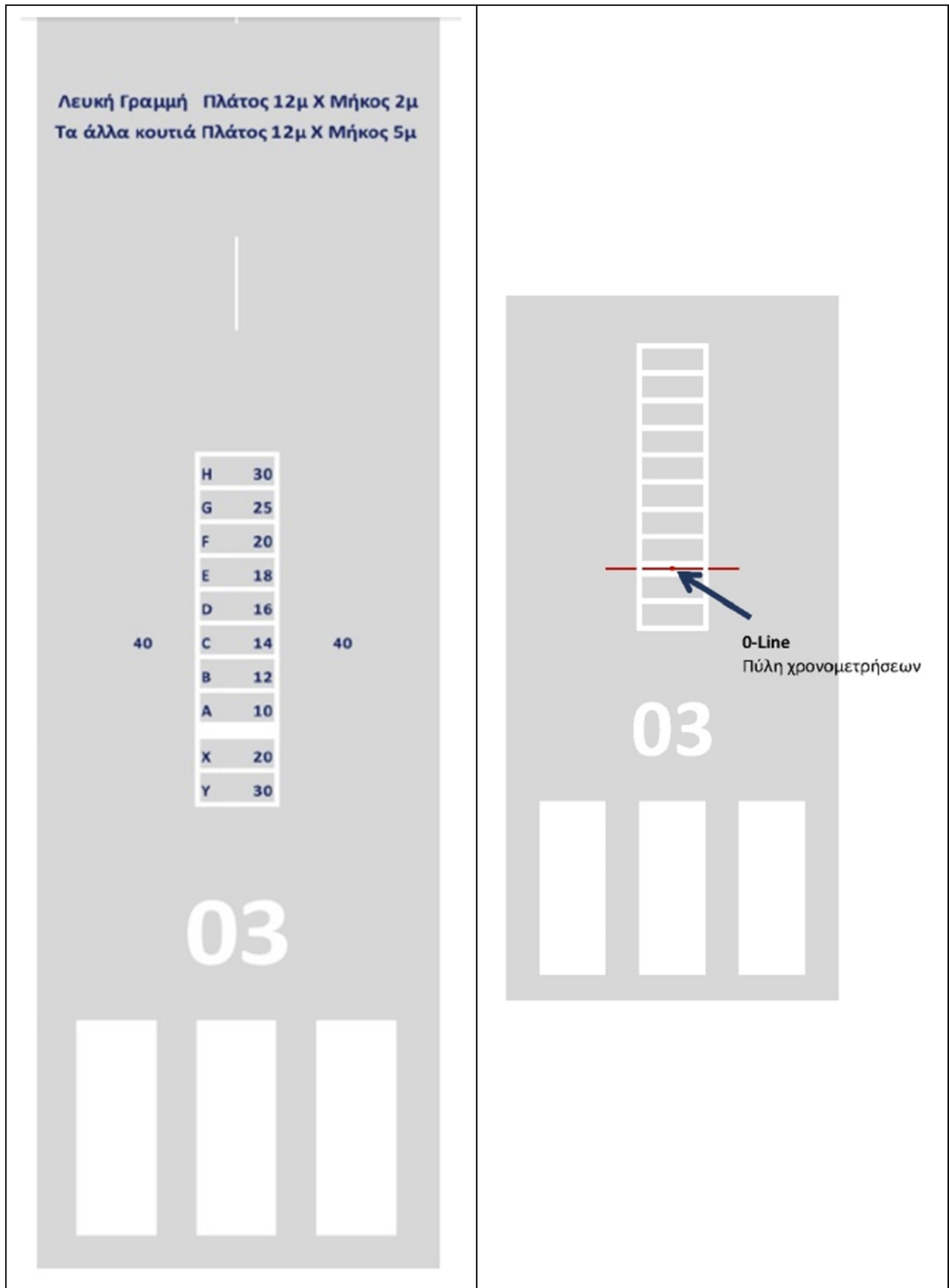
αεροσκάφη, ισοδύναμων επιδόσεων, σε κάθε γύρο με **επαρκή διαχωρισμό** μεταξύ τους. Προτείνεται όταν το 1^ο αεροπλάνο βρίσκεται στο υπήνεμο στη 2^η φάση του γύρου του το 2^ο αεροπλάνο να απογειώνεται και να ξεκινάει την 1^η φάση του γύρου του. Στην περίπτωση αυτή θα πρέπει να υπάρχουν περισσότεροι κριτές για τη βαθμολόγηση των δύο πληρωμάτων.

4.21 Εγκατάσταση κάμερας στο πιλοτήριο

Στους αγώνες (Πανελλήνιους, Περιφερειακούς, Κυπέλου) προβλέπεται η εγκατάσταση **κάμερας στο πιλοτήριο** που να καταγράφει πλήρωμα και πίνακα οργάνων. Οι λήψεις των καμερών ελέγχονται από το Δ/ντη Αγώνα και σε περίπτωση που διαπιστωθεί πως πλήρωμα δολιεύθηκε τον αγώνα (χρήση GPS ή άλλων τεχνικών βοηθημάτων κ.α) σ' αυτό **επιβάλλεται ποινή αποκλεισμού από τον αγώνα**.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1:
ΚΟΥΤΙ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΕΩΝ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ**



**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2:
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΦΥΛΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ		2						
ΕΛΑΟ/ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ XXXXXXXXXXXX ΑΓΩΝΕΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ 201Χ Πόλη ΧΧ/ΧΧ/201Χ ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΣ & ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ		ΓΥΡΟΣ Α/ΦΟΣ: ΣΥΝΟΛΟ ΠΟΙΝΩΝ						
Επιθυμητός χρόνος φάσης 1: Επιθυμητός συνολικός χρόνος:		52						
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">3:10</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">6:10</td> <td></td> </tr> </table>		3:10		6:10				
3:10								
6:10								
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%; text-align: center;">AIRCLUB1</td> <td style="width: 50%;"></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">PILOT1</td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">CORPLOT1</td> <td></td> </tr> </table>		AIRCLUB1		PILOT1		CORPLOT1		
AIRCLUB1								
PILOT1								
CORPLOT1								
ΣΩΜΑΤΕΙΟ Κυβερνήτης Συγκυβερνήτης								
ΦΑΣΗ	Task	Χρόνος φάσης	Συνολικός Χρόνος	Προπορ. Καθυστέρ. sec	ΠΟΙΝΕΣ	Επεξήγηση ποινών		
1	1	Διέλευση από Γραμμή 0 - Έναρξη χρονομέτρησης-						
	2	Απογείωση						
	3	ΣΤΡΟΦΗ ΑΡΙΣΤΕΡΑ				0	Π3α 40B	
	4	Σωστή στροφή?				0	Π4α 60B	
	5	Σωστή εκτέλεση κύκλου?				0	Π5α 100B	
	6	Στροφές 360 στον κύκλο ή επικίνδυνη προσέγγιση?				0	Π6α 300B	
	7	Εγκατάλειψη?				30	Π1α 3B/sec	
	8	Διέλευση από τη Γραμμή 0	2:59		0:11			
	9	Προσγείωση ακριβείας	BOX0			0	Π2β 0 έως 40	
ΦΑΣΗ	Task	Χρόνος φάσης	Συνολικός Χρόνος	Προπορ. Καθυστέρ. sec	ΠΟΙΝΕΣ	Επεξήγηση ποινών		
2	1	Απογείωση						
	2	ΣΤΡΟΦΗ ΔΕΞΙΑ				0	Π3β 40B	
	3	Σωστή στροφή?				0	Π4β 60B	
	4	Σωστή εκτέλεση κύκλου?				0	Π5β 100B	
	5	Στροφές 360 στον κύκλο ή επικίνδυνη προσέγγιση?				0	Π6β 300B	
	6	Εγκατάλειψη?				12	Π1β 3B/sec	
	7	Διέλευση από τη Γραμμή 0 - Λήξη χρονομέτρησης		6:05	0:05			
	8	Προσγείωση ακριβείας	BOXA			10	Π2β 0 έως 40	
Συμπλήρωση		Αυτόματος Υπολογισμός		BOXC (=>Κ,Υ,Θ,Α,Β,Δ,Ε,Γ,Ζ) ή ΟΥΤ				

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3:

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΦΥΛΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΣΕΛΙΔΑΣ 9

<p>ΕΛΑΟ/ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ XXXXXXXXXXXX ΑΓΩΝΕΣ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ 201X Πόλη XX/XX/201X ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΣ & ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ</p>		<p>ΦΥΛΛΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ</p>		<p>ΓΥΡΟΣ</p> <p>A/ΦΟΣ:</p> <p>ΣΥΝΟΛΟ ΠΟΙΝΩΝ</p>	<p>1</p> <p>SX-ABC</p> <p>190</p>	
<p>ΣΩΜΑΤΕΙΟ Κυβερνήτης Συγκυβερνήτης</p>		<p>ΑΙΡCΛUB1 PILOT1 COP1LOT1</p>	<p>3:30 8:00</p>	<p>Επιθυμητός χρόνος φάσης 1: Επιθυμητός συνολικός χρόνος:</p>		
ΦΑΣΗ	Task	Χρόνος φάσης	Συνολικός Χρόνος	Προπορ. Καθυστέρ.,sec	ΠΟΙΝΕΣ	Επεξήγηση ποινών
1	1	Διέλευση από Γραμμή 0-Έναρξη χρονομέτρησης-				
	2	Απογείωση				
	3	ΣΤΡΟΦΗ ΑΡΙΣΤΕΡΑ				40 Π3α 40B
	4	Σωστή στροφή?				0 Π4α 60B
	5	Σωστή εκτέλεση κύκλου?				0 Π5α 100B
	6	Στροφές 360 στον κύκλο ή επικίνδυνη προσέγγιση?				0 Π6α 300B
	7	Εγκατάλειψη?				
	8	Διέλευση από τη Γραμμή 0	3:41		0:11	30 Π1α 3B/sec
	9	Προσγείωση ακριβείας	OUT			40 Π2β 0 έως 40
		BOX:				
ΦΑΣΗ	Task	Χρόνος φάσης	Συνολικός Χρόνος	Προπορ. Καθυστέρ.,sec	ΠΟΙΝΕΣ	Επεξήγηση ποινών
2	1	Απογείωση				
	2	ΣΤΡΟΦΗ ΔΕΞΙΑ				0 Π3β 40B
	3	Σωστή στροφή?				0 Π4β 60B
	4	Σωστή εκτέλεση κύκλου?				0 Π5β 100B
	5	Στροφές 360 στον κύκλο ή επικίνδυνη προσέγγιση?				0 Π6β 300B
	6	Εγκατάλειψη?				
	7	Διέλευση από τη Γραμμή 0 - Λήξη χρονομέ/σης	BOXF	7:39	0:21	60 Π1β 3B/sec
	8	Προσγείωση ακριβείας	BOXF			20 Π2β 0 έως 40
		BOX:				
Συμπλήρωση		Αυτόματος Υπολογισμός	BOX? (Γ=X,Y,0,A,B,C,D,E,F,G,H) ή OUT			

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5:

ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΦΥΛΛΟΥ ΣΥΝΟΠΤΙΚΗΣ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ

ΕΛΛΟ/ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΛΑΦΡΩΝ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΙ ΑΓΩΝΕΣ ΥΠΕΡΕΛΛΑΦΡΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ 2019 Κατηγορία RAL2T - Τατόι 12-13/10/2019 ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΜΕΝΟΣ ΚΥΚΛΟΣ & ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗ ΑΚΡΙΒΕΙΑΣ				ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΥΠΑΜ 2019				
Θέση	Κυβερνήτης	Συγκυβερνήτης	Σωματείο	Α/φος	ΓΥΡΟΣ 1	ΓΥΡΟΣ 2	ΓΥΡΟΣ 3	ΣΥΝΟΛΟ
1	ΜΑΔΕΜΑΝΗΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΣΕΡΡΩΝ	I-A394	67	34	38	139
2	ΚΑΤΡΑΝΙΔΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Α.Σ. ΘΗΒΑΣ	SX-UBJ	88	34	69	191
3	ΜΑΚΡΑΚΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΚΑΛΛΙΓΙΑΝΝΑΚΗ ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΤΑΛΩΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	OK-RUA64	90	84	49	223
4	ΦΙΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ	ΦΟΝΤΑΡΑΣ ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	SX-UAU	82	90	101	273
5	ΚΑΠΕΤΑΝΙΟΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ATHENS FLYING CLUB	I-C628	116	111	80	307
6	ΑΓΡΙΤΕΛΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΚΑΡΑΓΑΤΣΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΦΛΕΘΩΝ	I-C629	122	127	91	340
7	ΑΝΑΠΟΛΙΤΑΚΗΣ ΖΑΧΑΡΙΑΣ	ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	Α.Σ. ΘΗΒΑΣ	IC629	182	67	134	383
8	ΣΚΑΡΜΙΝΤΖΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΚΑΡΝΑΧΩΡΙΤΗΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝΑΣ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΡΑΕΟΥ	SX-UBY	600	600	600	1.800
8	ΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΧΡΗΣΤΟΣ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΑΡΑΕΟΥ	SX-UBY	600	600	600	1.800
8	LORENZO RONZI	ΧΟΡΤΗ ΜΑΡΙΑ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ Ν. ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	I-A729	600	600	600	1.800
8	ΛΑΜΠΡΟΣ ΒΑΓΓΕΛΗΣ	ΣΑΝΤΑΣ ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	I-C938	600	600	600	1.800
8	ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΠΡΕΒΕΖΑΣ	SX-UAU	600	600	600	1.800
8	ΑΒΔΕΛΑΣ ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	ΚΑΡΥΔΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΣΕΡΡΩΝ	OK-GUU34	600	600	600	1.800
8	ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ ΜΙΧΑΗΛ	ΑΕΡΟΛΕΣΧΗ ΣΕΡΡΩΝ	I-C917	600	600	600	1.800

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6:
ΥΠΟΔΕΙΓΜΑ ΦΥΛΛΟΥ ΕΝΣΤΑΣΗΣ**



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΕΡΑΘΛΗΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΥΠΕΡΕΛΑΦΡΩΝ & ΠΑΡΑΜΟΤΩΡ**



COMMISSION HELLENIC MICROLIGHT AIRCRAFT (CHMA)

<http://microlight.aelao.gr> - www.facebook.com/group/epitropiypereleatron/ - nikmak@otenet.gr - johnmademilas@usa.net

ΦΥΛΛΟ ΕΝΣΤΑΣΗΣ

Αγώνας: _____

Ημερομηνία: _____

Σωματείο: _____

Κείμενο: _____

Ο Αρχηγός Ομάδας: _____ Υπογραφή: _____

Παρέλαβε η Επιτροπή Διαιτησίας στις ___/___/___ και ώρα: ___:___

Απόφαση Επιτροπής: _____

Ο Πρόεδρος της Επιτροπής Διαιτησίας

Τα μέλη

Υπογραφή: _____

Υπογραφές: _____

Αεροπορική Βάση Δεκελείας- Τ.Θ. 51150 - 14510 Νέα Κηφισιά - Τηλ : (210) 9649 788 - Fax : (210) 9649 547
e-mail : elaoinfo@elao.gr