

**ПРАКТИЧЕСКОЕ РУКОВОДСТВО
ДЛЯ ОРГАНИЗАТОРОВ СОРЕВНОВАНИЙ
FAI/CIVL**

V1.3 ЯНВАРЯ 2002

Этот документ подготовлен:

Напои **BERGER** (Национальный Технический Советник FFVL)

С помощью:

Xavier **MURILLO** (Технический Советник PWCA)

И переведен Sarah Fenwick с разрешения FFVL

Последние исправления сделаны Dennis Pagen и Oliver Burghelle

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ

Xavier Murillo

страница 4

БЕЗОПАСНОСТЬ:

- О безопасности упражнения.
- Радио.
- Команда спасения.

страница 5
страница 5
страница 6

ВЫБОР УПРАЖНЕНИЯ:

- Этика: Выбор и постановка упражнений / условия.
- Общие процедуры для постановки упражнения.
- Факторы, которые определяют выборы упражнения.
- Выбор продолжительности времени стартового окна.
- Различный тип упражнений.
- Повторные старты.

страница 8
страница 8
страница 8
страница 10
страница 12
страница 12

СТАРТОВЫЕ ВОРОТА:

- Основы.
- Выбор старта.
- Стартовые ворота GPS

страница 13
страница 13
страница 14

ППМ:

- GPS ППМ.

страница 15
страница 15

ВЗЛЕТ:

- Оборудование.
- Площадка для взлета.
- Порядок событий.
- Брифинг Руководителей команд или пилотов.

страница 17
страница 17
страница 18
страница 19

В ТЕЧЕНИЕ ПОЛЕТА:

- Оборудование.
- Управление, развитие погодных условий, движение по маршруту.
- Процедуры для отмены/остановки упражнения.

страница 20
страница 20
страница 20

ФИНИШ:

- Выбор финиша: Безопасность.
- Организация финиша.
- Линия финиша и линия фиксации.
- Команда на финишной линии.

страница 21
страница 21
страница 22
страница 22

ПОДБОР:

- Оборудование.
- Организация подбора

страница 23
страница 24

РЕЗУЛЬТАТЫ:

- Оборудование.
- Форма флайт рапорта.

страница 25
страница 25

ПРОВЕРКА РЕЗУЛЬТАТОВ:

- Оборудование.
- Организация.
- Проверка трека маршрута.

страница 27
страница 27
страница 27

РЕЗУЛЬТАТЫ И ЖАЛОБЫ:

- Оборудование.
- Организация.

страница 28
страница 28
СТРАНИЦА 29

ТИПОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ:

- " Информация по безопасности".
- “ Список пилотов”.
- “ Список ППМ”.
- “ Доска упражнений ”.
- “ Список проверки старта/посадки ”.
- “ Флайт рапорт ”.
- “ Рапорт в листе проверки ”.
- “ Образец Бюджета ”.

страница 30
страница 31
страница 32
страницы 33/34
страница 35
страница 36
страница 37
страница 38

ПРИЛОЖЕНИЕ:

- Советы по безопасности, для Директоров соревнований.
- Связи с общественностью и средствами информации (Сара Фенвик).
- Освещение событий и Средства информации (Патрисия Лами).
- Форма Аккредитации.
- Выпуск пресс релиза

страница 40
страница 43
страница 45
страница 50
страница 51

ВВЕДЕНИЕ

Представлено: Xavier MURILLO

К командам организации соревнований и пилотам

Трудно организовать парашютные и дельтапланерные соревнования. Расписание и расположение старта и финиша, тип задачи, все может измениться в последнюю минуту. Даже утром перед упражнением, Вы не уверены, где оно будет. Цель - хороший пример. В течение нескольких дней, на финише может быть ни одного пилота и затем вдруг упражнение где 80 пилотов финишируют в то же самое время!

Роль организатора должна заключаться , не только в определении метеорологических условий, но также в готовности решить потенциальные проблемы. Законное заявление Мэрфи, что “ все, что может идти не так, как надо, будет идти неправильно ” относится к соревнованиям.

Организация Соревнования походит на цепь, где каждая связь является существенной. Если одно звено порвется, произойдет сбой. Как звено в цепи, каждый член команды организаторов несет большую ответственность.

После многих лет соревнований мы должны знать, как избежать проблем в упражнении которые могут возникнуть, и продолжаться прямо до вручения приза. Невидимый стартовый ППМ, не установленная линия финиша, неправильный ППМ, плохой выбор времени 'окна', и т.д., и т.д., может быстро свести на нет всю хорошую работу организатора и вложения пилота (отпуск, проезд, еда и жилье, стартовый взнос, снаряжение, и т.д.). Все эти вложения время и деньги, умноженные на 100 пилотов - гораздо больше чем организация соревнований.

Этот первый документ предназначен как помощь всем организаторам, как новым так и старым. Соревнования и правила постоянно изменяются и развиваются. Лучше избегать повторения ошибок и бесконечных обсуждений. Заранее спасибо за предложения от Вас, организаторов, этот руководство будет изменяться и развиваться. Новые идеи и решения будут замечены. Соревнования остаются игрой, игрой с минимальным количеством инструкций, которые мы должны уважать и делать уважаемым. Провести соревнования без проблем - не легко. Это требует большой подготовки, такта и адаптации и, без сомнения, некоторой удачи. Когда все работает, от хороших соревнований получают удовлетворение все и пилоты и для организаторы.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Слово о безопасности упражнения:

ДИРЕКТОР ЧЕМПИОНАТА(MD): несет основную роль в соблюдении безопасности упражнения.

Пилот несет индивидуальную ответственность (он/она всегда отвечает за свой самолет), но MD несет коллективную ответственность за всех пилотов, кто летит по упражнению. Организаторы должны знать, что индивидуальная ответственность пилотов исчезает сразу когда соревнования в полном разгаре (потакая, группе эффектных пилотов, можно обнаружить себя убежденным что можно лететь в плохих погодных условиях и в результате можно оказаться в опасной ситуации). Таким образом, коллективная ответственность MD должна преобладать и гасить недостатки ответственности пилота. Положение MD - не из легких, потому что он находится под давлением спортсменов и, кроме того, должен провести соревнования.

Если есть сомнения, вот совет: Никакая задача, независимо от того, как она хороша, не стоит здоровья пилота.

MD должен использовать все средства имеющиеся в его распоряжении, чтобы гарантировать безопасность:

- глубокое знание района, в котором будут производиться полеты в течение упражнения.
- прогнозы погоды (относитесь к ним внимательно, особенно если они предсказывают опасные погодные условия, например сильный ветер, грозы, и т.д).
- команда спасения (наземная и воздушная).
- аварийная частота радио.

За дополнительной информацией обратитесь к документу Fred ESCRIBA "Советы по безопасности для Директоров парашютных Соревнований" в приложении.

Радио:

Частоты:

Частоты пилотов:

-1 частота пилотов: Если радиосвязь не разрешена, это должно быть полетной частотой для ВСЕХ пилотов (написано большими буквами). Если радиосвязь разрешена, Это должно быть аварийная частота, прослушиваемая руководителями команд.

-1 частота для подбора пилотов

-1 частота для спасательных работ: используется для связи со спасательными службами

- Частоты организаторов: только для организаторов и подбора

Использование:

- На брифинге напоминают организаторам и пилотам частоты и порядок их использования.

- Для максимальной эффективности **все пилоты / или руководители команд должны быть на "аварийной частоте" и не работать на этой частоте кроме случаев при аварийных ситуациях;** этот пункт должен быть подчеркнут на брифинге.
- Запланируйте кого-нибудь прослушивать частоты и ловить обманщиков.
- 1 человек от организаторов всегда прослушивает частоты .
- Наблюдатели в стратегических точках слушают на двух частотах (аварийная частота и частота организаторов) с аварийная частота должна быть занесена в память (в случае, необходимости ретранслировать сообщения).

Команда спасения:

Директор по безопасности или Комитет по безопасности: Работают непосредственно с MD и отвечают за безопасность и спасение:

- Составляет “ информационный лист по безопасности ” и распределяет всем необходимым индивидуумам. (См. приложение: Типовые Документы)
- Находится в прямом контакте со спасательными службами при помощи мобильного телефона и радио. GPS и карта должна быть всегда на руках.
- Прослушивает различные частоты (пилоты/руководители команд, организаторов и спасателей).
- Удостоверяется, что старт и посадка свободны от препятствий, и доступны для группы спасения.
- Организует и располагает наблюдателей предпочтительно в воздухе в стратегических пунктах с радио, чтобы держать в курсе MD и Стюарта об условиях полета. Эти наблюдатели могут оказать весомую помощь, контролируя заход в облака.

Предупреждения об опасности:

Опасности находящиеся близко к линии маршрута: высоковольтные линии электропередач, запрещенные или чувствительные районы для полетов или посадок.
Линии электропередач на подходе к финишу.
Нанести опасные районы на карту брифинга.

Контролер по безопасности:

Координирует:

- Список стартовавших пилотов
- безопасность на маршруте:
- Количество финишировавших
- Подбор
- проверяет телефоны

Если время приема результатов закончилось и не хватает пилотов, он должен сообщить Директору по безопасности или комитет безопасности (в случае, если спасательные службы должны вызываться).

Все пилоты должны персонально явиться в штаб квартиру сдать результат или доложить ответственному за финиш (если финишировал). Эта процедура - часть упражнения. (Если используется GPS для проверки результата, булавка на карте может быть

заменена подписью в списке пилотов при проверке GPS). Пилот, который персонально не сдал результат, не участвовал в упражнении. Чтобы избежать неудач и ошибок этот принцип должен выполняться неукоснительно, например сдали результат друга, который шел из гор, а он травмировался на спуске, никто не будет приводить в готовность службы спасения (это имело место).

Доктор: всегда в готовности и доступен. Он должен говорить по-английски

Отмена/Остановка упражнения:

Система отмены/остановки упражнения:

- Объявить на частоте пилотов (только MD имеет право делать Объявление)
- Показ отмены на предварительно определенных стратегических точках (финиш, старт, ППМ)

Список пилотов:

Вывесить, как только все пилоты зарегистрировались, предпочтительно перед упражнением (имя, Номер, крыло, цвет, язык, человек, с которым можно войти в контакт в случае непредвиденной ситуации).

Дополнительно, следующая информация которая может помочь: номер мобильного телефона, местный адрес на время соревнований и т.д ...

Это важно для идентификации пилотов в случае несчастного случая и для розыгрыша соревнований.

Полный список пилотов должен быть послан в секретариат FAI сразу.

Карты:

Организатор должен выдать карту каждому пилоту, штату организатора, должностному лицу CIVL, выполнив следующее:

- Масштаб должен позволять нанести: места взлета, посадочные площадки и ППМ.
- Должны быть показаны ограничения воздушного пространства и закрытые зоны, ППМ должны быть доступны и не попадать в зоны ограничения полетов.
- Координатная сетка должна быть ясно видима и соответствовать используемым на соревнованиях координатам GPS

ВЫБОР УПРАЖНЕНИЯ

Этика: Выбор и постановка упражнений/условий

См. главу по "Безопасности" и приложение "Документ по Безопасности" F Escriba.

Общие процедуры постановки задачи

- **Перед началом соревнований**: рекомендуется, чтобы Директор чемпионата разработал реальные маршруты и возможные упражнения, для различных погодных условий исходя из места соревнований, не находясь под напряжением и давлением соревнований.

- В течение соревнования:

- **Перед прибытием на место:**

В зависимости от прогноза погоды и текущих погодных условий, спланировать несколько

упражнений, в зависимости от степени честолубия и места старта, беря в расчет:

- направление ветра
- потенциальные риски (грозы, усиления ветра, и т.д.).

- **На старте**, и перед брифингом, предлагает комитету разные варианты упражнений и делает определенный выбор, принимая во внимание:

Самые последние погодные условия на старте и советы Комитета безопасности.

Обратите внимание: директор соревнований, в конечном счете, ответствен за выбор задачи, в то время как Комитет имеет только консультативную функцию. MD находится в лучшем положении, чтобы управлять упражнением, которое он сам выбрал (безопасность, движение).

Факторы, которые определяют выбор задачи:

Размер старта (или потенциал места)

Потенциал места определяется количеством пилотов, которые могут взлететь за минуту. Даже с маленьким стартовым местом, присутствие запускающих помощников увеличат количество стартовавших и даст возможность иметь хороший потенциал места. Погодные условия также влияют при рассмотрении потенциала места.

- Если место старта маленькое:

- Лучше использовать "воздушный старт", возможно с ППМ перед началом маршрута (где ППМ находится на Lo).
- Если возможно избегать упражнений полет до цели и на дальность, с ограниченным местом старта

Это не позволит пилотам выбирать время старта (тактическая стратегия в упражнениях полет до цели).

- Среднее место взлета (3-4 взлета/минута):
 - полет на скорость до цели.
 - Гонка до цели с воздушным стартом.
 - Открытая дальность.
- Большое место взлета (> 4 взлета/минута):

Возможно все. Однако желательно организовать и определить официальное место старта в упражнении.

Пилоты: уровень мастерства и количество

- Количество:

Количество пилотов может быть большим, это зависит от размера команды, который установлен на Пленарной сессии CIVL при обсуждении местных правил соревнований.
- Уровень мастерства:
 - Пилоты обычно имеют одинаково высокий уровень опыта:
 - Быстро стартуют.
 - Высокая средняя скорость полета (20-25 км/час).
 - Короткое время открытия окна (чтобы получить выгоду от оптимальных погодных условий).
- Однако некоторые пилоты могут иметь меньший опыт и поэтому уровень будет меньше вследствие чего потери времени, скопление на старте и более низкая скорость полета. Время открытого окна должно быть длиннее в данных погодных условиях.

Погодные Условия:

- Они определяют скорость пилотов, которая в свою очередь определяет полное расстояние упражнения (в терминах расстояния и время).
- Как директива:
 - если хорошие погодные условия: возможно все.
 - если слабые погодные условия: менее благоприятно для гонки к цели
 - В меняющихся погодных условиях: открытая дальность, или скорость до цели.

Выбор длительности Окна:

Как директива:

- *Количество пилотов x 30 секунд (минимум) + 1/2 час дополнительно (предусмотреть последствия несчастного случая, плохие условия на старте, и т.д.).*
- *Обратите внимание: Секция 7 минимальное время открытого окна, условия розыгрыша.*
- *Открывают окно, как только установилась хорошая погода.*
- *Быть точным при вычислении "открытого окна" времени (см. следующую таблицу).*
- *Планировать минимальный период времени между брифингом и открытием окна*

(это время должно позволить пилотам взять необходимые фотографии, ввести в GPS данные, и т.д. Помчавшиеся пилоты - опасные пилоты).

Если хорошие погодные условия:

Время открытого окна = время для взлета всех пилотов, принимая во внимание возможности места старта.

Если средние и/или неуверенные погодные условия:

Будьте готовы изменить время (открытого окна, задержки, продления, посадки, сдачи результатов),

прежде, чем кто-нибудь взлетел (в этом случае, необходим новый брифинг).

Пример предложенных вычислений времени "открытого окна":

Место	Погодные Условия	Кол-во пилотов	Потенциал старта	Время открытого окна	Дополнительное время
Маленькое место старта	средние	100	1 пил/мин	1 час 40 мин	30 мин
Среднее место старта	Хорошие	100	2 пил/мин	50 мин	30 мин
	плохие	100	1 пил/мин	1 час 40 мин	
Большое место старта	Хорошие или средние	100	4 пил/мин	25 мин	30 мин

Внимание! При вычислении времени открытого окна надо принять во внимание:

- погодные условия
- потенциал старта
- возможность помощников на старте.

Все параметры должны быть определены, чтобы выбрать подходящее время открытия окна для каждой ситуации, они все влияют на длину 'время открытого окна'.

Пример для вычисления времени открытого окна перед стартом:

Пример выбора времени: - потенциал места взлета: 2 пилота / минута

- Средняя скорость: 20kmph

- Стартовая точка в 10км от места взлета

- Количество пилотов ожидаемых в точке старта вовремя: 40



Итого:

Каждый параметр должен быть известен, чтобы правильно определить время открытия для каждой ситуации (погодные условия, уровень пилотов, лучшие пилоты, потенциал места старта, и т.д.), каждый из этих факторов будет влиять на время открытого окна.

На обычном Чемпионате в хорошую погоду (средняя скорость 20 км у 40 лучших пилотов):

Кол-во пилотов	Потенциал старта	Количество лучших пилотов кто может выиграть	Средняя скорость перед стартом	Расстояние До старта	Время от места взлета до старта	Время для старта лучших пилотов	Время открытого окна до начала старта
100	1 пил/мин	40	20 км/час	10 км	30 мин +	40 мин =	1 час 10 мин
100	2 пил/мин	40	20 км/час	10 км	30 мин +	40 мин =	50 мин
100	4 пил/мин	40	20 км/час	10 км	30 мин +	40 мин =	40 мин

Длина упражнения:

Общие правила:

- Трудность упражнений должна постепенно возрастать.
- Длина задачи зависит от места и погодных условий.
- Упражнение должно быть выбрано в соответствии с параметрами программы Race.

Эти

параметры выбираются перед началом директором соревнований MD учитывая пожелания Стюартов или если необходимо с другими должностными лицами. Помните, большие отклонения от этих параметров обесценивают фактор дня. Для увеличения значения упражнения лучше иметь больше пилотов на финише чем половину

дистанции. Для удовлетворения целей пилотов, лучше иметь большее количество пилотов на финише.

Различные типы задач

Пожалуйста, см. Секцию 7 параграф 5.26

Повторные старты

Повторные старты можно разрешать. В этом случае, число повторных стартов и официальные посадочные площадки нужно ясно объяснить на брифинге пилотов. Если необходимо должна быть дана точная схема разрешенных посадок. Желательно разрешать повторные старты с посадочных площадок находящихся рядом с местом взлета, чтобы команды или пилоты с имеющими свои средства доставки не имели преимущества. Средства транспортировки, должны быть обеспечены организатором и скоординированы с повторными стартами.

Продление Окна:

При использовании несколько мест старта, необходимо установить точные правила относительно случая, когда один старт закрывается из-за несчастного случая или невозможности старта из-за погоды, а другой может работать.

СТАРТОВЫЕ ВОРОТА

Стартовые ворота: (в случае гонки с воздушным стартом)

Общие правила:

- Протяженность маршрута и время открытого окна перед стартом зависит от:
 - Пропорции пилотов на старте, когда открываются стартовые ворота
 - Средняя скорость для места полетов (например, различие между полетами над равниной и горами).
 - Потенциал места старта
- Выбор местоположения и оборудования (см. Главу ППМ).

- Относительно стартовых ворот:

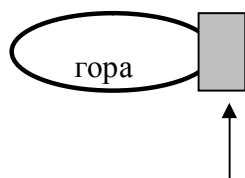
- Дает всем соревнующимся пилотам равные шансы (старт в одно и тоже время).
- Маршрут до точки старта, должен позволить пилотам не толпиться в воздухе и на месте взлета (безопасность). Скоростной участок после старта не должен быть очень коротким.
- Маршрут может быть по прямой линии, или иметь один или несколько ППМ.
- Чтобы избежать столпотворения и предусмотреть стратегические возможности, есть общая приемлемая практика сделать несколько последовательных времен начала старта. Обычно это от 15 до 30 минут.

- Выбор старта:

Общие правила:

- *При наличии старта, удаленного от места взлета, пилоты расходятся, и нет столпотворения в воздухе.* Если такой риск существует, пожалуйста, установите несколько времен начала старта (см. выше обсуждение точки старта).
- *Чем большее количество пилотов, тем большее расстояние должно быть между местом взлета и стартовыми воротами, чтобы избежать большой зоны ожидания возле стартовых ворот.*
- *Маршрут до стартовых ворот может быть прямой или иметь ППМ* (адаптировано к месту полетов).
- Стартовые ворота начала должны быть рядом с большой зоной ожидания с благоприятными парящими условиями (позволяет пилотам не толпиться): например, впереди большой горы, с хорошими потоками.

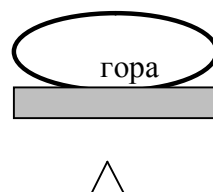
Плохой старт



X (старт)

Зона ожидания

Хороший старт



зона ожидания

X (старт)

вертикальная
структура

Зона ожидания зона с благоприятными полетными условиями рядом со стартовыми воротами

Или если много пилотов:

(Разместите стартовые ворота посередине потенциальной зоны ожидания).

Неправильно



зона ожидания

X (старт)

Правильно



зона ожидания

X (старт)

Для помощи в организации и управлению соревнованиями, можно поместить старт, около места взлета, используя один или несколько ППМ.

Стартовые Ворота GPS:

- Это цилиндр, с центром на месте взлета или на первом ППМ. Радиус цилиндра должен быть объявлен и показан на доске упражнения.

-Трек пилота должен пресекать стартовый цилиндр во время работы старта гонки.

- Можно установить несколько временных интервалов (например 15 минут).

ППМ

Список ППМ

Пилоты должны получить список и фото всех ППМ, которые могут использоваться на соревнованиях. Этот список должен включить в себя название ППМ, идентификационный номер, его координаты и высоту (относительно уровня моря). Также должно быть включено общее описание его местоположения на карте.

Чтобы избежать любой ошибки рекомендуется загрузить Список ППМ в GPS Пилотов при регистрации непосредственно из компьютера организатора.

ППМ

- Форма:

-Опознаваемая форма или особенность.

- Местоположение:

- В свободном воздушном пространстве
- С безопасными близлежащими посадочными площадками (многие пилоты принимают ППМ за финиш).
- В потоке лучше чем в турбулентном/снижающемся воздухе, который уменьшает риск не попадания в ограничивающий сектор.
- Избегать высоких ППМ. Он может быть закрыт облаками или который невозможно взять при низкой кромке облаков. Такой случай может кончиться пропавшим упражнением.

- Выбор ППМ и секторов

Неправильный выбор ППМ организатором - принципиальная причина возникающих проблем с ППМ.

На равнине, в зависимости от силы ветра, количества ППМ может быть ограничено одним перед финишем. Наличие ППМ на оси может помочь в процессе розыгрыша упражнения.

Плохо иметь ППМ который расположен в сильном снижении далеко от потоков.

Необходимость влета в сектор не должна доставлять пилоту трудности (при потере высоты или приземлении).

Философия выбора ППМ: сам по себе ППМ не должен быть трудным. Он должен только доказать, что тот пилот прошел ППМ. ППМ должны легко опознаваться и находиться в нормальном воздухе. Трудные участки на маршруте должны быть определены.

ППМ GPS

- Форма ППМ

- Является цилиндром, радиус которого должен быть объявлен и показан на доске

упражнения.

Обычно используют цилиндр радиусом 400 м.

- ППМ - цилиндр, с центром на координатах ППМ а не физический ППМ, который только помогает в навигации.

- Местоположение

-GPS ППМ должны так же опознаваться, как и фотографии ППМ, так как пилоты летят к ним и поворачивают в них не вглядываясь в экран GPS.

- координаты GPS должны быть настолько точны насколько возможно, чтобы достигнуть этой цели есть хороший метод: оставить GPS на 10 минут в центре ППМ.

- Виртуальные ППМ должны использоваться только в редких случаях, в целях безопасности, из-за погоды или проблемы воздушного пространства.

- чтобы трек пилота был засчитан, он должен пройти через сектор ППМ.

МЕСТО СТАРТА

Оборудование:

- Установка всех секундомеров, часов, по официальному времени GPS
- Списки спортсменов (см.: Типовые Документы - список спортсменов)
- Списки спортсменов по стартовым номерам, если есть проверка на входе к месту взлета.
- Листы проверки старта на доске с карандашом, привязанном на шнуре (см.: Образец Документы – "Лист проверки старта и цели").
- Карандаши, ручки и бумага (в рабочем состоянии)
- Резинки
- Секундомеры: 2 на команду хронометристов (1 подстраховка), установленные на официальное время (GPS)
- Стекеры и ленты или веревки, чтобы обозначить область взлета, вход и линию старта.
- 1 громкоговоритель (дополнительно)
- Место брифинга Организаторов (доска упражнения как можно выше)
- 1 доска упражнения (минимальные размеры 2м x 1м) (см.: Типовые Документы – Доска упражнения) + смываемые маркеры + часы с официальным временем GPS (на международных соревнованиях доска упражнения на английском языке)
- 1 доска с картой (может быть с обратной стороны доски упражнения), на которой отмечено упражнение и фотографии ППМ и рисунком места посадки и линии финиша.
- Фотографии ППМ, чтобы приложить к доске карты
- Карта в масштабе 1:100,000 максимум + булавки + нитки, чтобы отметить маршрут
- Бинокли
- Радио для Директора соревнований, штата, подбора, наблюдателей, ШТАБ - КВАРТИРЫ, и т.д
- Мусорные ведра
- GPS координаты ППМ
- Прогноз погоды
- Вода и завтраки для обслуживающего персонала
- Защита (зонты) от солнца где необходимо
- Иметь несколько запасные радио для организаторов и GPS для пилотов если необходимо (Особенно, если ваша страна не позволяет НАМ радио работу иностранцам.)

Место взлета:

Проходы:

- Почему:

- Чтобы контролировать доступ, к месту старта: цель состоит в том, чтобы управлять:
 - проверкой безопасности
 - радио / vox выключен
 - запасной парашют (имеется и зачекован)

- Организация:

- Стекеры + лента или веревка (закрывают вершину стекеров: теннисные шары).

- Устанавливают ворота прежде, чем пилоты прибывают к месту старта
- Распределяют, ворота по всему месту старта
- 1 ворота на 30 пилотов максимум + 1 должностное лицо управления.
- 1 список пилотов на ворота (в порядке стартовых номеров)
- Ни одни ворота не должны давать преимущество (обозначить зоны взлета, соответствующие определенным воротам).

Зона взлета / старта:

- Должна быть обозначена вышеупомянутыми воротами входа и по сторонам если необходимо.
- В случае гонки с места взлета, зона старта должна быть как можно больше, и ясно определена на брифинге.

Место Брифинга:

- Обозначают конкретную зону вокруг доски упражнения (лента на земле)
- Помещают Директора соревнований и доску упражнения достаточно высоко, чтобы пилоты могли слышать и видеть.

Порядок событий

- 1 - Организация** на месте взлета (ворота, место старта, место брифинга, мусорные ведра ...).
- 2 - Подготовка к упражнению MD** и консультативным комитетом кроме пилотов
- 3 - Подготовка к брифингу:**
 - Доска упражнения 1: заполнение все письменной информации в заголовках (см.: Типовые Документы – Доска упражнения)
 - Доска упражнения 2: информация на карте, фотографии и опасности (карта с отмеченным упражнением и соответствующими фотографиями ППМ).
- 4 – Брифинг пилотов:**
 - Стартовая команда должна быть на местах (ворота, хронометрист, стартер, помощники, Директор соревнований)
- 5 - Информация в ШТАБ - КВАРТИРУ** об установленном упражнении
- 6 – Проверка организации безопасности**, на месте взлета (гонка до цели и полет на дальность). Чтобы знать, кто взлетел и не взлетел (кто - то должен отмечать всех пилотов, планирующих взлетать, и тех, кто не взлетел и подписать список после закрытия окна).
- 7 - Открытие окна в официальное время:** использование громкоговорителя (мегафон) и частоту пилотов/руководителей команд по радио.
- 8 - Регистрация времени старта** (полет на скорость):
 - стартер подтверждает взлет.
 - команда хронометристов (2 задачи: 1 отметить номер участника и время старта, другая записать это в списке проверки).
- 9 – Помощники на старте:** (Парапланы) помогают разложить купол (советуют в сложных ситуациях: не раскладывать крыло, пока пилот не растянул стропы)- или переносят купола. (Дельтапланы) по запросу помогают пилотам стартовать (если они компетентны, они могут спросить пилота, какая помощь ему нужна).

Управление безопасностью: из-за соображений безопасности Директор соревнований может остановить старт в любое время.

Брифинг Руководителей команд или Пилотов

Первый брифинг Руководителей команд:

День перед началом соревнований MD созывает на брифинг Руководителей команд: Представляет штат организаторов, Должностных лиц CIVL, программу на каждый день, безопасность, программа развлечений, разъяснение правил, процедуры взлета и т.д ... MD должен иметь подготовленный контрольный список, чтобы не забыть что-нибудь.

Утренний Брифинг перед отъездом на старт: Основы

- Общие напоминания об уважении к месту старта и людям
- Детально объясняет **организацию подбора**
- Напоминает условия старта: 30 секунд на пилота, за это время пилот должен взлететь или освободить место старта для другого (кроме плохих условиях для взлета или из-за соображений безопасности).

Хронологический порядок и содержание событий:

- Представить **прогноз погоды** и объяснить **выбор маршрута**, в данных погодных условиях.
- **Напомнить об опасностях** по маршруту (турбулентность, закрытые зоны для полета/посадки, опасности типа высоковольтных линий электропередач, кабелей, и т.д)
- Напомнить о **крайнем времени отметки о возвращении, и штрафах, в случае неявки в ШТАБ - КВАРТИРУ перед отбытием к себе (дисквалификация от соревнований)** кроме несчастного случая.
- Напомнить о **процедурах отмены задачи / остановки** (см. главу Во время полета)
- Напомнить **об использовании радио и частот** (см. главу Безопасность и Радио) также процедуру, вызова спасательных служб.
- **Детали подбора**: дороги, место и время сбора.
- **Детали задачи**: Постоянно удерживать внимание пилотов до конца брифинга! Перечитать **всю** доску упражнения (в том же самом порядке, чтобы, чтобы не забыть что-нибудь и сделать ее более понятной для пилотов. См.: Типовые Документы – Доска упражнения).
- **Длительность Окна**: Ясно объясните, каким образом окно будет продлено и как будет продлен старт.
- **Маршалы старта**: Гарантируйте, что все должностные лица старта полностью знакомы с правилами старта и порядком взлета, включая процедуры, подготовки выхода, когда пилоты могут или не могут взлетать, где и когда планеры должны быть передвинуты, и что воздушное пространство взлетное/не взлетное. Лучше всего иметь их как письменные

инструкции, чтобы изучить их со штатом перед началом соревнований.

ВО ВРЕМЯ УПРАЖНЕНИЯ

Оборудование:

- Бинокли
- Радио
- Наблюдатели в ключевых местах, с радио, биноклем, с картой и списком пилотов с описанием деталей крыла, номера, цвета (см. Приложение: Типовые Документы – Список пилотов).
- Радио и видимый крест в случае отмены задачи (в стратегических пунктах, определенных на Брифинге).

Контроль, развитие условий и следование по маршруту:

Директор соревнований должен быть постоянно в курсе относительно того, как проходит упражнение, используя:

- Что он видит
- Наблюдателей в ключевых местах, с радио, биноклем, с картой и список пилотов с описанием деталей крыла, номера, цвета (см. Типовые Документы – Список пилотов).
- Официальных помощников в воздухе по маршруту, особенно в стратегических точках (они не должны служить маяками для спортсменов).
- Телефонную информацию о погоде по маршруту (от близлежащих летных школ, и т.д)

Процедуры отмены / остановки Упражнения:

Директор соревнований - единственный уполномоченный человек, который может отменить / остановить упражнение в процессе розыгрыша:

- По радио на частоте пилотов/руководителей команд
- Раскладывая кресты или поджигая дымовые шашки в стратегических пунктах, указанных на брифинге (на посадке, финише, старте или в других местах, и т.д)

Комитет по безопасности должен активно и объективно советовать Директору соревнований о потребности отмены / остановки задачи из-за соображений безопасности. И MD должен следовать советам, если они разумны.

ФИНИШ

Выбор финиша: Безопасность...

- Хорошие аэрологические условия
- Размер
- Без из препятствий (высоковольтных линий электропередач, высоких зданий, подъемных кранов, шоссе с большим потоком автотранспорта и т.д, особенно на подходе).

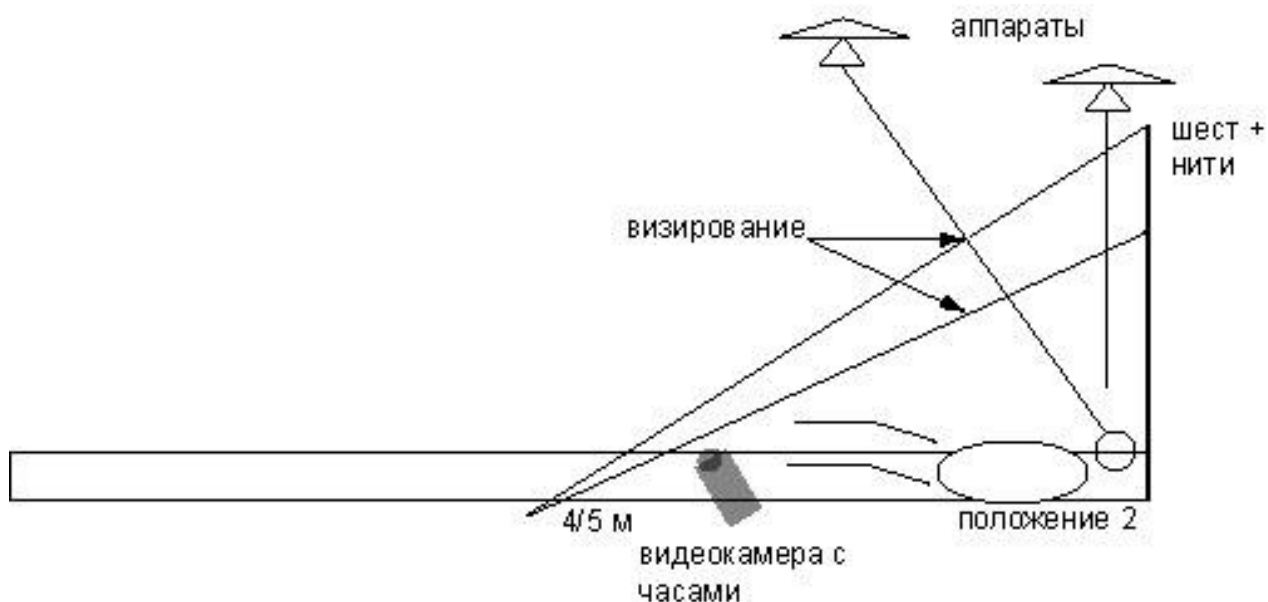
Организация финиша: Различные зоны

- **Место приземления:** достаточно большое, отгороженное от публики (веревки, ленты)
- **Место сборки:** рядом с местом приземления, но огорожено отдельно
- **Финишная линия** (4 или 5 людей), вдали от всех потенциальных беспорядков (места посадки, шума публики, пилотов ...)
- **Пункт безопасности** (1 человек): для удобства рядом с местом сборки. Стол и Формы приземления (см. приложение: Типовые Документы)

Линия финиша:

- Размер: 50м длины и 1 м. ширины. Она должна быть ясно различима на фоне земли (предпочтительно белый цвет). В некоторых ситуациях, линия финиша может быть более длинной, чтобы была более различимой или позволять одновременные пересечения несколькими пилотами. Номера того же самого размера как номера на крыльях, положенные на линии финиша могут помочь пилотам определить, видим их номер с земли или они слишком высоко.
- Линию финиша устанавливают заранее, особенно если пилоты могут видеть ее во время розыгрыша упражнения (они могут ознакомиться с ее местоположением).
- Положение: если возможно она должна располагаться перпендикулярно направлению прибытия пилотов.
- тщательно выбирают последний ППМ, чтобы избежать полетов в опасных местах на низкой высоте (Города, препятствия, стоянка, публика, и т.д). Избегайте ППМ-в, которые будут заставлять пилотов лететь слишком высоко над линией финиша (с большим снижением) или слишком низко (зажатая ручка рядом с землей). Избегайте линии финиша, которая не видна до тех пор, пока пилот не будет рядом финишем.
- Если линия финиша не может быть выложена точно на определенном месте, обозначенным в упражнении (Из-за неожиданных посевов, наводнений, проблем с землевладельцами, и т.д), должен быть показан большой белый вертикальный маркер. Если ветра не позволяют прикрепить этот маркер к вершине колдуна, его можно прикрепить на машине.
- Полотнища финиша должны быть придавлены к земле с плоскими грузами или штырями, которые не должны поранить пилота при посадке. Ветер и вихри пыли могут сдувать полотнища, поэтому фактическая линия пересечения находится с внешней стороны полотнищ обозначенная нитями визирования.

ЛИНИЯ ФИКСАЦИИ



Команда Линии финиша:

- **Позиция 1: Наблюдатель 1:** объявляет номер пилота, крыло и цвет
- **Позиция 2: Наблюдатель 2:** подтверждает номер крыла и дает сигнал, когда пилот пересекает линию.
- **Позиции 3 и 4: Хронометрист и регистратор:** первый объявляет время по сигналу наблюдателя 2 и отмечает время в протоколе (см.: Типовые Документы - Лист проверки финиша и старта), напротив номера пилота, помеченного после объявления его наблюдателем 1(позиция 1). Если ожидается много пилотов на финише, добавляют еще пару хронометристов и регистраторов. Можно заменить электронными часами как в лыжных гонках.
- **Позиция 5: Управление:**
 - **Видео:** записывает пересечение финиша видеокамерой с часами или запись времени объявляемой голосом. Пилот должен сопровождаться до тех пор, пока не пересечет, линию фиксации финиша. Если нет видео камеры, или она сломалась, можно использовать фотоаппарат с часами.
 - **Диктофон:** запись голоса все пересечения линии (рядом с наблюдателем 2).
- **Позиция 6: Ответственный за информацию:** является ответственным за удаление пилотов от команды на линии финиша (должна быть или доска объявлений для пилотов, или пилоты могли проверить что пересечение им линии финиша было зарегистрировано).

Совет: Остерегайтесь ложных «хороших решений» для подтверждения пересечения пилотом линии финиша подобно использованию флага или радио. Это может создать только проблемы (например, замешательство); пилот ответствен за пересечение линии финиша в

правильном месте и на требуемой высоте. В случае проблем или разногласий обращаются к видео или диктофону. Большое значение имеет регистрация пересечения линии, легче будет, потом проверить. Очень важно распределить все роли, человек в обязанности которого входят объявления голосом должен говорить ясно и понятно.

ПОДБОР

Транспортные средства:

Основы: Во-первых, **используйте транспортные средства, которые будут стоить меньше.** Поищите на месте, если кто-то может дать взаймы Вам транспортные средства (ассоциации, муниципалитет, и т.д), удостоверьтесь что их страховка годится для вашего использования, и Вы должны также удостовериться, что Вы соблюдаете любое страхование страховка годится для всех страховых случаев. Остерегайтесь ложной экономии, транспортные средства, которые ломаются или ненадежны, в конечном счете, дороже это потери времени, денег и эффективности.

- **Обязательно:** Для **парапланов** - 9 местные мини автобусы, которые могут использоваться на маленьких дорогах и грузовики (для подбора и безопасности)

Для **дельтапланов** - грузовики с большим кузовом со стойками, которые могут перевозить требуемое количество аппаратов.

- Большой автобус, проинструктированный организатором, для подбора из указанных мест-
Сделайте объявление в местной газете о соревновании, приглашая водителей подбирать голосующих пилотов.

Водители:

- Хорошее знание места
- Умение работы с картой
- Инструктаж по работе с радио

Оборудование:

- Транспортные средства с 50W радио VHF и внешней антенной на крыше
- Карты (1:100,000 и 1:25,000 перекрывающие маршрут)
- Деньги на топливо
- Чистый список проверки пилотов (см. приложение: Типовые Документы)
- Полный список пилотов (все пилоты, участвующие в соревнованиях) для безопасности
- Телефонная карта, + номера телефонов штаб-квартиры и служб спасения
- Мобильный телефон (по возможности)

Частоты:

- 1 частота подбора для пилотов (связь между пилотами и автобусами)
- 1 внутренняя частота подбора (связь между администратором в штабе и автобусах и между автобусами)
- Прослушивание частот безопасности пилотов и организатора
- Заносят частоты спасательных служб в память радио (например, скорой помощи, пожарной службы, вертолета, если они есть)

- в машине должна быть таблица всех частот

Организация подбора:

Организация подбора, будет зависеть от:

- Типа и количества транспортных средств, имеющихся в вашем распоряжении (за минимальную цену).
- Потенциальное количество пилотов, нуждающихся в подборе.
- Протяженность маршрута и район подбора (расстояние от ШТАБ-КВАРТИРЫ/места подбора и доступные дороги).

Пример возможных мероприятий:

Основы: Вы должны определить:

- На брифинге службы подбора:
 - мероприятия подбора
 - распределение ролей (проверка) и район подбора.
- На брифинге пилотов:
 - дороги, используемые для подбора (пилоты должны сами добраться до этих дорог)
 - местоположения транспорта подбора и время
 - другой доступный местный транспорт (автобус, поезд, и т.д)

Примеры ситуаций: Каждое соревнование уникально, и список ситуаций описанный ниже совсем не полный!

1 ° Ситуация: много пилотов + большой район подбора

Возможные мероприятия:

- маленькие транспортные средства, подбирающие пилотов в определенных местах и транспортирующие их в Пункты определенные на брифинге (1пункт на один район подбора, если возможно около бара!)
- Большое транспортное средство (автобус), чтобы подбирать пилотов от пунктов встречи и доставка их назад к ШТАБ - КВАРТИРЕ.

2 ° Ситуация: район подбора близко к ШТАБ - КВАРТИРЕ

Возможные мероприятия:

Маленькие транспортные средства, подбирающие пилотов. Как только транспортное средство заполнится пилотами возврат к ШТАБ - КВАРТИРЕ и затем транспортное средство отправляется подбирать следующую группу, пока всех не соберут.

Прием результатов

Организация приема результатов:

Оборудование:

- 1 комната (см. следующий план комнаты)
- 2 карты 1:50,000 или 1:25.000 покрывающие район полетов с отмеченными ППМ (см. образцы документов в комнате приема результатов):
- 1 снаружи если возможно для общего пользования.
- 1 на стене внутри комнаты для пилотов.
- флайт рапорты.
- организация, листов проверки при "приеме результатов" . (См.: Типовые Документы – результаты в списке проверки)
- список спортсменов с номерами (см.: Типовые Документы – список пилотов)
- калькуляторы (1 запасной)

Форма флайт рапорта:

Проверка GPS

- Пилот заполняет свой флайт рапорт.
- Данные рапорта состоят из даты, имени пилота, номера, номера упражнения, идентификации пройденных ППМ, взят финиш или нет
- Разумно идентифицировать GPS каждого пилота по серийному номеру.

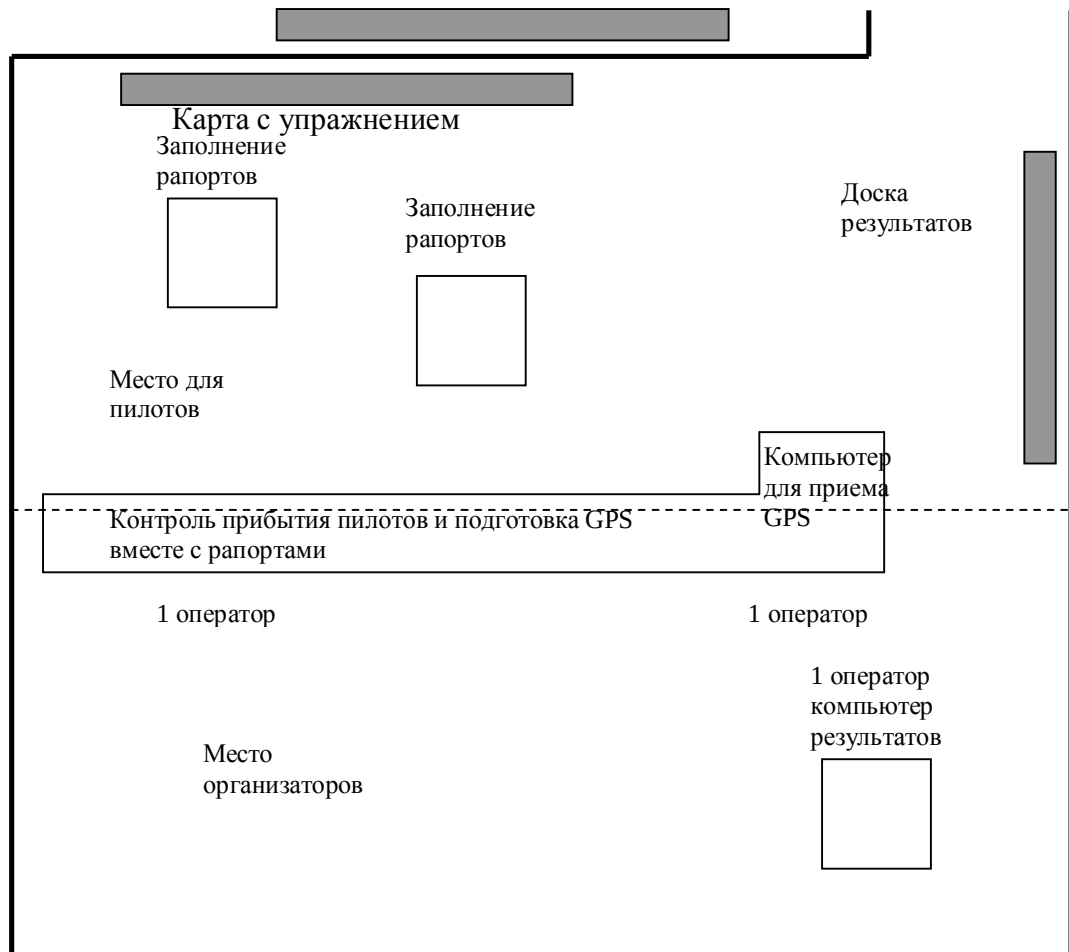
Комната:

Комната регистрации должна быть спланирована под ‘связь рабочих мест’. Это позволяет лучше координировать работу между местами проверки результатов. Место проверки GPS, должно быть изолировано от других для эффективной работы. Пилотам можно позволять войти сюда по одному, чтобы посмотреть прием своего трека если это считает возможным MD.

- Пример организации приема результатов в комнате: в случае использования GPS, для проверки полета:

- Обратите внимание: 1) булавка на карте больше не нужна, достаточно подписи пилота в списке пилотов, после приема трека.
- 2) В карте с UTM координатной сеткой не нужны при сдаче результатов.

КАРТА СНАРУЖИ ДЛІ ІНФОРМАЦІЇ



ПРОВЕРКА РЕЗУЛЬТАТА

Оборудование:

- Компьютер
- Программное обеспечение, чтобы управлять треками, согласованное с CIVL
- Шнуры подключения GPS, для всех принимаемых GPS

Организация:

Основное расписание: (пример)

- По прибытию пилот заполняет рапорт, и идет к оператору проверки который загружает данные с его GPS.
- Оператор контроля полета передает рапорт оператору, отвечающему за подсчет результатов.
- Как только данные всех пилотов приняты, вывести предварительные результаты
- 0800 самое позднее:
 - Подсчитать предварительные результаты
- 0800 - 0900:
 - Собрать письменные жалобы (сопровожаемые, если необходимо новым флайт рапортом).
- 0900 - 1000:
 - Вывешивают официальные результаты
 - Собирают протесты.

Все должно быть утверждено до начала следующей задачи.

- Для пилотов важно, знать, свое точное положение в таблице результатов, чтобы лучше планировать свою тактику.
- Аналогично для организаторов упражнения должны начинаться вовремя. Очень важно соблюдать расписание и не позволять событиям управлять вами.

РЕЗУЛЬТАТЫ

и

ЖАЛОБЫ

Оборудование:

Отдельное место должно быть выделено для подсчета результатов, и Вы должны оборудовать его всем необходимым оборудованием: один компьютер для результатов. Должна быть организована передача Флайт рапортов от места проверки трека к месту подсчета результатов.

Организация:

Действие

Обратите внимание: Не забудьте объявить, и вывесить на доске объявлений, **время официальных результатов** придерживайтесь этого все время. Пишите на предварительных результатах время конца принятия жалоб.

Если по любой причине, результаты не вывешены в объявленное время, вы должны объявить новое **время конца приема жалоб** (не привязывайтесь строго к часам указанным в положении о соревнованиях). Если это случается, рядом с результатами, вывешивается примечание нового срока для подачи жалоб, касающиеся этой задачи.

Совет: важно **уважать время**, которые Вы сами устанавливаете.

Пример выбора времени: См. предыдущую главу.

Результаты: Обеспечьте руководителей команд и должностных лиц CIVL полными копиями предварительных и официальных результатов каждого дня.

ТИПОВЫЕ ДОКУМЕНТЫ

ПРАКТИЧЕСКИЕ ЛИСТЫ К ФОТОКОПИИ И ИСПОЛЬЗОВАНИЮ

! БЕЗОПАСНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

! ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЙ СПИСОК

! ПОВЕРНУТЬ СПИСОК ПУНКТА(ТОЧКИ)

! ПРАВЛЕНИЕ ЗАДАЧИ

! УДАЛИТЬСЯ / ГРУЗЯЩИЙ СПИСОК ЧЕКА(ПРОВЕРКИ)

! УПРАВЛЯЕМОЕ СООБЩЕНИЕ

! СООБЩЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИИ В чеке(проверке) ЛИСТ

! ОБРАЗЕЦ БЮДЖЕТА

ИНФОРМАЦИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

НАЗВАНИЕ (организатор соревнований):

ПРЕДНАЗНАЧЕНИЕ (все необходимые службы спасения, местный муниципалитет и полиция):

.....
.....
.....

ЦЕЛЬ: Информация по безопасности

ДАТА:

- ЗАДАЧА

МАРШРУТ И РАЙОН ПОЛЕТОВ:

ВЗЛЕТ:

ПРИЗЕМЛЕНИЕ:

ВРЕМЯ:

ЧИСЛО УЧАСТНИКОВ:

- ВОЗМОЖНЫЕ КОНТАКТЫ:

ПОЖАРНАЯ СЛУЖБА: мобильный тел.:

Телефон:

ОРГАНИЗАТОР: мобильный тел.:

Телефон:

Радио частота:

СПОРТСМЕНЫ: Аварийная Частота :

Частота подбора:

СПИСОК ПИЛОТОВ

Surname/First Name	Nº	Wing	Colour	Language	Tel Nº in case of accident (Next of kin) Medical details (blood group allergies) Address/ Tel Nº during competition Names of other sharing accommodation FAI Licence number

СПИСОК ППМ, МЕСТА ВЗЛЕТОВ и ПОСАДОК

[illegible]

ДОСКА УПРАЖНЕНИЙ
Не показано

ЛИСТ ПРОВЕРКИ Взлета посадки

[illegible]

ФЛАЙТ РАПОРТ

TASK		PILOT №	

Day	Month	year

NAME	
------	--

✈

START GATE	Yes	No

TURN POINT SEQUENCE												GOAL

SIGNATURE : _____

ЛИСТ ПРОВЕРКИ РЕЗУЛЬТАТОВ

[illegible]

ОБРАЗЕЦ БЮДЖЕТА

Расходы

Этот примерный Бюджет рассчитан , на 150 пилотов, 15 помощников добровольцев плюс 5 должностных лиц CIVL, 10 дней соревнований.

Валюта Euro: €

- Арендная плата в течение 12 дней штаб-квартиры, включая:	
- палатку 250 m2	
- Деревянный настил	
- 20 столов и 100 стульев	15.000 €
- Транспорт (транспортировка) включая 3 автобуса 50 мест каждый и 6 микроавтобусов	
В течение 10 дней	18.000 €
- Питание обслуживающего персонала в течение 12 дней на 38 € в день	7.000 €
- Стоимость приезда для 5 CIVL должностных лиц в среднем 600 € каждый	3.000 €
- Питание CIVL должностных лиц и проживание в течение 12 дней на 100 € в день	6.000 €
- 1 микроавтобус + бензин для должностных лиц CIVL в течение 12 дней	1.500 €
- Майки + подарки для пилотов	2.000 €
- Секретариат	1.000 €
- Компьютеры, программное обеспечение, радио, телефон линии, Интернет и т.д ...	5.000 €
- Карты и фотографии ППМ	2.000 €
- взнос в FAI	6.500 €
- FAI Медали и Дипломы	600 €
ИТОГО	67.600 €

Доход:

- Стартовый взнос 350 € на 150 пилотов	52.500 €
--	----------

На этой стадии, мы видим, что не разумно думать об организации Кота 1, без партнеров и или спонсоров.

Партнеры:

В большинстве случаев это - хороший аргумент для Мэра, чтобы рассмотреть аспекты маркетинга чемпионата, пилоты будут тратить деньги на питание и проживание что даст выгоду городу или деревне. Поэтому в большинстве случаев, легко найти подходящее помещение для штаб-квартиры в пределах деревни.

Экономия 15.000 €

Транспорт (транспортировка):

Эта часть расходов намеренно рассматривалась как самая дорогая. В некоторых случаях это может быть очень дорогим. Однако мы должны принять во внимание, что большинство команд хорошо организованы и имеют их собственный микроавтобус и шофера и мы смогли бы сэкономить много денег, если подбор хорошо организован.

Экономия 10.000 €

С учетом этой экономии мы в пределах бюджета, но этот бюджет основан на минимуме предоставляемых услуг.

В зависимости от спонсоров Вы можете получить другие средства:

Освещение в печати включая производство фильмов для использования ТЕЛЕВИДЕНИЕМ.

Минимальный бюджет 15.000 €

Открытие и Приз, вручаемый на церемонии, включая призовые деньги

Бюджет согласно финансам

Развлечения и снабжение

Также это зависит от наличия финансов, обратите внимание, что концерты и питание профинансированы сами по себе, продажа еды и спиртных напитков и входных билетов.

Стартовые завтраки для пилотов и помощников в течение 10 дней:

200 x 1 € x 10 2.000 €

Это не требует большой суммы денег и решение давать стартовые завтраки или нет, зависит от трудовых ресурсов и способности помочь местным магазинам. Важно: стартовый завтрак должен быть хорошим. И примите во внимание вегетарианцев, Мусульман т.д ...

Этот бюджет основан на добровольцах, но если Вы можете найти хороших спонсоров

Вы можете оплатить обслуживающий персонал: разумное основание, из расчета

1.000 € на человека. Это зависит от наличия спонсоров. Обратите внимание, что заработная плата не должна входить в стартовый взнос пилотов 15.000 €

Совет по безопасности, Директорам парашютных соревнований

Фредерик Ескриба

Директор соревнований несет фундаментальную роль. Он - единственный командующий в течение соревнований. Его/ее власть (полномочия) позволяет ему/ей:

- Выбрать упражнение дня

- Продолжить, или отменить, или остановить задачу, как только это началось.

Эти важные полномочия, также несут с собой огромную ответственность: гарантирование пилотам полета в безопасных погодных условиях. Конечно, он не может повлиять на то, что пилоты делают в воздухе под собственную индивидуальную ответственность (например, полет в облаках, или зажатая ручка на высоте 10м). Директор соревнований несет коллективную ответственность за всех пилотов, которые летят по упражнению. Так при выборе задачи он должен принять во внимание, что механизмы соревнования создают динамику группы, которые иногда ведут пилотов, к тому, чтобы прекратить полет или остаться в воздухе, даже когда плохие погодные условия. Некоторые индивидуумы будут вести себя по разному, в свободном полете и таким образом нуждается в защите от себя.

Однако положение MD - не из легких. Он может находиться под давлением, желая выполнить задачу. Он находится на земле и не знает точно, что случается в воздухе. Он может находиться под давлением пилотов на земле и также по радио от тех, кто в воздухе.

Вот - несколько сценариев, которые должны помочь MD в организации соревнований и принятия решений:

Он должен быть уверен в официальном прогнозе погоды: Когда прогноз дает ветер 50км/час На высоте 1500m отменить полеты, даже если на старте тихо. Этот пример кажется очевидным, но иногда упражнения разыгрывались в подобных радикальных условиях! Во время одного из них, в дебатах с пилотами, один известный пилот сказал мне " ... да, но если мы всегда будем слушаться прогноз погоды, Мы всегда будем пропускать отличные полеты". Конечно, иногда погодный прогноз неправилен: погодные условия могут быть отличаться от прогноза, и было бы разыграно блестящее упражнение. Но прогноз может одинаково быть неправилен и в другую сторону, и это ветер не 50км/час, а 70км/час! Наша мечта, ни в каких обстоятельствах не стоит ранить пилота. Это - не вопрос изменения правил " парашютные упражнения не должны разыгрываться, если ветер больше чем х км\час ". MD должен знать место соревнований достаточно хорошо, чтобы быть способным самостоятельно определять пределы и придерживаться их.

Как он может организовать работу, чтобы гарантировать максимальную безопасность для пилотов?

Радио: обязательно, чтобы он находился в контакте со спортсменами на частоте выделенной для безопасности, и которая используется только для "безопасности", он должен построить цепочку "безопасности", которая укомплектована эффективной командой (персонал, обеспеченный радио, транспортными средствами, номерами телефона спасательных служб, и т.д.) Также рекомендуются мобильный телефон.

Следить постоянно за погодными условиями, должны быть разведчики погоды в воздухе, Возле старта и по маршруту. Это должны быть компетентные пилоты, то есть с достаточным опытом позволяющим оценивать погоду. Так, чтобы не тревожить других пилотов, используется другая частота, другая чем та которая зарезервирована для безопасности (например, частота организации). Разведчики погоды, не должны быть спортсменами, могут также работать как ретрансляторы. Поскольку они не имеют полномочий отменить упражнение, их задача передать всю объективную информацию MD, так, чтобы он смог принять решение. Если используется этот метод, MD должен иметь договоренность с разведчиками погоды о том, как они будут обмениваться информацией, например оценивая погодные условия на трех уровнях:

Уровень 1: нечего говорить ... погода хорошая.

Уровень 2: Условия сильные, следят за погодой.

Уровень 3: Условия слишком сильные, отменяют задачу.

Если в опросе разведчиков погоды, два или три ответа 3 и последний 2, MD не раздумывая, отменяет задачу.

Преимущество этой системы трех уровней - то, что это быстро и нет недоразумений.

Чтобы избегать всех споров, MD должен следовать следующим принципам:

- Выбирать разведчиков погоды, из тех, кто не имеет никакого прямого интереса в том, что отменена задача или нет.
- Работать с ними на разной частоте.
- Договоритесь о простой и работоспособной системе для определения условий.

Полеты в облаках

Полеты в облаках - серьезная проблема в нашем спорте. Его запрещение описано законодательством и относится к основным возможным опасностям. Некоторые пилоты упорствуют и часто летают в облаках, чтобы иметь существенное преимущество по высоте, это мошенничество. Много пилотов имеют к этому неоднозначное отношение. Они эффективно играют на пределе. Неофициальное правило которое преобладает и звучит как: "я не был в облаке, потому что я мог всегда видеть землю" или "пока я могу все еще видеть землю, я зацепился или вошел в космы"; "если я не могу видеть больше землю, я делаю "большие уши, чтобы снизиться и продемонстрировать свое намерение не получать преимущества от облака ". С разных точек зрения, пилоты считают что не совершали нарушений. В их глазах это поведение приемлемо! Но такие "псевдоправила" являются ложным, опасным и несправедливым. Они оставляют дверь открытой для обмана потому что можно продолжать отодвигать границы, и утверждать что все было сделано по правилам Пример: "я мог видеть землю, когда затягивало в облако". Пилот вышел из облака на сто метров выше нижней кромки облака, в сторону следующего ППМ, на "больших ушах", как бы говоря "я не хотел войти в облако, так случилось ". Но тогда, честным пилотам сытыми по горло остановками под космами и своим проигрышем не остается ничего кроме как воспользоваться этим "псевдоправилом" самим.

Однако, не возможно строго следовать официальным аэронавигационным инструкциям, потому что они очень ограничены и не поддаются проверке.

Возможны случаи, типа:

- Набор на краю облака: пилот поднимается выше основания облака, без захода в него.
- Масса воздуха производит облака на разных высотах: пилот покидает космы облака а аппараты под другим облаком /вокруг/выше.

В этих случаях, это не обман, хотя пилот не может быть замечен с земли.
Так, что является решением?

Вы должны установить правило:

- При достижении косм пилоты должны остановить набор и покинуть поток.
- Если он продолжает подниматься при выходе из потока, он должен сделать большие уши или использовать другие возможности чтобы гарантировано не попасть в (а не только, чтобы продемонстрировать свою готовность.)
- Если эти маневры ничего не дали, и он входит в облако, используя большие уши, пилот виновен, он должен был предусмотреть заранее инцидент и прекратить набор.
- Он должен быть - вне облака, в случаях цитируемых выше, когда пилот оказывается выше основания самого низкого облака.

Мы понимаем что, наблюдая с земли можно ошибиться, так что MD должен иметь Экспертов/судей (другая работа для разведчиков погоды), кто поможет справиться с этой задачей. Не забывайте, что даже если пилот явно обманывает, его номер, редко видно с земли. MD и " полиция неба " перед обвинением должны быть уверены на 100 %, что произошел случай обмана. Штраф (0 очков за упражнение, отстранение от соревнований в случае повторения). Чтобы штрафы были справедливы, они должны быть основаны на заслуживающих доверия заявлениях от заслуживающих доверия людей.

Разъяснения:

Нет никакого материального доказательства, что пилот поднялся в облаке (например, он не может быть сфотографирован). Заявление одного единственного пилота, обвиняющего другого, не имеет силу свидетельство(очевидность) потому что это одно слово против другого.

Что делать:

- Следить с земли или с неба, бесспорное утверждение MD или нейтральной заслуживающей доверия полиции неба (отобранной MD) что пилот зашел в облако. Кто может быть экспертом или судьей? Люди с достаточным знанием этого вида спорта могут судить. Они уполномочиваются MD перед упражнением.
- Заявление от трех, по крайней мере, спортсменов, кто засвидетельствовал обман, и кто зарегистрировал протест.
- На брифинге обращают внимание на вышеупомянутые правила, и если используются эксперты, упомянуть что они будут на земле и/или в воздухе. Сообщить повышенным голосом не допускающим возражений. Помните, что, если заявление долгое время не сопровождается никаким действием, будет обратный эффект.

Желаю Вам хорошего упражнения
Фред Ескриба

Связи общественностью и Средства информации

Сара Фенвик, Консультант CIVL по средствам информации

Есть один способ привлечь спонсоров на соревнования, надо предложить им всестороннюю СВЯЗЬ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ и освещение в печати. В конце концов, если они вкладывают их деньги в соревнования, они хотят видеть возвращение их в инвестиции. Даже если нет никаких спонсоров соревнований хорошая СВЯЗЬ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ и освещение в печати поможет привлечь общественный интерес и потенциальных будущих спонсоров, для соревнований и пилотов, в местном, национальном или международном масштабе.

Это дорого для средств информации, чтобы послать репортеров и/или операторов на все соревнования, они только появятся в течение последних нескольких дней. Однако, даже если они не прибыли на соревнования, распространение информации к средствам информации относительно легко в сегодняшней окружающей среде электронной почты и доступа в Интернет. Организаторы, желающие, чтобы максимизировать их средства информации Охват должен назначить 'связь средств информации' человек, кто ответствен за и - пункт(точка)

Войдите в контакт для СВЯЗИ С ОБЩЕСТВЕННОСТЬЮ и средств информации. Этот человек должен иметь хорошую команду письменного Английского языка также Как родной язык организации также как быть способный распределять информацию через Ткань(сеть) и электронная почта. Назначенным чиновниками(офицерами) средств информации должен ознакомить себя с главой

'Средства информации и Маркетинг, Организация Событий и Средства информации'.

Другие рекомендуемые задачи:

" Поддержание списка контактов средств информации

" Договоритесь с экспериментальным анкетным опросом профиля, который будет закончен всеми пилотами до

Регистрация (eg с формой регистрации)

" Приглашающий соответствующие средства информации к случаю

" Сбор 'Пакет Пресса(печати)'. Когда при выполнении этого это нужно помнить что Большинство журналистов, фотографов, и т.д., хорошо не будет информировано о, висят Скольжение или параскольжение.

Пакет пресса(печати) должен содержать информацию о спорте, соревновании, расписании, Стартовые площадки и области(поля) цели, высшие экспериментальные профили, время и место предоставления приза, и т.д

" Договаривающиеся интервью между пилотами, организаторами и заинтересованными средствами информации

" Подготовка tandemных рейсов(полетов) если возможно.

" Пишущие и выпускающие официальные сообщения для печати. Помните, что они должны быть приспособлены

В зависимости от предназначенного распределения (то есть местное официальное сообщение для печати отличится от

Международное летящее официальное сообщение для печати).

" Берущий (или получающий) и выпуск фотографий

" Для категории 1 копия событий всех официальных сообщений для печати и фотографий должны быть посланы FAI

Пример PR/Media входит в контакт со Списком(графиком)

Подготовка Пред случай

3-4 месяца Официальные сообщения для печати ге случай: даты, местоположение, спонсоры, местные власти вовлекали (

Средства информации нуждаются во времени, чтобы планировать случай в их календарь)

4 недели: напоминание, высшие пилоты профили, события средств информации, специальные события, и т.д

1-2 недели: напоминание, местоположение, меры зрителя(очевидца), социальные события, спонсируемые события, средства информации

События и адрес вебсайт, и т.д

В течение случая

Пошлите по электронной почте короткое официальное сообщение для печати ежедневно с 3 лучшими результатами (и местные/национальные результаты) с вебсайт

Адрес для большего количества деталей, фотографии победителей, детали предстоящих событий (социальный, средств информации, и т.д)

44

Почтовый случай

Официальные сообщения для печати ге заключительные результаты

Фотографии чемпионов (портрет и в-рейсе(в-полете))

Профили чемпионов (3 лучших мест и 3 лучших команд)

Как CIVL / FAI может помочь

" Вопросы и руководство: И FAI Чиновник(офицер) Средств информации и CIVL

Консультант Средств информации

Являются доступным, чтобы ответить вопросы, давать руководство, и т.д.

" Страницы Ткани(сети): FAI может или оказывать гостеприимство вашей странице ткани(сети) или создавать связь к этому.

" Календарь Соревнования: Категория 1 и 2 события внесена в список на CIVL соревновании Календарь и связи могут быть созданы к вашему вебсайт.

" Почтовые пункты(изделия) новостей к FAI вебсайт

45

Приложение 3

Организация Событий и Средства информации

Подготавливающийся к СИМА Патрисией Лами, FAI Чиновник(офицер) Средств информации

Приспособленный к CIVL Сарой Фенвик, CIVL консультант Средств информации

Представление

Цель этого документа состоит в том, чтобы установить практические руководящие принципы, помогать Воздушным Спортивным чиновникам(офицерам) средств информации

Организация стороны средств информации международных FAI/CIVL событий

Почему стали так сознательным(сознающим) средств информации?

FAI вступил в эру радиопередачи ТЕЛЕВИДЕНИЯ и подвергания средств информации, которое имеет два главных

Последствия:

" Дайте качественное обслуживание(службу) к средствам информации - условие(состояние) роста, долго называть подвергание средств информации

" Управление проблемой(выпуском) прав: кто должен иметь доступ к тому, что является жизненным гарантировать доход.

Кто должен иметь дело со Средствами информации?

" Отношения со средствами информации больше не могут быть единственная ответственность организаторов событий

" И Президент комиссии(полномочий) и Консультанты Средств информации должны быть обучены для средств информации

Отношения и знать важные проблемы(выпуски) средств информации.

" Консультанты Средств информации должны иметь местную коллегу(копию) средств информации для каждого случая.

" FAI Чиновник(офицер) Средств информации доступен, чтобы обеспечить(предусмотреть) информацию, руководство и обучающий к

Комиссии, чтобы работать на товариществах средств информации, и полевой работе на важных событиях (eg

КАЧАЙТЕ), и в коммуникациях с FAI секретариатом

Что Журналисты нуждаются?

" Доступ на соревнования

" Комната(место), в который они могут работать

" Средства коммуникаций

" Дружественная окружающая среда

Чтобы гарантировать успех, Чиновник(офицер) Средств информации должен быть полностью предан его/ее случаю

Успех в 10 шагах

1. Работа с вашим местным контактом

2. Проверить участок

3. Сообщить Прессу(печати)

4. Средства обслуживания Средств информации

5. Коммуникации

6. Проблемы(выпуски) Радиовещания

7. Процесс Аккредитации

8. Безопасность

9. Транспортирование

10. Приспособление(размещение)

1. Работа с Местным Чиновником(офицером) Средств информации (LMO)

" Местный Чиновник(офицер) Средств информации должен быть профессионал (даже если он/она - доброволец!)

" Он/Она должен быть доступный день и ночь

" Он/Она должен следовать за вашими заказами(распоряжениями), НО

46

" Вы должны быть доступны ему/ее

" Они - эксперт, так быть подготовлено, чтобы учиться от его/ее

2. Участок

" Вы должны иметь ваш, чтобы говорить о выборе участка: думайте погодный прогноз, движение,

Окружающая среда, гостиницы, коммуникации, загрязнение, люди вокруг: являются Вами в праве

Место

" Берите картины снимающихся и приземляющихся участков, областей(полей) цели, ангаров, взлетно-посадочных полос,

Области гостеприимства, брусков(бар), и т.д ..., чтобы помочь Вам готовить вашу работу

" Если кое-что действительно неправильно, говорить это - фронт!

3. Информирование Прессу(печати)

Удостоверитесь, что средства информации (региональный, национальный, международный) информированы вначале about:

" Случай непосредственно: тип, пилоты, даты, призы

" Средства обслуживания

" Процесс аккредитации

" Airports - не очень популярен: Пошлите информацию относительно вашей дисциплины, и прежде всего,

Чемпионы и вероятные высшие пилоты, перед случаем.

" FAI Чиновник(офицер) Средств информации и Секретариат должны здесь помочь с информацией, пока они Информированный!

4. Средства обслуживания Средств информации

" Поместите себя вместо журналиста: берите автобус от гостиницы до буксировки Область/запуск область(поле) site/goal, и т.д. Прогулка от пресс-центра до участка стоянки/приземления,

Перенос тяжелого материала фотографии. Идите в брусоч(бар), и в туалет!

" Посещение, что будет пресс-центр, зал заседаний, смешанная зона (пилоты + зона прессы(печати))

И см., как они могут лучше всего быть организованными. ЭТО техническая помощь, туристическое агентство, киоск

Являются средствами обслуживания, которые будут делать все различие.

" Организуйте посты признака(подписи) так, чтобы журналисты могли легко находить их путь.

5. Коммуникации

" Спросите, кто будет поставщик телесвязи

" Проверьте это, пресс-центр должным образом оборудован (Телефон, ткань(сеть), посылать по электронной почте, WAP, и т.д ...)

Должен быть доступен и безупречен в зависимости от бюджета случая!)

" Чек(проверка), кто будет отвечать за передачу результатов. Удостоверитесь со Встречающимся(выполняющимся)

Директор эти люди получают результаты вовремя, и передают их вовремя и правильно

6. Радиовещание

Координата с FAI Секретариатом и Чиновником(офицером) Средств информации:

" Встретьте производителя, журналиста хозяина, и проверьте их потребности

" Никогда не уполномочьте команду ТЕЛЕВИДЕНИЯ к фильму без что касается или FAI Секретариата или FAI

Чиновник(офицер) Средств информации

" Облегчите доступ и работу команд ТЕЛЕВИДЕНИЯ, аккредитованных FAI

7. Аккредитация

Утверждение(заявление) Миссии

Выделите и регистрируйте всех людей, вовлеченных в организацию случая, и удостоверитесь, что они имеют

Свободный проход, в пределах структуры их функции, не забывая безопасность и безопасность.

47

" Приемлемый: Пилоты, помощь, радиовещательные организации, FAI Должностные лица, НАС должностные лица,

Спонсоры, подрядчики, добровольцы, персонал безопасности, обслуживают поставщиков, и т.д ...

" Аккредитация - работа Местного Организатора, но аккредитация Пресса(печати) ваша! Организовать

Вмешательство!

Аккредитация: - фронт

" Вместе с Информационным листком для представителей прессы, приглашения должны быть посланы вместе с аккредитацией
Формы.

" FAI Чиновник(офицер) секретариата/средств информации ответствен за аккредитацию команд ТЕЛЕВИДЕНИЯ + международный
Средства информации.

" Проходы Аккредитации должны быть возвращены Журналистам вовремя.
Аккредитация: зоны, люди

" Зоны: точное зонирование должно быть определено, в координации со
Встречающимся(выполняющимся) Директором.

Где необходимые кодексы зонирования должны появиться на местах встречи и на передаче
Карты. Уважайте иерархию.

" Население: фотограф и письменный журналист не имеют тех же самых потребностей. Это
Важный определять, кто должен быть уполномочен (поощренный?) где. Не забыть
Штат поддержки (переводчики ...).

" Способность(вместимость): Удостоверитесь, что ваши зоны могут переносить так много
людей, как Вы аккредитовываете!

Аккредитация: Смешанная Зона

" Смешанная зона - то, где Пресс(печать) встречает Пилотов.

" Доступ к смешанной зоне должен быть легок от пресс-центра, и трибуны пресса(печати)
(Любое место откуда, где пресс(печать) наблюдает случай)

" Установите ясный приоритет между журналистами и представителями прессы в
координации

С FAI Secretariat/FAI Чиновник(офицер) Средств информации

" Но удостоверитесь, что все аккредитованные журналисты получают некоторый доступ
пилотам

Аккредитация: Технология

" Карты Аккредитации не должны быть способны вмешиваться с или изменен любым
способом. А

Партнер (спонсор?) должен участвовать в процессе если возможно

" Журналистов нужно спрашивать обеспечить(предусмотреть) фотографии - фронтом, и
возможностями захвата изображения(образа)

Должен также быть доступен для последнего прибытия(достижений).

" Использование ИОС сокращений аккредитации, является большим количеством
профессионала и даст, имеют

Большее количество вероятности(доверия) с прессом(печатью), и прежде всего, журналисты
будут чувствовать удобными с этим.

ИОС СИСТЕМА АККРЕДИТАЦИИ

НВ Оказывают гостеприимство Журналисту

НВ-А НВ Директора

НВ-В НВ Производители, комментаторы

НВ-С НВ Техники, помощники

РТ Радиовещание держателей Прав

РТ-А РТ Директора

РТ-В РТ Производители, комментаторы

РТ-С РТ Техники, помощники

Е Журналисты

48

Е-Р Журналисты держатели права

Е-NR Журналисты не держатели прав (главным образом интернетовские парни!)

ЕР Фотографы

ЕР-R, держатели прав Фотографов

ЕР-NR Фотографы не держатели прав (главным образом интернетовские парни!)

Дополнительные категории могут быть созданы для определенных потребностей, вешают скольжение и параскольжение для

Пример:

Е-А пресс(печать) Авиации

ЕР-F В фотографии рейса(полета)

И т.д ... Пока это ясно и для организаторов и журналистов.

Возможные ограничения

Область Соревнования:

" Область Запуска НИКАКОЙ доступ

" Переулок Буксировки НИКАКОЙ доступ

Другие Места встречи:

" Комната(место) Брифинга НВ-А-В, RT, ЕР

" Положение(позиция) Комментаторов Весь НВ и RT

" Смешанная зона Весь НВ, RT, Е кроме ENR

" И т.д ...

Пакет Аккредитации

Вместе с их картой аккредитации, журналисты должны получить:

" Официальная программа случая

" Детальное расписание соревнования

" Список подарка(настоящего) Должностных лиц (FAI, NAC, Городка, и т.д ...) +

Чиновник(офицер) Средств информации называет и

Информация контакта

" Карта участка и зон

" Программа не спортивные действия (пресс-конференции, коктейли, посещения, и т.д ...)

" Расписание Пригородного автобуса

8. Безопасность

" Безопасность - ответственность Местного Организатора, но Вы не хотите вашего фаворита Журналист обеспокоился.

" Звоните встрече - фронт с Местным или FAI Офицером охраны, чтобы очистить все пункты(точки)

" Удостоверитесь, что достаточный уровень безопасности гарантируется в пресс-центре, и всего

Зонирует доступный для пресса(печати).

9. Транспортирование

Прибытие(достижение):

" Долгожданный пункт(точка) должен быть помещен в аэропорт, или гостиницу для: Прием, берите нагрузку(обвинение),

Аккредитация, ключи гостиницы, программа, и т.д ...

49

На участке:

" Участки, гостиницы, пресс-центры должны быть « на линии »:

" Пригородные автобусы запроса « ДЛЯ ПРЕССА(ПЕЧАТИ) ТОЛЬКО »

" Почтовые расписания

10. Приспособление(размещение)

" Предложение 3-4 различные гостиницы с различными уровнями обслуживания/цен,

заклучите специальные цены,
Но позвольте средства информации делать их собственное резервирование (с некоторыми исключениями).

" Удостоверитесь, что персонал знает списки(графики) соревнования/челноков

" Удостоверитесь, что оборудование телесвязей комнат(мест) правильно. Остерегайтесь тарифов телесвязей гостиницы!

" Украсите лобби

" Делайте список дружественных ресторанов в области

И если Вы делаете только это ...

" Помните, что средства информации - часто окончательный судья успеха

" Установите бюджет, и придерживайтесь этого!

" Ищите совет так часто, как Вы нуждаетесь в этом

" Информация должна быть точна и быстра

" Гибкость должна быть правило(правление)

" Обеспечьте(предусмотрите) хорошие положения(позиции) рассмотрения (особенно для фотографов)

" Двойные требования технологии чека(проверки)

" Используйте Интернет экстенсивно

" Дайте людям средств информации хорошее первое впечатление!

50

« Название(имя) Случая + Дата » Приложение 4

Заявление(применение) для Аккредитации

Последний срок: XXXXXX

ПРЕТЕНДЕНТ

Имя Фамилии

Дата Рождения // Сексуальная Мужская Женщина

Национальность Паспорт Номер(число)

АДРЕС ДЛЯ КОНТАКТА

Адрес

Страна Почтового индекса

Телефон

Телефакс

Адрес электронной почты

УДОСТОВЕРЕНИЕ АККРЕДИТОВАННОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ПРЕССЫ

Название(имя) Организации

Номер(число) Удостоверения аккредитованного представителя прессы AIPS

ПРИБЫТИЕ(ДОСТИЖЕНИЕ) И ОТЪЕЗД

Дата Прибытия(достижения) // Рейс(полет) n °

Дата Отъезда // Рейс(полет) n °

КАТЕГОРИЯ И ФУНКЦИЯ

Нажмите Газетный Журнал Агентства печати Другой

Журналист Техник Фотографа Другой:

Хозяин ТЕЛЕВИДЕНИЯ/РАДИО Передает Правильного Держателя Другой:

Производство

Оператор Камеры

Репортер

Помощник

Комментатор

Переводчик

Техник
 ВНЕШТАТНЫЙ СОТРУДНИК ОРГАНИЗАЦИИ СРЕДСТВ ИНФОРМАЦИИ
 Организация Средств информации
 Посредник:
 Адрес
 Страна Почтового индекса
 Телефон (страна заcodирует и междугородный код)
 Факс (страна заcodирует и междугородный код)
 Если Вы - внештатный журналист, пожалуйста поместите checkmark в коробку, и
 обеспечьте(предусмотрите) информацию
 Организация на том, чей защита Вы занимаетесь Чемпионатами.
 Дата //
 Подпись
 Должностное лицо Подписи Головы Отдела Подписи Претендента
 Печать
 Если Вы внештатны, пожалуйста обеспечьте(предусмотрите) официальную печать и подпись
 ответственного человека
 Организация на том, чей защита Вы занимаетесь Чемпионатами.
 Претендент сохраняет желтую копию
 Быть закончен КОМИТЕТОМ ОРГАНИЗАЦИИ
 Дата квитанции(получения) // Дата Аккредитации //
 Функция Категории
 Подпись Кодекса Доступа
 Пожалуйста приложите
 Паспорт фотография
 (3cm x 4cm)
 51
 FAI AIRSPORT Приложение 5 СЛУЧАЯ
 ВЫПУСК ПОЯВЛЕНИЯ
 Как участник (конкурент, должностное лицо, член жюри, судья, член поддержки
 Штат, член организации) в
 (название(имя) воздушного
 спортивного соревнования)
 Имея место в (место)
 На (Даты),
 Нижеподписавшийся явно подтверждает, что он/она понимает и принимает что его/ее
 Может быть снят, сфотографирован, записан на пленку, и зарегистрирован любыми
 средствами, как уполномочено
 Организаторы воздушного спорта борются и/или Федерация Aeronautique Internationale
 Кто должен иметь право на авторское право, использование и патентовать другие, чтобы
 использовать, в любой манере, всех
 Или любая часть или воспроизводство такого фильма, фотографий, лент, регистрации, без
 Ограничение вовремя или место. Вышеупомянутое разрешение простирается на фильмы,
 фотографии и т.д
 Из самолета или другого летящего устройства и оборудования, используемого участником в
 воздухе
 Спортивное соревнование, включая торговые марки, торговые названия(имена), и т.д
 появляющиеся на таком самолете или
 Другое летящее устройство и оборудование.

Нижеподписавшийся далее подтверждает что его/ее название(имя) и/или биографические детали и/или

Любые другие личные элементы он или она, возможно, обеспечили, могут использоваться в любых средствах информации

В связи в отношении его/ее участия в

..... (название(имя)
воздушного спортивного соревнования).

Подписанный: Дата:

Имя

Адрес:

.....