



# Kodeks Sportowy FAI

*Fédération  
Aéronautique  
Internationale*

---

## Rozdział 4 – Modelarstwo Lotnicze i Kosmiczne

### Tom ABR Rozdział 4A, Rozdział 4B, Rozdział 4C

Wydanie 2014

Obowiązuje z 1 stycznia 2014

**Aktualizacja 1 lipca 2014**

ROZDZIAŁ 4A – PRZEPISY WEWNĘTRZNE CIAM  
ROZDZIAŁ 4B – OGÓLNE ZASADY ROZGRYWANIA ZAWODÓW MIĘDZYNARODOWYCH  
ROZDZIAŁ 4C – OGÓLNE PRZEPISY I ZASADY ROZGRYWANIA ZAWODÓW  
ORAZ BICIA REKORDÓW

*Avenue Mon-Repos 24  
CH-1005 Lausanne  
(Switzerland)  
Tél.: +41(0) 21/345.10.70  
Fax: +41(0) 21/345.10.77  
E-mail: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)  
Web: [www.fai.org](http://www.fai.org)*

**TŁUMACZENIE Z JEZYKA ANGIELSKIEGO    MAREK DOMINIAK  
WSZELKIE PRAWA ZASTRZEŻONE ®**

**MIEDZYNARODOWA ORGANIZACJA LOTNICZA**  
**Avenue Mon Repos 24, 1005 LAUSANNE, Switzerland**

---

Prawa autorskie 2012

Wszelkie prawa zastrzeżone. Prawa autorskie do niniejszego dokumentu posiada Międzynarodowa Federacja Lotnicza (FAI). Niniejszym upoważnia się wszelkie osoby, działające w imieniu FAI lub jej członkowie, do kopiowania, drukowania i dystrybucji tego dokumentu przy zachowaniu następujących warunków:

- 1. Niniejszy dokument może być użyty wyłącznie w celach informacyjnych i nie można go wykorzystywać dla celów komercyjnych.**
- 2. Wszelkie kopie tego dokumentu lub jego fragmentów muszą zawierać tę informację o prawach autorskich.**

Uwaga: wszelkie produkty, procesy lub technologie, opisane w niniejszym dokumencie, mogą podlegać innym prawom własności intelektualnej, zastrzeżonym przez FAI lub inne podmioty, a w związku z tym nie podlegają ustaleniom zamieszczonym poniżej.

# PRAWA DO MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SPORTOWYCH FAI

Wszelkie międzynarodowe zawody sportowe organizowane w całości lub w części z zastosowaniem przepisów Kodeksu Sportowego<sup>1</sup> Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI), rozumiane są, jako Międzynarodowe Zawody Sportowe FAI<sup>2</sup>. Zgodnie ze Statutem<sup>3</sup>, FAI posiada i kontroluje wszelkie prawa związane z Międzynarodowymi Zawodami Sportowymi FAI. Członkowie FAI<sup>4</sup>, na terenie swoich krajów<sup>5</sup> winni są wprowadzić własność praw FAI w odniesieniu do Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI i wymagać ich rejestracji w Kalendarzu Sportowym FAI<sup>6</sup>.

Pozwolenia i uprawnienia do wykorzystania wszelkich praw do jakiegokolwiek działalności komercyjnej w tym, lecz nie wyłącznie, do reklamowania się na takich imprezach lub reklamowania samych imprez, wykorzystania nazwy imprezy lub logo dla celów handlowych i wykorzystania wszelkich dźwięków i/lub obrazów, czy to zarejestrowanych elektronicznie czy w inny sposób lub transmisji w czasie rzeczywistym odbywać się musi za uprzednią zgodą FAI. Dotyczy to w szczególności wszelkich praw do wykorzystania wszelkich materiałów, w formie elektronicznej lub innej, które stanowią część jakiegokolwiek metody lub systemu oceniania, przyznawania punktów, oceny wyników lub informacji wykorzystywanych na Międzynarodowych Zawodach Sportowych FAI<sup>7</sup>.

Każda Komisja Sportów Lotniczych FAI<sup>8</sup> upoważniona jest do negocjacji wcześniejszych uzgodnień na rzecz FAI, odpowiednio z członkami FAI lub innymi podmiotami, transferu całości lub części praw do wszelkich Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI (z wyjątkiem imprezy: Światowe Igrzyska Lotnicze<sup>9</sup>), które są organizowane w całości lub w części na podstawie rozdziału Kodeksu Sportowego<sup>10</sup>, za które odpowiedzialna jest ta Komisja<sup>11</sup>. Wszelki taki transfer praw odbywać się będzie na podstawie „Umowy z Organizatorem”<sup>12</sup> jak wskazano w bieżącym Regulaminie FAI Rozdział 1, ustęp 1.2 „Zasady Transferu Praw do Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI”.

Każda osoba fizyczna lub prawna przyjmująca na siebie obowiązek organizacji Zawodów Sportowych FAI, czy to na podstawie umowy pisemnej lub innej, robiąc to akceptuje jednocześnie prawa własności FAI wyszczególnione powyżej. Jeśli nie doszło do formalnego przekazania praw, FAI zachowuje wszelkie prawa do zawodów. Niezależnie od jakiegokolwiek umowy lub przekazania praw, FAI będzie posiadać, wolny od opłat, dla własnych archiwalnych lub promocyjnych celów, pełen dostęp do wszelkich nagrań dźwiękowych i/lub obrazów wizualnych z wszelkich Zawodów Sportowych FAI i zawsze zastrzega sobie prawo do rejestracji, filmowania i/lub fotografowania bez opłat całości lub części takich imprez.

---

<sup>1</sup> Statut FAI, Rozdział 1, ust. 1.6

<sup>2</sup> Kodeks Sportowy FAI, Sekcja Ogólna, Rozdział 3, ust. 3.1.3

<sup>3</sup> Statut FAI, Rozdział 1, ust. 1.8.1

<sup>4</sup> Statut FAI, Rozdział 5, ust. 5.1.1.2; 5.5; 5.6 i 5.6.1.6

<sup>5</sup> Regulamin FAI, Rozdział 1, ust. 1.2.1

<sup>6</sup> Statut FAI, Rozdział 2, ust. 2.3.2.2.5

<sup>7</sup> Regulamin FAI, Rozdział 1, ust. 1.2.3

<sup>8</sup> Statut FAI, Rozdział 5, ust. 5.1.1.2; 5.5; 5.6, 5.6.1.6

<sup>9</sup> Kodeks Sportowy FAI, Sekcja Ogólna, Rozdział 3, ust. 3.1.7

<sup>10</sup> Kodeks Sportowy FAI, Sekcja Ogólna, Rozdział 1, ust. 1.2 i 1.4

<sup>11</sup> Statut FAI, Rozdział 5, ust. 5.6.3

<sup>12</sup> Regulamin FAI, Rozdział 1, ust. 1.2.2

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

## WPROWADZENIE DO KODEKSU SPORTOWEGO ROZDZIAŁ 4

Rozdział 4 Kodeksu Sportowego zawiera zasady i przepisy FAI przeznaczone dla modeli samolotów i modeli kosmicznych. Przepisy te są w gestii Komisji Modelarskiej (CIAM) FAI i uzupełniają Przepisy Ogólne, które zawierają zasady i przepisy wspólne dla wszystkich działań FAI.

Sekcja 4 jest podzielony na tomy, aby ułatwić pobieranie przepisów dla poszczególnych spraw. ABR tom podaje ogólne zasady aktywności CIAM, zawodów i rekordów, które mają zastosowanie dla poszczególnych dziedzin działalności. Poszczególne tomy zawierają wszystkie dokumenty CIAM związane z jej działalnością: oficjalne konkurencje, zasady rozgrywania pucharu świata, konkurencje tymczasowe, przewodniki dla organizatorów i sędziów. Konkretnie działania i związane z nimi tomy są przedstawione w j tabeli poniżej.

### PRZEDMIOT

### TOM

Ogólne zasady działalności CIAM

Zawody i rekordy

ABR

### Modelarstwo lotnicze

- Modele swobodnie latające F1
- Modele na uwięzi F2
- Modele akrobacyjne zdalnie sterowane F3 Akrobaty
- Modele szybowców zdalnie sterowane F3 Szybowce
- Modele helikopterów zdalnie sterowane F3 Śmigłowce
- Modele wyścigowe zdalnie sterowane F3 Wyścigi z pylonami
- Modele redukcyjne samolotów F4
- Modele elektryczne zdalnie sterowane F5
- Konkurencje promocyjne F6
- Aerostaty F7

### Modele kosmiczne

- Zawody modeli kosmicznych I rekordy SM

Użycie w treści słowa "ma" i "musi" oznacza aspekt obowiązku stosowania, użycie słowa "powinien" oznacza fakultatywny obowiązek stosowania; użycie słowa "może" oznacza, co jest dozwolone i może się zdarzyć, a "będzie" wskazuje, co się wydarzy. Słowa rodzaju męskiego powinny być traktowane łącznie z słowami rodzaju żeńskiego chyba, że kontekst wskazuje inaczej. Kursywa jest wykorzystywana uwag wyjaśniających.

**THIS 2014 EDITION INCLUDES THE FOLLOWING AMENDMENTS MADE TO THE 2013 CODE**

**These amendments are marked by a double line in the right margin of this edition**

Paragraph	Plenary meeting approving change	Revised Edition Brief description of change	Change incorporated by
B.4.5	2014	Added clause and sub-paragraphs relative to the new Jury Pack. Effective 1st May 2014.	Kevin Dodd Technical Secretary
B.5.5		Added new paragraph a) regarding results of CIAM competitions and renumbered the subsequent paragraphs. Effective 1st May 2014.	
B.8.9		Amended paragraph regarding third party liability insurance. Effective 1st May 2014.	
B.16.2 a)		Amended procedure for the national team classification. Effective 1st May 2014.	
Annex B.4		Added new trophies and re-allocation of some existing trophies. Effective 1st May 2014.	
<p>Sub-paragraph numbers were added to the following paragraphs and they are <u>not</u> marked by double bars:</p> <p>Section A: 4.2, 7.1, 9.1, 10, 11, 12, 13, 18.</p> <p>Section B: 2...3, 2.4, 2.7, 2.8, 2.9, 3.6, 3.7, 5.1, 5.4, 5.5, 5.6, 6.1, 7.1, 7.2, 7.4, 9.0, 11.2, 11.8, 12.8, 13.1, 13.4, 15.1, 18.1, 19.0, 19.1, 19.5, 19.7</p> <p>Part One: 1.1, 1.2, 1.3, 1.4.1, 1.4.10, 1.4.15</p> <p>Part Two: 2.1.4, 2.2.1, 2.2, 2.2.4, 2.7, 2.3.2, 2.3.3, 2.3.4, 2.3.5, 2.4.2, 2.4.3, 2.5.1, 2.5.2, 2.6.1, 2.6.2, 2.7.4, 2.7.6, 2.12</p>			Jo Halman Technical Secretary
Paragraph	Plenary meeting approving change	Brief description of change	Change incorporated by
A.4.1 Note	n/a	Corrected English: deleted "by it". Added a list of current Sub-committees for reference.	Jo Halman Technical Secretary
A.4.2		Rationalised the classes in the "years" table.	
1.3.7		Corrected the descriptive line.	
Annex A.1c		Added "Radio Controlled" to the three Soaring classes for clarity. Corrected the Championship names.	
Annexes A/2f – A.2m		Added the requirement for electronic photograph. Ref FAI.	
2.11.1 d) & Table III, 7c		Deleted the references to national record confirmation in line with the General Section amendment 2013.	
B.3.4, B.5.4, B.5.6, B.6.1d, B.7.2e, B.15.1a, B.16.3, B.16.4d, 1.3.1-1.3.4, 2.1.4c, 2.3.2, 2.3.1, 2.8.1		Corrected sub-paragraph numbering.	
1.3.2g		Corrected to follow the rationale of the other paragraphs.	
1.3.3		Deleted "radio controlled" for F3K.	
B.2.8 d)		Consequential change regarding same fees for International Series and World Cup competitions.	
B.4.4 d)		Corrected the cross-reference.	
B.12.2		Corrected the class title.	
Annex B.2		Added the country codes in country order.	
2.6.1		Added a course diagram for clarity.	
2.7.6		Deleted the erroneous paragraph number.	
2.10 – 2.10.2		Corrected the paragraph numbers.	
2.10.6		Corrected the cross-reference.	

.../cont

cont/...

Paragraph	Plenary meeting approving change	Brief description of change	Change incorporated by
A.3	2013	Clarification regarding the Treasurer; added Terms of Office	Jo Halman Technical Secretary
A.9.1		Amended procedure for adding competitions.	
A.10		Increased fees for international series contests.	
A.13		Amended effective dates.	
A.16.3		Added a moratorium of at least four years for any class being permitted to apply for championship status.	
B.3.2		Added extra checks for sporting licences at contests.	
B.3.5		Split text into numbered sub-paragraphs.	
B.7.4 & Annex A.1b		Banquet fee may or may not be included in the entry fee. Added extra date for Bulletin 0 for early championships.	
B.11.6, B.18.1, B.19.2, Annex B.3		Amended text for contest directors/flight line directors and updated the organisation charts..	
B.16.1		Clarify reference B.3.5 (b).	
B.17.15		Expanded the text for organiser marking of F1 model aircraft.	
1.3.2c		Added text for initial start-up of F2 engines.	
2.1.4		Added that claimants' NACs must submit the record claim.	
2.3.5		Consequential deletion ref amendment to 2.1.4.	
2.5.2		Amended the type of data required.	
2.6.2		Amended to 12/100 second in line with other speed records.	

<b>Four-Year Rolling Amendments for Reference</b>			
Paragraph	Plenary meeting approving change	Brief description of change	Change incorporated by
Page 12	2012	Added the FAI perpetual trophy list notation.	Jo Halman Technical Secretary
Page 13	n/a	Consequential change regarding aerostat records.	
A.11 & A.12	2012	NACs only permitted to submit names of their own airports persons.	
A.4.2		F4H will be a World Championship class only & held with F4C; <b>implementation date is 2014</b> . Updated the list.	
Annex 1.1		Added classes: F3M & F4H (the latter effective 2014)	
A.16.1	n/a	Corrected "Chairman" to "President"	
A.18	2012	Scholarship cycle now listed as a generic cycle.	
Annex A.1a		Bid applications to include successful international/national competitions.	
Annex A.1c		Specific championship names for categories with multiple separate championships.	
Annex A.1.b		Bulletins must include information on any perpetual trophy.	
B.2.3	n/a	Corrected text to World Championship rationale.	

.../cont



cont/...

B.3.2	2012	FAI licences must be completed in the Roman alphabet.	Jo Halman Technical Secretary
B.3.6		Added Assistant Team Managers for RC Soaring championships.	
B.4		Re-written the section on international FAI Juries.	
B.4.5		Officials have to be approved by their own NACs.	
B.4.5		Define how the nationality of FAI Judges and Jury members is established.	
B.5.5		Results must include details of any perpetual FAI trophy.	
B.7.4		"Championships" include both World and Continental; increase F3N to 700 Euro and F3A to 750 Euro.	
B.12.2		Amend the RC organiser requirements for class S8E/P.	
B.16.1		Clarify junior classification.	
B.17.1; B.17.2		Amend the numbers of models permitted by class with a consequential change at B.17.2.	
B.17.6		Comprehensively re-written rules on model processing.	
B.18	2012	Add prohibition for consecutive protests on one incident.	Jo Halman Technical Secretary
B.21.6.1		Comprehensively re-written championship trophy rules.	
Annex 4B		Added the new list of FAI perpetual trophies.	
1.3.2		Amended the definition of Control Line Circular Flight.	
Part Two Records 2.10		Added Aerostats at 2.10 and re-numbered the existing 2.10 & 2.11	
Part Two Records		Consequential changes throughout for Aerostat records.	
Part Two Records Table I		Amended for Aerostats, including amendments for English and to bring in line with existing record rules.	
Part Two Records Tables II & III		New Table II B for Aerostats and amended Table III.	
2.8.1		Amended Verification of Measurements	
Annex 1.1	n/a	Corrected paragraph numbers under RC.	
1.3.3.		Added F3R & F3S classes.	
B.10.1	2011	Height of CL cages for temporary circles	Jo Halman Technical Secretary
1.3.1		Amendment to closed loop systems & new paragraph on launching.	
1.3.2		Pull test: CL safety strap does not need to be attached to the wrist.	
1.4.2		Clarified model aircraft weight.	
Annex 1.1		Add to Championship classes: F3N RC helicopter freestyle & F3P RC indoor aerobatics	

Four-year Rolling Amendments for Reference.../cont



<b>Four-Year Rolling Amendments for Reference</b>			
<b>Paragraph</b>	<b>Plenary meeting approving change</b>	<b>Brief description of change</b>	<b>Change incorporated by</b>
1.3.2 & 1.3.3	n/a	Corrected class names	Jo Halman Technical Secretary
1.3.7	(2010)	Inserted missing class F7B Airships	
1.4.15	n/a	Deleted superfluous word "area".	
B.5.6		Corrected castor oil specification	
Page 17		Deleted erroneous "Part One" from the title.	
A.1.3		Consequential change to cross-reference number.	
A.2.1		2010	
A.2.2	Voting now by simple majority.		
A.4.2	Add F4F to the "even year" column.		
A.6.1 g)	Delete the need for proposal hard copies ref FAI office.		
A.7.1	Clarify the time for submission of proposals; amend note.		
A.7.1, A.14.2f, B.2.6e, B.16.2, Annex B\1b	Volume paragraph re-numbering caused amended cross-references.		
A.9.1	n/a		
A.10	2010	New A.10 for sanction fees.	
A.10 – A.17		Re-numbered to A.11 – A.18	
A.11 & A.12		Amended to reflect changes status & new submission procedure.	
A.13		Replace the first paragraph and amend the fourth paragraph.	
A.14.1		Amended reference to the new A.10.	
A.14.2	n/a	Clarified for transport.	
A.15.2 & A.16.2	2010	Consequential change to cross-reference number.	
A.18		Clarified conditions for the Selection Group.	
Annex A.2a		Amended in line with new A.10.	
Annexes A.2c, A.2d & A.2e	n/a	Consolidated into a single page.	
Annex A.2h	2010	Clarified that the diploma is for world records.	
Annex A.2i		Clarified that the diploma is for outstanding sporting achievements.	
B.2.6		Delete the restriction of only World Championship classes.	
B.2.8		Clarified aeromodelling events.	
B.2.9		List first category events	
B.3.4 a)		Clarified and expanded regarding helpers.	
B.3.5		Amended to include a junior as a 4th team member in classes that do not have separate junior championships.	
B.9.1		Second paragraph clarified champions to include juniors.	
B.11.2 – B.11.7		Paragraphs re-written.	
B.15.1a)		Change the wind strength for Control Line.	
B.16.1e, B.16.2c, B.16.3a	n/a	Consequential changes from B.3.5 amendment	
B.16.4e & B.16.4f		Change the order of medal presentation; re-numbered the sub-paragraphs as alphas...	
B.17.1	n/a	Corrected the omission of F1P.	Jo Halman Technical Secretary
B.17.1	(2008)	Delete F4B; decision 2008; effective 2011	

.../cont

Four-Year Rolling Amendments for Reference			
Paragraph	Plenary meeting approving change	Brief description of change	Change incorporated by
B.5.5	2009	Relocate to B.5.6 all references to competition fuel; clarify.	Jo Halman Technical Secretary
B.8.7		Add facilities for anti-doping testing & re-number subsequent sub-paragraphs.	
B.9.2		Add clarification regarding F1E timekeepers.	
B.11.2		Amend text regarding RC transmitter control including spread spectrum.	
B.12		Add new paragraphs for Space Modelling organisers & re-number subsequent paragraphs B.13 to B.21	
B.17 (was B.16)		Add F3M & F3P to model aircraft processing. Delete F3A & F4 engine marking & Scale sticker requirements.	
B.16.2 (was B.15.2)		Add FAI Continental Championships team medals. Consequential change for Space Modelling team medals instead of at para B.2.4	
B.20.		Consequential changes from B.3.1 & corrected cross-reference	
B.21.6 & B.21.8		Amend Championship trophy requirements.	
1.1		Amend the Free Flight definition.	
1.3.1		Add new class F1R	
1.3.2		All F2 safety strap requirement.	
1.4.12		n/a	
1.4.15	Deleted erroneous "Free Flight"		
2.2.3	Corrected cross-reference		
2.8.1	2009	Add electronic device calibration requirement.	
Table III 13.d		Add calibration certificate requirement.	
Note	n/a	<i>The changed status of F3F to official has been noted in the separate document "Current CIAM classes".</i>	
Annexes A.2c & d	n/a Revised Edition	Further refinements to enable greater accuracy of the purpose of the annexes	
Annex A.2e		Corrected to include Aerostats Subcommittee Chairman	
B.15.2, B.15.2a, B.15.3		Corrected the titles for clarity & deleted erroneous "international" from text.	
1.3.3		Amended class F3I to F3Q in line with CIAM class naming policy	
Part Two Records Table 1		Added a row in the F2 section to delineate Team Race from Speed and applied an appropriate title.	
Page 5 & 1.3.7	n/a	Consequential change: Change volume to Aerostats.	



Four-Year Rolling Amendments for Reference				
Paragraph	Plenary meeting approving change	Brief description of change	Change incorporated by	
1.1		Amend the Free Flight definition.		
1.3.1		Add new class F1R		
1.3.2		All F2 safety strap requirement.		
1.4.12	n/a	Corrected the principle for Control Line		
1.4.15		Deleted erroneous "Free Flight"		
2.2.3		Corrected cross-reference		
2.8.1		Add electronic device calibration requirement.		
Table III 13.d	2009	Add calibration certificate requirement.		
Note	n/a	<i>The changed status of F3F to official has been noted in the separate document "Current CIAM classes".</i>		
Annexes A.2c & d	n/a Revised Edition	Further refinements to enable greater accuracy of the purpose of the annexes		Technical Secretary Jo Halman
Annex A.2e		Corrected to include Aerostats Subcommittee Chairman		
B.15.2, B.15.2a, B.15.3		Corrected the titles for clarity & deleted erroneous "international" from text.		
1.3.3		Amended class F3I to F3Q in line with CIAM class naming policy		
Part Two Records Table 1		Added a row in the F2 section to delineate Team Race from Speed and applied an appropriate title.		
Page 5 & 1.3.7	n/a	Consequential change: Change volume to Aerostats.		
Annexes A.2c & d	n/a Revised Edition	Further refinements to enable greater accuracy of the purpose of the annexes	Technical Secretary Jo Halman	
Annex A.2e		Corrected to include Aerostats Subcommittee chairman		
B.15.2, B.15.2a, B.15.3		Corrected the titles for clarity & deleted erroneous "international" from text.		
1.3.3		Amended class F3I to F3Q in line with CIAM class naming policy		
Part Two Records Table 1	Added a row in the F2 section to delineate Team Race from Speed and applied an appropriate title.			
Page 5 & 1.3.7	n/a	Consequential change: Change lighter-than-Air to Aerostats.		

# TOM ABR

## GENERALNE ZASADY DZIAŁANOŚCI CIAM

### ROZDZIAŁ 4A – WEWNĘTRZNE REGULACJE CIAM

- A.1. Zebranie Plenarne CIAM
- A.2. Procedury Zebrania Plenarnego CIAM
- A.3. Biuro (Prezydium CIAM)
- A.4. Podkomisje specjalnościowe
- A.5. Formy pracy podkomisji specjalnościowych
- A.6. Propozycje przedkładane do CIAM
- A.7. Harmonogramy sprawozdań I wniosków
- A.8. Języki
- A.9. Kalendarz zawodów
- A.10. Opłaty sankcyjne
- A.11. Lista sędziów
- A.12. Lista ekspertów technicznych
- A.13. Data wejścia w życie zmian w przepisach
- A.14. Fundusze modelarstwa lotniczego I kosmicznego
- A.15. Zamiana przepisów tymczasowych na oficjalne
- A.16. Uprawnienia do organizacji mistrzostw świata
- A.17. Przepisy narodowe
- A.18. Stypendium w modelarstwie lotniczym I kosmicznym
- Aneks A.1a Przewodnik do składania ofert do organizacji mistrzostw świata I kontynentów do akceptacji przez CIAM
- Aneks A.1b Przewodnik do składania biuletynów 0 dla organizacji mistrzostw świata I kontynentów do akceptacji przez Biuro CIAM
- Aneks A.1c Polityka CIAM związana z nazewnictwem mistrzostw
- Aneks A.2 Formularze:
  - Aneks A.2a Rejestracja zawodów
  - Aneks A.2b Przykład propozycji zmian w przepisach CIAM
  - Aneks A.2c Usunięto
  - Aneks A.2d Usunięto
  - Aneks A.2e Usunięto
  - Aneks A.2f-k Nominacje do nagród I dyplomów CIAM
  - Aneks A.2m Nominacja do stypendium CIAM

*Uwaga: "l" nie jest używany do oznaczenia numerów aneksów*

Kontynuacja...

## **ROZDZIAŁ 4B – PODSTAWOWE ZASADY DLA ROZGRYWANIA ZAWODÓW MIĘDZYNARODOWYCH**

- B.1. Podstawowa definicja zawodów międzynarodowych
- B.2. Rodzaje zawodów międzynarodowych
- B.3. Zawodnicy I drużyny
- B.4. Funkcjonariusze na zawodach
- B.5. Organizacja zawodów międzynarodowych
- B.6. Specyfika organizacji mistrzostw świata I kontynentów
- B.7. Informacja o zawodach i opłatach startowych dla mistrzostw świata I kontynentów
- B.8. Wymagania specjalne, co do organizacji zawodów
- B.9. Modele swobodnie latające
- B.10. Modele na uwięzi
- B.11. Modele zdalnie sterowane
- B.12. Modele kosmiczne
- B.13. Pomiar czasu
- B.14. Czas trwania zawodów
- B.15. Przerwanie zawodów
- B.16. Klasyfikacja I nagrody na mistrzostwach świata I kontynentów
- B.17. Kontrola modeli samolotów
- B.18. Protesty
- B.19 Środki i instrukcje bezpieczeństwa
- B.20 Dyskwalifikacja z zawodów
- B.21 Trofea mistrzowskie FAI
- Aneks B.1.a - Przykład certyfikatu ze specyfikacją modelu FAI
- Aneks B.1.b - Naklejka FAI
- Aneks B.2 - Krajowe znaki identyfikacyjne
- Aneks B.3 - Ogólna organizacja mistrzostw świata
- Aneks B.4 - Lista pucharów przechodnich FAI

## **ROZDZIAŁ 4C – MODELE SAMOLOTÓW**

### **Ogólne zasady I przepisy dla zawodów I bicia rekordów**

#### **CZĘŚĆ PIERWSZA – OGÓLNE PRZEPISY DLA MODELI SAMOLOTÓW**

- 1.1. Ogólna definicja modelu samolotu
- 1.2. Ogólna charakterystyka modeli samolotów
- 1.3. Klasyfikacja modeli samolotów
- 1.4. Definicje i wyrażenia używane do specyfikacji modeli samolotów i w przepisach
- Aneks 1.1. Zawody mistrzostw świata dla modeli samolotów

*Kontynuacja...*

## **CZEŚĆ DRUGA – REKORDY**

- 2.1. Klasy do bicia rekordów świata
- 2.2. Ogólna charakterystyka modeli samolotów do bicia rekordów
- 2.3. Specjalne zasady bicia rekordów na czas
- 2.4. Specjalne zasady bicia rekordów na odległość w linii prostej
- 2.5. Specjalne zasady bicia rekordów na prędkość w linii prostej
- 2.6. Specjalne zasady bicia rekordów na prędkość po obwodzie zamkniętym
- 2.7. Specjalne zasady bicia rekordów na prędkość w locie po okręgu
- 2.8. Specjalne zasady bicia rekordów na wysokość
- 2.9. Specjalne zasady bicia rekordów na odległość w locie po okręgu
- 2.10. Dokumentacja prób bicia rekordów
- 2.11. Dane potwierdzające
  - Tablica I Klasyfikacja rekordów
  - Tablica II A Wniosek potwierdzający próbę bicia rekordu – modelu samolotu
  - Tablica II B Wniosek potwierdzający próbę bicia rekordu – modelu aerostatu
  - Tablica III Formularz z zapisem dokumentacji kontrolnej – modelu samolotu

*Uwaga i*    *Następujące części odnoszą się do poszczególnych tomów:*

- Część trzecia*            – *Modele swobodnie latające*
- Część czwarta*        – *Modele na uwięzi*
- Część piąta*            – *Modele zdalnie sterowane*
- Część szósta*         – *Modele redukcyjne*

*Uwaga ii*    *Z dniem 1 stycznia dodano nowy tom zatytułowany „Urządzenia elektroniczne w zawodach”*





**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**

**TOM ABR**  
**ROZDZIAŁ 4A**  
**WEWNĘTRZNE REGULACJE CIAM**

**A.1. ZEBRANIE PLENARNE CIAM**

- A.1.1. Spotkanie plenarne CIAM zwołuje się raz w roku w marcu lub w innych terminach, jakie zostaną ustalone przez Prezydenta CIAM. Spotkanie odbywa się w FAI w Lozannie, ale w specjalnych okolicznościach może odbyć się w innym miejscu, z zastrzeżeniem zatwierdzenia przez Sekretarza Generalnego FAI.
- A.1.2. Porządek dzienny posiedzenia jest przygotowany przez Sekretarza CIAM w porozumieniu z Prezydentem CIAM i rozpowszechniany przez Biuro FAI.
- A.1.3. Porządek obrad obejmuje wnioski sporządzone w sposób wymagany w paragrafach A.6 i A.13. Porządek obrad jest wysyłany do aeroklubów narodowych oraz urzędników biura z zawiadomieniem o zwołaniu posiedzenia nie później niż 45 dni przed posiedzeniem. Jeśli porządek obrad plan nie zostanie wysłany w odpowiednim czasie, to posiedzenie plenarne może zostać odroczone przez prezydenta.

**A.2. PROCEDURY ZEBRANIA PLENARNEGO CIAM**

- A.2.1. W pierwszym dniu odbywają się wstępne spotkania podkomisji technicznych prowadzone przez ich przewodniczących. Na spotkaniach tych rozważany jest porządek obrad i prowadzona, przez przewodniczącego podkomisji, dyskusja i instruktaż wszystkich obecnych, tworzone są zalecenia właściwej podkomisji, co do głosowania na Zebraniu Plenarnym. Do uczestnictwa kwalifikują się członkowie podkomisji, uprawnieni do głosowania delegaci, ich zastępcy oraz wszelkie inne osoby zatwierdzone przez aerokluby narodowe. Spośród tych osób uprawnionych do uczestnictwa można oddać tylko jeden głos z danego kraju.
- A.2.2. System głosowania na posiedzeniu plenarnym CIAM to system zwykłej większości. Zliczane są głosy za i przeciw propozycją zmian. Wyższa liczba głosów decyduje, czy wniosek został przyjęty czy odrzucony. Głosy wstrzymujące, niewpływające na wynik i nie są brane pod uwagę.
- A.2.3. Prezydent może dodać do porządku obrad, wszelkie sprawy uznane za pilne.
- A.2.4. Protokół z posiedzenia plenarnego jest sporządzany przez Sekretarza, zatwierdzony przez Prezydenta i rozprowadzany przez Biuro nie później niż 6 tygodni po spotkaniu.

**A.3. BIURO (PREZYDIUM CIAM)**

- A.3.1. Biuro składa się z prezydenta, trzech wiceprezydentów, jeden z nich przyjmuje obowiązki skarbnika, sekretarza, sekretarza technicznego oraz, jest powiększone o przewodniczących tych podkomisji, w których rozgrywane są mistrzostwa świata, oraz Przewodniczącego Podkomisji Edukacji. Uzupełniać biuro może były Prezydent CIAM, lecz bez prawa udziału w głosowaniu. Prezydent może również zapraszać przedstawicieli aeroklubów narodowych przygotowujących mistrzostwa świata, czy też inne osoby niezbędne do działalności Biura. Jeśli żaden z wiceprezydentów nie chce podjąć obowiązków skarbnika Biuro może powołać skarbnika, który nie posiada prawa udziału w głosowaniu.
- A.3.1.1. Czas urzędowania  
W zgodzie ze Statutem FAI 5.1.2.8 czas urzędowania całego Biura oraz każdego skarbnika ustanowionego przez Biuro będzie dwuletni, począwszy od okresu dwuletniego rozpoczynającego się od 2014 roku. Na każdym, co drugim Spotkaniu Plenarnym po 2014 roku CIAM musi wybrać prezydenta, trzech wiceprezydentów, sekretarza, sekretarza technicznego w tajnym głosowaniu, co dwa lata. Pozostali członkowie Biura (przewodniczący podkomisji specjalnościowych) muszą zostać wybrani zgodnie z tym jak to opisano w A.4.2.
- A.3.2. Następujące kwestie są w kompetencji Biura:
- a) interpretacja, stosowanie i kontrola decyzji CIAM;
  - b) kontrola organizacji mistrzostw świata i kontynentów;
  - c) zatwierdzanie mistrzostw świata i kontynentów, jury i sędziów w tym kierownika bezpieczeństwa (RSO) w modelarstwie kosmicznym;
  - d) składanie wniosków do CIAM;
  - e) realizacja każdej misji przyznanej Biuru przez CIAM;
  - f) zatwierdzanie list sędziów i ekspertów technicznych.
- Nie jest w kompetencji Biura zmiana decyzji podjętych podczas posiedzenia plenarnego w sprawie maksymalnego wpisowego dla zawodników i pomocników na mistrzostwa świata i kontynentów.

- A.3.3 Sekretarz prowadzi rejestr CIAM trofeów przechodnich i odpowiada za przygotowanie protokołu z każdego spotkania oraz wysyłanie ich do biura fai i prezydenta w ciągu 4 tygodni.  
Protokół z posiedzenia Prezydium Biura z grudnia sekretarz przesyła drogą elektroniczną do członków Prezydium Biura, przewodniczących podkomisji oraz biura FAI nie później niż do dnia 15 stycznia każdego roku.
- A.3.4. Asystent sekretarza wspiera działania sekretarza oraz sekretarza technicznego. W szczególności przejmuje protokoły z biura i posiedzeń plenarnych, przyczynia się do nadania tym protokołom formalnego kształtu, wspiera lub wykonuje czynności, jakie mu przydzieli sekretarz. Asystent sekretarza nie może w żadnym przypadku współpracować bezpośrednio z poszczególnymi członkami Biura FAI czy Biura CIAM, czy też przewodniczącymi podkomisji specjalnościowych, ale musi pracować wyłącznie z sekretarzem i sekretarzem technicznym.
- A.3.5. Sekretarz techniczny jest odpowiedzialny za obsługę aktualnego Kodeksu Sportowego Rozdział 4 wraz z poprawkami i uzupełnieniami, zgodnie z decyzjami CIAM. Ma on też koordynować pracę podkomisji specjalnościowych w razie potrzeby. Sekretarz techniczny ma również weryfikować dokumentację prób bicia rekordów.
- A.3.6. Biuro zbiera się raz w roku w grudniu i po zwołaniu przez Prezydenta CIAM.
- A.3.7 Publikacja informacji dotyczących zabezpieczeń przed wypadkami i przepisy bezpieczeństwa.
- A.3.7.1 Publikacja powiadomień dotyczących zabezpieczenia przed wypadkami.
- Aerokluby narodowe powinny być informowane o sprawach bezpieczeństwa poprzez email w ciągu pięciu dni od zakończenia posiedzenia plenarnego lub od zakończenia ważnego głosowania na Biurze CIAM w przypadku spraw dotyczących bezpieczeństwa, które muszą być rozpatrywane w okresie między posiedzeniami plenarnymi.
  - Wszelkie powiadomienia dotyczące bezpieczeństwa znajdą się na głównej stronie FAI CIAM w ciągu pięciu dni od zakończenia posiedzenia plenarnego lub decyzji Biura CIAM wydanego między posiedzeniami plenarnymi.
  - Wszystkie powiadomienia dotyczące bezpieczeństwa są obowiązkiem sekretarza technicznego, który może współpracować z odpowiednim przewodniczącym podkomisji specjalnościowej w formułowaniu takiego powiadomienia.
  - Jest obowiązkiem Sekretarza Technicznego CIAM, lub w przypadku jego nieobecności, Sekretarza CIAM, nawiązanie współpracy, jeśli to konieczne z Biurem FAI, dotyczącej formalnego ogłaszania powiadomień dotyczących bezpieczeństwa.
- A.3.7.2 Zasady bezpieczeństwa w sytuacjach awaryjnych
- Patrz A.3.7.1 a i b.
  - Nowe lub zmienione przepisy bezpieczeństwa są skuteczne jeden miesiąc kalendarzowy od zakończenia posiedzenia plenarnego tego roku lub na następnych zawodach zatwierdzonych przez CIAM przyjętego w danej kategorii, zależnie co nastąpi wcześniej.
  - Wszelkie zmiany lub nowe zasady bezpieczeństwa powinny pojawić się w biuletynach organizatora odpowiednich mistrzostw odbywających się w danym roku.
  - Wszystkie zasady bezpieczeństwa powinny być w gestii sekretarza technicznego, który współpracuje z właściwymi przewodniczącymi podkomisji w sprawach dotyczących określonych reguł bezpieczeństwa.
  - Patrz A.3.7.1.d.

#### A.4. PODKOMISJE

- A.4.1. CIAM może powoływać podkomisje, które są przeznaczone do konsultowania i doradzania w sprawach sportowych i technicznych w różnych kategoriach.

**Uwaga i Obecne podkomisje specjalnościowe do spraw:**

<i>F1 Modeli swobodnie latających</i>	<i>F3 Modeli Szybowców</i>
<i>F2 Modeli na uwięzi</i>	<i>F4 Modeli redukcyjnych</i>
<i>F3 Modeli akrobacyjnych</i>	<i>F5 Modeli elektrycznych</i>
<i>F3 Modeli śmigłowców</i>	<i>F7 Modeli aerostatów</i>
<i>F3 Modeli śmigłowców</i>	<i>S7 Modeli kosmicznych</i>

- A.4.2. a) CIAM, w głosowaniu tajnym, wybiera przewodniczącego każdej podkomisji specjalnościowej i edukacji na okres dwóch lat, z obowiązkowym zatwierdzeniem po upływie roku. Wybory powinny pojawić się na posiedzeniu plenarnym w roku, w którym dana podkomisja ma regularnie zaplanowane spotkanie w celu podjęcia decyzji oraz, w którym odbywają się mistrzostwa świata w kategorii dotyczącej tej podkomisji.(patrz tabela na następnej stronie.).
- b) Dla F1, rok wyborczy to rok, w którym odbywają się mistrzostwa świata dla seniorów F1ABC i dla F3 szybowce to rok, w którym odbywają się mistrzostwa świata F3B.

Zobacz tabele poniżej.

**Mistrzostwa świata odbywają się jak następuje:**

Mistrzostwa świata <b>w latach nieparzystych</b>	Mistrzostwa świata <b>w latach parzystych</b>
F1A-B-C seniorzy	F1A-B-P juniorzy
F1E	F1D
F3A	F2A-B-C-D
F3B	F3F
F3C - F3N	F3J
F3D	F3M
F3K	F4C - F4H
F3P	F5B - F5D
	Modele kosmiczne

- c) przewodniczący może być ponownie wybrany na nieograniczoną liczbę kadencji. Nie może on jednak przewodniczyć więcej niż jednej podkomisji jednocześnie.

A.4.3. Każda podkomisja składa się z co najmniej sześciu członków, w tym przewodniczącego, wszystkich różnej narodowości, bez względu na liczbę członków. Przewodniczący podkomisji powinien z własnej inicjatywy zapraszać członków, a oni muszą być zatwierdzeni przez ich aerokluby narodowe. Aerokluby narodowe mogą sugerować, lecz nie wyznaczać dodatkowych członków podkomisji. Przewodniczący podkomisji musi publikować na oficjalnej stronie FAI, wykaz swoich członków do dnia 1 maja każdego roku.

A.4.4. Członkowie podkomisji są indywidualnymi konsultantami i ekspertami, nie są zobowiązane do reprezentowania poglądów ich narodowych aeroklubów.

A.4.5. Przewodniczący podkomisji przekazuje na posiedzeniu plenarnym, oficjalny porządek obrad i poprosi członków podkomisji o głosowanie, którego wyniki przedstawia na posiedzeniu plenarnym łącznie z wynikami głosowania na spotkaniu technicznym w czasie trwania spotkania plenarnego.

**A.5 FORMY PRACY PODKOMISJI**

A.5.1. Przewodniczący podkomisji mają prawo organizować pracę swoich komisji, spotkania, korespondencję itp. w sposób, jaki uznają za najbardziej efektywny. Przewodniczący musi wysłać prawomocną listę członków podkomisji najszybciej jak została ustalona do Prezydenta CIAM i Biura FAI. Ta sama procedura ma zastosowanie do wszelkich zmian członkostwa w podkomisji.

A.5.2. Podkomisje nie mogą w żadnym wypadku publikować zaleceń, przewodników i zasad, które nie zostały wcześniej zatwierdzone przez CIAM lub Biuro.

**A.6. WNIOSKI PRZEDKŁADANE DO CIAM****A.6.1 Każdy wniosek musi spełniać następujące wymagania:**

- Podać tom Kodeksu Sportowego lub istotnych zatwierdzonych zmian, do którego odnosi się wniosek;
- Zacytować odpowiedni paragraf i/lub nagłówek z Kodeksu Sportowego;
- Uszczegółowić zmianę lub uzupełnienie treści, o którą chodzi. Usunięty tekst powinien być wyświetlany, jako przekreślenie, nowy tekst, jako pogrubiony podkreślony.
- Podać powód(-y) za proponowanymi zmianami w krótkim oddzielnym ustępie;
- Wszelkim zmianom technicznym muszą towarzyszyć dane pomocnicze;
- Złożyć każdy wniosek na osobnym dokumencie, niezależnie od kategorii..Przykład wniosku podano w załączniku A.2.b.
- Wszystkie wnioski dotyczące przepisów, przewodników i niezależnych pozycji akceptowalne dla porządku obrad /agendy/ muszą być udostępnione w formie elektronicznej w formacie RTF (RTF) lub Word 97-2003 ułatwić jej kompilację.
- Poprawki do zmian przepisów jeszcze niewdrożonych nie będą akceptowane.

*Uwaga: (i) Zobacz także A.13*

- (ii) Dokument programu Word zawierający powyższy układ i plik pomocy nazywania dokumentów jest do pobrania ze strony internetowej FAI, aby ułatwić generowanie propozycji w przyjętym formacie. Przykładem tego układu jest w załączniku A.2b.*

iii) *Wnioski należy składać w dowolnym formacie Rich Text Format (RTF) lub w formacie Word 97.*

**A.6.2. Wnioski mogą być składane do CIAM przez:**

- a) Wszystkie aerokluby narodowe i/lub zatwierdzonych przez aerokluby delegatów do CIAM;
- b) Prezydium CIAM;
- c) Przewodniczących podkomisji specjalnościowych na podstawie głosowań dokonanych większością głosów w ramach danej podkomisji.

**A.7. HARMONOGRAM SKŁADANIA WNIOSKÓW NA POSIEDZENIE PLENARNE CIAM I PORZĄDEK OBRAD TEGO SPOTKANIA**

A.7.1. Wszystkie propozycje podkomisji i aeroklubów narodowych na posiedzenie plenarne muszą zostać dostarczone w formie elektronicznej, w formacie określonym w A.6.1 g) przez Biuro FAI między 1 sierpnia i 15 listopada roku bezpośrednio poprzedzającego posiedzenie plenarne, na którym wnioski mogą być rozpatrywane w trybie dwuletnim.

Biuro będzie wysłać emailami wnioski do przewodniczących właściwych podkomisji specjalnościowych, którzy muszą przedstawić swoje ustalenia na piśmie na posiedzeniu grudniowym Biura. Wnioski muszą być zatwierdzone na posiedzeniu Biura, po którym sekretarz dopisuje projekt wniosku do porządku obrad plenarnych do zatwierdzenia przez prezydenta. Końcowy porządek obrad zostanie wysłany do Biura FAI, które przygotowuje je do wysłania do aeroklubów narodowych zgodnie z A.1.3.

Wszelkie kolejne wnioski otrzymane w cyklu dwuletnim (patrz A.13) będą musiały zostać ponownie przedłożone przez wnioskodawcę w odpowiednim roku.

Uwaga: Ani CIAM ani Sekretariat FAI nie może zachować wniosków z takimi plikami do następnego posiedzenia plenarnego.

**A.8. JĘZYKI**

A.8.1. Językiem roboczym CIAM jest język angielski.

**A.9. KALENDARZ ZAWODÓW**

- A.9.1.
- a) Wnioski na organizację zawodów do Kalendarza Zawodów Międzynarodowych FAI muszą być dostarczone do Biura FAI nie później niż do 15 listopada danego roku, z nazwiskiem, adresem, telefonem, faksem itd. osoby do kontaktów i uzyskania dodatkowych informacji. Wzór formularza znajduje się w załączniku 2 niniejszego rozdziału.
  - b) Do wszystkich wniosków do zawodów należy dołączyć opłatę do CIAM. Wysokość tej opłaty jest ustalana corocznie przez CIAM i określona w A.14.1. Płatność może być dokonana za pomocą karty kredytowej lub przelewu bankowego, lecz w każdym przypadku, płatnik opłaca koszty operacji. Jeżeli opłata nie wpłynie, 15 listopada, zawody zostaną usunięte z kalendarza.
  - c) Zgłoszenie otwartych zawodów międzynarodowych wymagające zatwierdzenia między spotkaniami CIAM. Jeśli zostaną zgłoszone to, co najmniej na trzy miesiące przed datą zawodów na odpowiednim formularzu, z dowodem odpowiedniej opłaty do Biura FAI, z kopiami do Sekretarza i Prezydenta CIAM. Prezydent poinformuje odpowiedniego przewodniczącego podkomisji specjalnościowej. Końcowa akceptacja wniosku o organizację otwartych zawodów międzynarodowych otrzymane przez Biuro FAI po 15 listopada będą uznane tylko po uzyskaniu akceptacji odpowiedniego przewodniczącego podkomisji specjalnościowej.
  - d) Opłaty startowe i dokumenty na organizację mistrzostw świata i kontynentów i zawodów pucharu świata muszą zostać dostarczone do FAI do dnia 15 listopada roku poprzedzającego rok mistrzostw lub zawodów do pucharu świata.
- A.9.2. Biuro ma prawo w każdym momencie do usunięcia wszelkich zawodów z kalendarza CIAM, jeśli w jego opinii, organizacja nie daje gwarancji oczekiwanego standardu. Prezydent zapewni przekazanie tej informacji do wszystkich aeroklubów narodowych.

*Kontynuacja ...*

**A.10 OPLĄTY SANKCYJNE**

- a) Opłata sankcyjna jest konieczna do zamieszczenia w kalendarzu FAI dla wymienionych niżej zawodów międzynarodowych.
- b) Opłaty sankcyjne są następujące:  
Zawody z ograniczonym udziałem:  
 Mistrzostwa świata.....= 500 Euro  
 Mistrzostwa kontynentów.....= 300 Euro  
 Inne zawody z ograniczonym uczestnictwem.....= . 70 Euro  
Inne zawody:  
 Otwarte zawody międzynarodowe  
 (włącznie do pucharu świata i seria zawodów międzynarodowych ....=.70 Euro.  
 Otwarte zawody krajowe .....=.40 Euro.
- c) Opłata sankcyjna będzie analizowana każdego roku przez Biuro, a proponowane zmiany opłat muszą być zatwierdzone przez posiedzenie plenarne.

**A.11. LISTY SEDZIÓW**

- a) Nominacje dla osób, które mają być umieszczone na liście sędziów międzynarodowych muszą być dostarczone do Biura FAI nie później niż do 15 listopada. Nominacje są ważne przez okres dwóch lat począwszy od stycznia następnego roku i muszą być corocznie aktualizowane. Jeżeli lista nie zostanie zwrócona w terminie w danym roku, to stara lista pozostaje ważna o jeszcze jeden rok. Sędziowie wybierani są z tej listy. Każdy z sędziów mianowanych na mistrzostwa musi być wybrany z tej listy. Nominacja musi zawierać informacje wymagane przez Sekretariat FAI i w formie elektronicznej jest wysyłana do aeroklubów narodowych.
- b) Część sędziów do oceny subiektywnej, wybranych na mistrzostwa nie powinna sędziować na poprzednich równoważnych mistrzostwach. Odsetek ten jest określony w przepisach dla poszczególnych klas.
- c) W zgodzie z przepisami aeroklubów narodowych i osób związanych ze sportem lotniczym, aeroklub narodowy może przedkładać nazwiska tylko osób z własnego aeroklubu.

**A.12. LISTA EKSPERTÓW TECHNICZNYCH**

- a) Lista osób z nominacjami na ekspertów technicznych, z której wybierany jest przewodniczący podkomisji, który może wybierać swoich członków, musi być dostarczona do Biura FAI nie później niż do 15 listopada. Wykaz jest ważny przez dwa lata począwszy od stycznia następnego roku i corocznie aktualizowany.
- b) Nominacje są ważne przez okres dwóch lat począwszy od stycznia następnego roku i mogą być corocznie aktualizowane. Jeśli lista nie zostanie przedstawiona w terminie danym roku, to stara lista pozostaje ważna jeszcze przez jeden rok. Członkowie podkomisji powinni zostać wybrani z tej listy. Nominacja musi zawierać informacje wymagane przez Sekretariat FAI i w formie elektronicznej jest wysyłana do aeroklubów narodowych.
- c) W zgodzie z przepisami dotyczącymi aeroklubów narodowych i osób związanych ze sportem lotniczym, aeroklub narodowy może przedkładać nazwiska tylko osób z własnego aeroklubu.
- d) Podkomisje urzędują w okresach pomiędzy posiedzeniami plenarnymi.

**A.13. TERMINY WPROWADZANIA W ŻYCIE ZMIAN W PRZEPISACH**

- a) Dla konkurencji mistrzowskich oraz oficjalnych bez statusu mistrzowskiej, okres dwóch lat braku możliwości, zmian w specyfikacjach modeli samolotów / modeli kosmicznych, programów lotów i zasad ogrywania zawodów, będzie ściśle egzekwowany.
- b) Cykl dwuroczny będzie wygadał następująco:  
 Klasy mistrzowskie: zgodnie z cyklem mistrzostw świata.  
 Klasy oficjalne: zgodnie z drugim rokiem dwuletniego cyklu rocznego od daty spotkania plenarnego, na którym został zatwierdzona dana klasa jako oficjalną.
- c) Przepisy mogą zostać zmienione w roku w sposób następujący:  
 Klasy mistrzowskie w zgodzie z cyklem mistrzostw świata.  
 Klasy oficjalne w drugim roku cyklu dwuletniego.  
 Wszelkie zmiany wejdą w życie w styczniu następnego roku, chociaż inna data jest określona i zatwierdzona przez spotkanie plenarne..
- d) Dla klas tymczasowych nie obowiązuje reguła cyklu dwuletniego.



- e) Jedynymi wyjątkami od powyższej procedury są prawdziwe i pilne sprawy bezpieczeństwa, niezbędne wyjaśnienia przepisów i kwestie hałasu.
- f) W normalnych warunkach, w zgodzie z procedurą zmiany przepisów, posiedzenie podkomisji technicznej może się odbyć na posiedzeniu plenarnym w każdym roku, kiedy odbywają się mistrzostwa świata w tej klasie. W nagłych przypadkach, wniosków dotyczących bezpieczeństwa lub kwestii uznanych przez przewodniczącego podkomisji za pilne, ma on prawo zaplanować tymczasowe spotkanie.
- g) Wszystkie wnioski są najpierw dokładnie przeanalizowane przez przewodniczących odpowiednich podkomisji, którzy sprawdzą je pod kątem ich wiarygodności przed przekazaniem do Biura. Jest obowiązkiem przewodniczącego wskazać na wszelkie niejasności lub brak zgodności z wymaganiami CIAM we wniosku, jak również sprawdzenie skutków, jakie może mieć wniosek w innych przepisach. Poza wyjątkami określonymi powyżej, wnioski będą przyjmowane wyłącznie do plenarnych agend w roku, którym spotkania techniczne mają prawo się odbyć. Nie stosuje się tej zasady do klas tymczasowych.

#### **A.14. FUNDUSZ MODELARSKI**

A.14.1. Fundusz modelarski służy do obrotu i gromadzenia funduszy wpłaconych z opłat sanacyjnych za umieszczenie w kalendarzu sportowym FAI. Zobacz A.10. z opłatami sankcji.

A.14.2. Fundusz może być użyty do:

- a) pokrycia kosztów publikacji ulotki CIAM Flyer;
- b) pokrycia kosztów medali i dyplomów FAI dla zdobywców czołowych miejsc w pucharze świata;
- c) pokrycia kosztów renowacji trofeów Mistrzostw Świata, gdy to jest potrzebne;
- d) zwrotu kosztów transportu i zakwaterowania poniesionych przez Prezydenta CIAM lub jego zastępcy na Konferencję Generalnej FAI, na Biurze CIAM i na posiedzeniach plenarnych;
- e) rozliczania kosztów, w granicach dostępnych środków w danym roku, za niewłaściwie opłaty od aeroklubów narodowych za udział w posiedzeniach Biura;
- f) płatność na stypendium modelarskie CIAM, jeśli i gdy zostało przyznane (zob. A.18).

#### **A.15. PRZEJŚCIE OD PRZEPISÓW TYMCZASOWYCH DO OFICJALNYCH**

A.15.1. Przed uznaniem przez CIAM przepisów tymczasowych za oficjalne FAI, przepisy tymczasowe muszą być najpierw zastosowane, w co najmniej pięciu międzynarodowych zawodach, w których uczestniczyło, co najmniej pięć państw członkowskich FAI, (lecz niekoniecznie pięć krajów na zawodach);

A.15.2. Tam gdzie jest duże zapotrzebowanie na konkurencje, posiedzenie plenarne może odstąpić od warunków zawartych w ust. A.15.1 i przyjąć tymczasowe zasady jak dla oficjalnych przepisów, skuteczne od następnego stycznia.

#### **A.16. UPRAWNIENIA DO ORGANIZACJI MISTRZOSTW ŚWIATA I KONTYNETÓW**

A.16.1. Zanim zostaną one uznane przez CIAM do stosowania w mistrzostwach świata czy kontynentów, musi upłynąć minimalny okres dwóch lat od chwili, gdy przepisy zostały uznane za oficjalne, jeśli odbyły się przynajmniej dwa zawody międzynarodowe, każdy z udziałem minimum pięć krajów członkowskich FAI. Ponadto po każdym zawodach, przewodniczący Jury powinien przesłać do odpowiedniego przewodniczącego podkomisji sprawozdanie z końcowymi zaleceniami dla CIAM.

A.16.2. W przypadkach, gdy warunki z A.15.1. zostałyby zniesione, przepisy mogą być uznane za kwalifikujące się do stosowania w mistrzostwach świata i/lub kontynentów od roku, w którym stałyby się obowiązujące, wliczając ten rok.

A.16.3. Od 1 stycznia 2014 i przez co najmniej cztery lata ustalono moratorium dla każdej konkurencji co do pozwolenia na ubieganie się o status mistrzowskiej.

#### **A.17. PRZEPISY KRAJOWE**

A.17.1. W celu przyciągnięcia większej liczby uczestników na zawody modeli samolotów, każdy aeroklub narodowy może ustanowić, nowe konkurencje dla modeli samolotów prócz przepisów FAI. Część ogólna i specyfikacje modeli samolotów powinna być taka sama jak dla oficjalnych klas modeli.

#### **A.18. STYPENDIUM MODELARSKIE**

- a) Stypendium modelarskie może być przyznane jednej odpowiednio zakwalifikowanej osobie od 16 do 21 roku życia w każdym roku nominacji, aby pomóc w udanej edukacji.
- b) Tylko jedna osoba z danego kraju może być nominowana corocznie przez aeroklub narodowy.
- c) Tylko jedno stypendium może być przyznane w danym roku.

kontynuacja

...

d) Procedura

- i) Aeroklub wysyła do Biura FAI należycie wypełniony wniosek z nominacją, ostemplowany i podpisany oraz wymaganą dokumentację do 15 listopada. (patrz załącznik A.2m ABR z formularzem nominacji i szczegółami.)
- ii) Wszystkie formularze oraz dołączona dokumentacja, w tym osobista wypowiedź, zostaną przekazane do Zespołu ds. Stypendium CIAM, siedmiu światowym ekspertom w dziedzinie szkolnictwa, którzy niezależnie rozważą nominacje kandydatów i ustawią w porządku malejących zasług. Każdy członek zespołu, który związany jest z jakimkolwiek z nominowanych lub należy do jego bliskich przyjaciół, musi wyłączyć się z procedury wyboru w danym roku.
- iii) Biuro rozpatruje zalecenia i mianuje jednego kandydata, który zostanie przedstawiony na posiedzeniu plenarnym w celu zatwierdzenia. Posiedzenie plenarne przyznaje stypendium.

e) Wpłata

- i) FAI przekazuje stypendium w wysokości 2.000 Euro do odpowiedniego aeroklubu narodowego. Zarząd Aeroklubu opłaca czesne w szkołach, na uczelniach i uniwersytetach lub finansuje zakup książek edukacyjnych i innych pomocy edukacyjnych związanych bezpośrednio ze szkołą.
- ii) Pieniądze nie mogą być wysyłane do sponsorowanych studentów, rodziców czy opiekunów.
- iii) Aeroklub przekazuje wszystkie rachunki do biura FAI w celu przekazania ich skarbnika CIAM w celu ich monitorowania.
- iv) Delegat aeroklubu administrującego przyznaniem stypendium przedstawia sprawozdanie na posiedzeniu plenarnym; na następnym posiedzeniu plenarnym (do otrzymania przez Biuro FAI przed poprzednim 15 listopada).

Uwaga i: Cykl przyznawania stypendium CIAM jest następujący:

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| 15 listopada          | - ostateczny termin na składanie wniosków  |
| Następny marzec       | - kandydat zatwierdzony przez spotkanie plenarne   |
| Następny 15 listopada | - termin sprawozdania delegata na kolejne posiedzenie plenarne<br>- termin kolejnych zgłoszeń kandydatów |
| Następny marzec       | - następny kandydat zatwierdzony przez spotkanie plenarne  |

Uwaga ii: Formularz nominacji można pobrać z witryny internetowej CIAM

## ANEKS A.1a

### **PRZEWODNIK DO ZŁOŻENIA oferty na spotkanie plenarne, aby zostać organizatorem MISTRZOSTW ŚWIATA lub KONTYNENTU**

Aby oferta była uznana za oficjalną, rzeczywiste informacje muszą zostać przedstawione nie później niż na spotkaniu plenarnym w roku poprzedzającym mistrzostwa.

#### **Oferta musi zawierać:**

Rok

Rodzaj mistrzostw z pełną nazwą mistrzostw odpowiadającą polityce nazewnictwa mistrzostw CIAM (patrz aneks A.1c z wykazem właściwych nazw mistrzostw świata).

Konkurencję/konkurencje modeli latających

Nazwę kraju składającego ofertę

Nazwę aeroklubu narodowego NAC składającego ofertę

Nazwę organizatora mistrzostw w tym imię i nazwisko osób do kontaktów, telefon, faks i adres e-mail

Wykaz międzynarodowych/krajowych zawodów pomyślnie przeprowadzonych dla tej samej klasy przez organizatora lub przez składającego ofertę aeroklub narodowy

Proponowany miesiąc rozegrania mistrzostw

Wykaz konkurencji

Miejsce mistrzostw

Szczegóły miejsca rozgrywania zawodów

Szczegóły dojazdu

Do kraju

Na miejsce startów

Szczegóły planowanego zakwaterowania

Szczegóły planowanego wyżywienia

Lokalna informacja o pogodzie

Wymogi wizowe

Specjalne wymogi, co do ubezpieczenia

Planowane inicjatywy związane z interesowaniem mediów i widzów

**ANEKS A.1b****PRZEWODNIK DO ZŁOŻENIA PRZEZ ORGANIZATORA MISTRZOSTW ŚWIATA LUB KONTYNETU I ZATWIERDZENIA PRZEZ BIURO CIAM BIULETYNU 0**

Biuletyn 0 organizatora to roboczy biuletyn, który musi być złożony do Biura FAI i Sekretarza CIAM do rozpatrzenia przez Biuro na jednym z dwóch spotkań Biura jak to pokazano poniżej:

Do 15 listopada roku poprzedzającego mistrzostwa dla mistrzostw rozgrywanych od maja do grudnia

Do 15 marca roku poprzedzającego mistrzostwa dla mistrzostw rozgrywanych od stycznia do kwietnia.

Przedstawiciel aeroklubu narodowego organizatora uczestniczy w spotkaniu biura w konkretnym dniu, zgodnie z opublikowaną agendą, aby udzielić dodatkowych informacji i odpowiedzi na wszelkie pytania, które mogą pojawić się po złożeniu Biuletynu 0.

Biuletyn 0 powinien zawierać, co najmniej, następujące informacje, podane w następującej kolejności:

**Strona frontowa**

Rok i nazwę mistrzostw, kraj, daty „od” i „do”, (przybycia i odjazdu) logo FAI, aeroklubu narodowego i sponsorów oraz numer biuletynu (0).

*Uwaga: nazwa mistrzostw musi być zgodna z polityką nazewnictwa mistrzostw CIAM, a wykaz odpowiednich nazw mistrzostw znajduje się w załączniku A.1c.*

**Konkurencja(-e)**

Listę konkurencji do latania z opisem i przeznaczeniem.

**Antydoping**

Jeśli zawodnik z uwagi na stan zdrowia, musi przyjmować substancje wymienione na liście zabronionych WADA wówczas musi mieć od FAI zgodę na zażywanie tych substancji.

**FAI Jury**

Listę zaproponowanych członków FAI Jury w tym przewodniczącego, rezerwowych członków Jury, która jest zatwierdzana przez Biuro i zgodna z zasadami dotyczącymi składu Jury FAI. (patrz ABR B.4.1 - B.4.4).

**Sędziowie i Dyrektor(-rzy) Sportowy(-wi)**

Listę proponowanych sędziów oraz sędziów rezerwowych do zatwierdzenia przez Biuro (patrz ABR B.4.2 i odpowiedni tom Kodeksu Sportowego dla kategorii) oraz Dyrektora Sportowego dla informacji.

**Oплата wpisowa**

Listy obowiązkowych opłat wpisowych płacone przez zawodników, kierowników drużyn, pomocników i sympatyków oraz opcjonalną opłatę, która obejmuje zakwaterowanie, jedzenie i bankiet, chociaż bankiet byłby zawarty w opłacie wpisowej. Wszystkie koszty muszą być podane w Euro. Ceny orientacyjne za opcjonalne opłaty, które trzeba by ponieść takie jak za oficjalny transport lub opcjonalna wycieczka.

**Zakwaterowanie i wyżywienie**

Listy z rodzajem zakwaterowania oraz czy pokoje są jedno, dwu lub wieloosobowe z kosztem dla jednej osoby w każdym wariantcie. Ofertę za kemping, jeśli to możliwe.

**Daty**

Prezentację pełnego programu zawodów dzień po dniu i z datami przyjazdu, rejestracji, kontroli modeli, oficjalnego treningu, treningów nieoficjalnych, datę dnia rezerwowego, ceremonii otwarcia i zamknięcia i wręczenia nagród oraz bankietu oraz datą odjazdu.

**Dzień rezerwowy**

Należy przewidzieć jeden dzień wolny na końcu zawodów, aby zakończyć konkurencje, jeśli nastąpi opóźnienie w programie zawodów z uwagi na pogodę lub inne czynniki. Jest szczególnie ważny, aby zakończyć zaplanowany program zawodów.

Jeśli inne wydarzenia są zaplanowane na ten dzień, to są one drugorzędne wobec konieczności zakończenia mistrzostw.

**Wycieczka**

Nie trzeba zaoferować wycieczki. Jednak, jeśli znajdzie się ona w ofercie, to musi być oczywistym, że jest to wydarzenie opcjonalne, a opłata za nią musi być wydzielona z opłaty wpisowej.

**Drużyny**

Podać całkowitą liczbę zawodników z danego kraju dozwolonych w każdej klasie plus kierownik drużyny, asystent kierownika drużyny, jeżeli zezwalają na to przepisy, (patrz ABR B.3.6) oraz wszelkie dodatkowe osoby, takie jak chronometryści, pomocnicy dozwolone przez przepisy.

**Nagrody**

Podać, jakie medale i dyplomy FAI przewiduje się dla miejsc 1-2-3 indywidualnie i zespołowo (w tym kierowników drużyn), jakie będą przyznawane na mistrzostwach świata i kontynentów.

Podać dodatkowe nagrody, jeśli będą przyznane przez organizatora.

Jeśli jakkolwiek konkurencja ma przechodnie trofeum przyznane tej konkurencji, podać nazwę trofeum, nazwisko obecnego posiadacza i kraj.

*Uwaga: te dane są możliwe do uzyskania w biurze FAI.*

**Miejsce**

Opisać teren i załączyć schemat lub mapę pokazującą dojazd do miejsc startów i zakwaterowania oraz od miejsc zakwaterowania do miejsc startów.

**Transport**

Należy wskazać, czy jakkolwiek transport zostanie zapewniony przez organizatora oraz podać koszt w przeliczeniu na jedną osobę.

**Szczegóły kontaktów z organizatorem**

Należy podać nazwę, adres, telefon, faks i e-mail do osoby, do której powinna być adresowana korespondencja dotycząca mistrzostw.

Wykaz wszystkich pozostałych członków zespołu organizacyjnego.

**Budżet**

Należy przedstawić budżet całkowitych kosztów imprezy umożliwiający Biuru CIAM potwierdzenie, że opłaty wpisowe i opłaty za zakwaterowanie oraz wyżywienie, zostały ustalone na rozsądnym poziomie zgodnie z ABR B.7.2 i B.7.4.

**Widzowie i media**

Należy podać szczegółowe zasady mające na celu przyciągnięcie i zarządzanie widzami i mediami.

**Uwagi:**

- 1. Budżet należy przedstawić na osobnej kartce, jako informacje wyłącznie dla członków Biura.*
- 2. Dalsze szczegóły, które zawarte będą w Biuletynie 1, mogą być włączone w Biuletynie 0 w odpowiednim miejscu.*
- 3. Biuletyn 0 jest biuletynem roboczym wyłącznie dla Biura CIAM i nie powinien być wydawany, publikowany lub omawiany poza Biurem CIAM.**
- 4. Po akceptacji przez Biuro Biuletynu 0, Biuletyn 1 (jako rewizja biuletynu 0 z uwzględnieniem wszelkich zmian dokonanych przez Biuro) musi być wydany przez Aeroklub Narodowy i Biuro FAI. Organizatorzy muszą przestrzegać procedury, jaka jest szczegółowo opisana w B.7.1.*

## ANEKS A.1c

### POLITYKA CIAM ZWIĄZANA Z NAZEWNICTWEM MISTRZOSTW

Ważna od 1 -go marca 2013

MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI SWOBODNIE LATAJACYCH ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI SWOBODNIE LATAJACYCH W HALI ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI SWOBODNIE LATAJACYCH NA ZBOCZU ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI SWOBODNIE LATAJACYCH DLA JUNIORÓW ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI HALOWYCH MODELI SWOBODNIE LATAJACYCH DLA JUNIORÓW ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI SWOBODNIE LATAJACYCH NA ZBOCZU DLA JUNIORÓW ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI LATAJACYCH NA UWIEZI  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI AKROBACYJNYCH  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI DUŻYCH MODELI AKROBACYJNYCH  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI AKROBACYJNYCH W HALI  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI SZYBOWCÓW DO LOTÓW WIELOZADANIOWYCH ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI SZYBOWCÓW DO LOTÓW NA ZBOCZU ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI SZYBOWCÓW DO LOTÓW TERMICZNYCH ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI SZYBOWCÓW WYRZUCANUCH Z RĘKI ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI ŚMIGŁOWCÓW AKROBACYJNYCH  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI ŚMIGŁOWCÓW FREESTYLE  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI WYSCIGOWYCH PYLON  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI REDUKCYJNYCH ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI SZYBOWCÓW Z NAPĘDEM ELEKTRYCZNYM ||  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI KOSMICZNYCH  
MISTRZOSTWA ŚWIATA FAI MODELI KOSMICZNYCH DLA JUNIORÓW

- Gdzie: a) W liczbie mnogiej "Mistrzostwa" są używane tylko wtedy gdy mistrzostwa są rozgrywane w kilku konkurencjach
- b) Słowo "Świata" powinno być zastąpione "Europy", "Azji i Oceanii" i tak stosownie dalej.
- c) Słowo "FAI" można zastąpić logiem FAI logo umieszczonym zaraz po nazwie mistrzostw.

*Uwaga: Zgodnie z punktem 10 protokołu ze spotkania Biura z dnia 30 listopada / 1 grudnia 2007 roku oraz punktem 12.1 h) Spotkania Plenarnego z 2012 roku.*





## ANNEX A.2a

**FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE**  
**Registration of Competitions in the FAI Aeromodelling Sporting Calendar**

This form must be received by the Head Office by **November 15** in order that the subject event may be included in the **first issue** of the following year's FAI-CIAM Sporting Calendar.

National Air Sport Control (NAC):

Address: .....

Country: .....

Date: .....



*Official stamp of NAC*

The NAC of (country) ..... wishes to have the following competition listed in the FAI Aeromodelling Sporting Calendar for the year ..... (Use only ONE form per competition)

Attention is called to Article B.2 of Section 4 of the Sporting Code defining the type of international events.

Please send this form duly completed to:

FAI - Maison du Sport International - Avenue de Rhodanie 54 - CH-1007 Lausanne – Switzerland

Fax No: +41 21 345 10 77

Provide the following information:

1. Type of Event
- World Championship
  - Continental Championship
  - Open International – World Cup
  - Open International – Non World Cup
  - Open International – WAG Selection Contest (even years only)
  - Limited International Contest
  - Open National & International Series

2. Title of Event: .....

3. Class of Model(s) (e.g. F1A, F3B, F4C, etc): .....

4. Dates of Event: .....

5. Alternate Date: .....

(in the event of a clash of dates)

6. Location (City): .....

Location (Country): .....

7. Entry Fees: € .....

8. Organiser: .....

9. Contact Person: .....

10. Address: .....

Phone: .....

Fax: .....

Email: .....

Web site: .....

This request must be accompanied by a Sanction Fee. **World Cup sanction fees must be paid by 15 November.**

With effect from the year 2011, the fees for single line listing of events in the FAI Sporting Calendar are:

World Championship	€ 500
Continental Championship	€ 300
Open International Contest	€ 70
Limited International Contest	€ 70
Open National Contest	€ 40
International Series Contest	€ 70

**Make payments by bank transfer or credit card.**

**Bank transfer** payments must be made to:

FAI Account no: 0425-457968-32

Swift Code: CRES CHZZ 10A

IBAN Code: CH31 0483 5045 7968 3200 0

Purpose of transfer: *name of the event*

Credit Suisse Private Banking

Rue du Lion d'Or 5-7, Case postale 2468

1002 Lausanne – Switzerland

**Credit card** payments must be made using the form downloadable from the CIAM website.

**All bank/card charges must be paid by the submitting organisation.**

Signature of NAC Authority

**ANNEX A.2b****EXPLANATION OF THE COMPLETION OF A PROPOSAL FOR SUBMISSION TO CIAM**  
(Conforming to the rules in A.6.1. of Volume ABR effective Plenary 2009)

*Reference Plenary 2010 - submit the proposal between 1st August and 15th November in the year immediately preceding the Plenary Meeting but in line with the 2-year cycle.*

Date: xx

Proposal submitted by: Country or Subcommittee Chairman on behalf of the Subcommittee  
-For proposals from Subcommittees: Voting Numbers Required:  
Overall Votes Cast:  For:  Against:

Sporting Code Volume: F Category Section 4 or ABR Section 4A, 4B, 4C.

Heading of section: *Very occasionally the Sporting Code does not contain a heading but if it does, it must be included.*

Class: Fxx

Number & heading of the paragraph: x.x.x. & heading - *as shown in the appropriate section of the Sporting Code.*

Page number if appropriate: xx

This proposal is a:

Rule Change	<input type="checkbox"/>	Safety	<input type="checkbox"/>	Noise	<input type="checkbox"/>	Other	<input type="checkbox"/>
Clarification	<input type="checkbox"/>						

mark the boxes with **X** as appropriate

Type the instruction in the space below:

*For example "Add a new sentence at the end of x.x.x."*

Type the text changes in the space below:

*Show deletions by strikethrough (this is an example of strikethrough; additions by bold underlined.*

Type out the reasons in the space below:

*Explain the reasoning for the proposal.*

Type out supporting data for proposed technical amendments in the space below:

*This is not always necessary or available but if it is then type it in here or on a separate sheet if necessary.*

**Notes:**

- (i) Each file must contain only one proposal. Multiple proposals in one file are no longer permissible.
- (ii) It is no longer necessary to send a hard copy to the FAI office.
- (iii) Always use the correct file naming as shown in the help file that is downloaded along with (v) below.
- (iv) Proposals must be submitted in Rich Text Format (RTF) or Word versions 97-2003.
- (v) Correct electronic files on which to submit proposals may be downloaded from the CIAM Documents page on the FAI website. Please note that proposals received on old forms will not be accepted and will be returned to the NAC(s).

**ANEKS A.2c (Strona 1 z 2)**

Zgłoszenia nominacji międzynarodowych sędziów FAI w modelarstwie lotniczym i kosmicznym są obecnie inicjowane przez Sekretariat FAI, a formularze są przesyłane drogą elektroniczną do każdego z aeroklubów narodowych NAC, tak, więc zbędna jego forma ujęta niniejszym załączniku i została usunięta.

**ANEKS A.2c (Strona 2 z 2)**

Zgłoszenia nominacji międzynarodowych sędziów FAI w modelarstwie lotniczym i kosmicznym są obecnie inicjowane przez Sekretariat FAI, a formularze są przesyłane drogą elektroniczną do każdego z aeroklubów narodowych NAC, tak, więc zbędna jego forma ujęta niniejszym załączniku i została usunięta.

**ANEKS A.2d (Strona 1 z 2)**

Zgłoszenia nominacji do podkomisji technicznych w modelarstwie lotniczym i kosmicznym są obecnie inicjowane przez Sekretariat FAI, a formularze są przesyłane drogą elektroniczną do każdego z aeroklubów narodowych NAC, tak, więc zbędna jego forma ujęta niniejszym załączniku i została usunięta.

**ANEKS A.2d (Strona 2 z 2)**

Zgłoszenia nominacji do podkomisji technicznych w modelarstwie lotniczym i kosmicznym są obecnie inicjowane przez Sekretariat FAI, a formularze są przesyłane drogą elektroniczną do każdego z aeroklubów narodowych NAC, tak, więc zbędna jego forma ujęta niniejszym załączniku i została usunięta.

**ANEKS A.2e**

Formularz nominacji pracowników biura CIAM jest wewnętrznym formularzem CIAM/FAI i dlatego został usunięty z tego załącznika.





**ANNEX A.2g**  
**FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE**  
**NOMINATION FORM**

**THE ANDREI TUPOLEV MEDAL**

(for World and National Championship victories in the same class in the same year)

From NAC : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_  
Address : \_\_\_\_\_ Country : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

(submitted nominations must include an electronic format photograph of the nominee)

(only one person from a country may be nominated annually by that candidate's National Airport Control)

Name of Nominee : \_\_\_\_\_  
Address : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**REQUIREMENTS** - Please Print

**World Championship during which the World Champion title was obtained :**

Championship name: .....

Championship dates : ..... Championship place: .....

Class of Model in which the modeller competed : .....

**National Championship during which the National Champion title was obtained :**

Championship name: .....

Championship dates : ..... Championship place: .....

Class of Model in which the modeller competed : .....

NAC Signature. \_\_\_\_\_

President or Secretary General of nominating FAI National Airport Control

*(must be submitted to the FAI Office by November 15)*

**ANNEX A.2h**  
**FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE**  
**NOMINATION FORM**  
**THE ANDREI TUPOLEV DIPLOMA**  
(for outstanding world record performance)

From NAC : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_  
Address : \_\_\_\_\_ Country : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

(submitted nominations must include an electronic format photograph of the nominee)



(only one person from a country may be nominated annually by that candidate's National Airsport Control)

Name of Nominee : \_\_\_\_\_  
Address : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**DESCRIPTION OF OUTSTANDING RECORD PERFORMANCE IN AEROMODELLING** - Please Print

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

NAC Signature \_\_\_\_\_  
**President or Secretary General of nominating FAI National Airsport Control**  
(must be submitted to the FAI Office by November 15)



**ANNEX A.2i**  
**FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE**  
**NOMINATION FORM**  
**ALPHONSE PENAUD DIPLOMA**  
(for outstanding sporting achievements)

From NAC : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_

Address : \_\_\_\_\_ Country : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(only one person from a country may be nominated annually by that candidate's National Airsport Control)

Name of Nominee : \_\_\_\_\_ (submitted nominations must include an

Address : \_\_\_\_\_ electronic format photograph of the nominee)

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Requirements - one who has had either :**

1.  at least three times consecutively the title of National Champion :

dates : \_\_\_\_\_

2.  at least the title of World Champion :

date : \_\_\_\_\_ WC : \_\_\_\_\_

3.  at least three world records :

dates : \_\_\_\_\_

category : \_\_\_\_\_

4.  other outstanding sporting achievements :

description : (please print)

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

NAC Signature : \_\_\_\_\_

President or Secretary General of nominating FAI National Airsport Control

*(must be submitted to the FAI Office by November 15)*

**ANNEX A.2j  
FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE**

**NOMINATION FORM**  
**FAI AEROMODELLING GOLD MEDAL**  
(for outstanding merit in organisational activities)

From NAC : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_

Address : \_\_\_\_\_ Country : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

(only one person from a country may be nominated annually by that candidate's National Airsport Control)

Name of Nominee : \_\_\_\_\_

Address : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(submitted nominations must include an electronic format photograph of the nominee)

**Requirements - one who has been either :**

1.  at least twice Competition Director or similar function at World or Continental Championships :

dates : \_\_\_\_\_

locations : \_\_\_\_\_

2.  at least 3 times FAI Jury member at World or Continental Championships :

dates : \_\_\_\_\_

locations : \_\_\_\_\_

3.  at least 5 times judge or similar function at World or Continental Championships :

dates : \_\_\_\_\_ locations : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

4.  at least 3 years NAC delegate to FAI Aeromodelling Commission (CIAM) or another function within CIAM :

dates : \_\_\_\_\_

5.  shown outstanding merits in developing aeromodelling by organisational activities :

description : (please print)

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

NAC Signature \_\_\_\_\_

President or Secretary General of nominating FAI National Airsport Control

(must be submitted to the FAI Office by November 15)

**ANNEX A.2k**  
**FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE**  
**NOMINATION FORM**  
**THE FRANK EHLING DIPLOMA**

(for outstanding accomplishment, by an organisation or individual, in connection with the promotion of aviation through the use of flying models)

From NAC : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_  
Address : \_\_\_\_\_ Country : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

(submitted nominations must include an electronic format photograph of the nominee)

(only one person from a country may be nominated annually by that candidate's National Airsport Control)

Name of Nominee : \_\_\_\_\_  
Address : \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

FULL INFORMATION ABOUT THE CANDIDATE'S ACTIVITIES UP TO 31st DECEMBER OF THE PRECEDING YEAR - Please Print

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

NAC Signature . \_\_\_\_\_

President or Secretary General of nominating FAI National Airsport Control

(must be submitted to the FAI Office by November 15)

**ANNEX A.2m**  
**FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE**  
**NOMINATION FORM**  
**CIAM AEROMODELLING SCHOLARSHIP**

(for applicants up to the age of 21 in the year of nomination)

From NAC : \_\_\_\_\_ Date : \_\_\_\_\_

Address : \_\_\_\_\_ Country : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(only one person from a country may be nominated annually by that candidate's National Airsport Control)

(submitted nominations must include an electronic format photograph of the nominee)

Name of Nominee : \_\_\_\_\_ Date of birth: \_\_\_\_\_

Address : \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**Scholastic Accomplishments and Educational Plans** (please list & continue on a separate sheet if necessary):

**Aeromodelling Achievements up to the age of 21** (for example World or Continental Championships, National Championships, World Cups, Records, Technical Innovations. In the case of competitions, include the name, date, and location of each competition, the class and the position achieved) (please list & continue on a separate sheet if necessary)

**Personal Statement: What role did Aeromodelling play in your life and what are your aspirations for the future?** (One page to be written in the Nominee's own hand and attached to this form. If written in a language other than English, then please attach a typed translation as well as the hand-written original.)

NAC Signature \_\_\_\_\_

President or Secretary General of nominating FAI National Airsport Control

(must be submitted to the FAI Office by November 15)

**ROZDZIAŁ 4B****ZASADY OGÓLNE DLA ZAWODÓW MIĘDZYNARODOWYCH****B.1. OGÓLNA DEFINICJA ZAWODÓW MIĘDZYNARODOWYCH**

Za międzynarodowe zawody sportowe uważa się każde zawody modeli lotniczych lub kosmicznych, w których uczestniczą zawodnicy lub drużyny, z co najmniej dwóch krajów. Zawody te organizowane są przez aerokluby narodowe, albo za ich zezwoleniem przez inne organizacje lub przy ich udziale, zgodnie z przepisami podanymi w rozdziałach 4b and 4 Kodeksu Sportowego FAI i muszą być wpisane do Kalendarza Sportowego FAI (formularz w aneksie A.2a), przy czym są one dostępne tylko dla posiadaczy ważnej licencji sportowej FAI.

**B.2. RODZAJE ZAWODÓW MIĘDZYNARODOWYCH****B.2.1. Otwarte zawody międzynarodowe**

Są to zawody, w których mogą uczestniczyć wszyscy modelarze posiadający licencję sportową FAI. Na zawodach tych prowadzona jest wyłącznie klasyfikacja indywidualna.

**B.2.2. Międzynarodowe zawody o ograniczonym prawie uczestnictwa**

Są to zawody, w których mogą uczestniczyć jedynie modelarze zgłoszeni przez ich aerokluby narodowe. Na tych zawodach prowadzona jest klasyfikacja indywidualna, a może być też klasyfikacja drużynowa.

**B.2.3. Mistrzostwa kontynentalne**

- a) Są to zawody międzynarodowe o ograniczonym prawie uczestnictwa, w których mogą brać udział tylko zawodnicy zgłoszeni przez ich aerokluby narodowe, przy czym w zawodach tych muszą brać udział zawodnicy lub drużyny, z co najmniej czterech krajów z jednego kontynentu. Na zawodach tych prowadzona jest klasyfikacja indywidualna oraz może być prowadzona klasyfikacja drużynowa. Mistrzostwa kontynentów mogą być organizowane jedynie w latach, w których nie odbywają się mistrzostwa świata modeli danej klasy.
- b) Mistrzostwa kontynentów są planowane i programowane przez CIAM.
- c) Liczba konkurencji dla pojedynczych mistrzostw kontynentu jest ograniczona do pięciu (5) dla seniorów i pięciu (5) dla juniorów z wyjątkiem przypadku modeli kosmicznych, gdzie liczba klas będzie ograniczona do ośmiu (8) dla seniorów i ośmiu (8) dla juniorów.

**B.2.4. Mistrzostwa świata**

- a) Są to zawody międzynarodowe o ograniczonym prawie uczestnictwa, w których mogą brać udział tylko zawodnicy zgłoszeni przez ich aerokluby narodowe. Na tych zawodach prowadzona jest klasyfikacja zarówno indywidualna jak i drużynowa. Ma tu zastosowanie Kodeks Sportowy Zasady Ogólne Rozdział 3.5.1.
- d) Mistrzostwa świata powinny być planowane i programowane przez CIAM.
- e) Każde z mistrzostw świata odbywają się zasadniczo, co 2 lata.
- f) Liczba konkurencji dla pojedynczych mistrzostw świata jest ograniczona do pięciu (5) dla seniorów i pięciu (5) dla juniorów z wyjątkiem przypadku modeli kosmicznych, gdzie liczba klas będzie ograniczona do ośmiu (8) dla seniorów i ośmiu (8) dla juniorów.

**B.2.5. Olimpiady w sportach lotniczych**

Są to zawody międzynarodowe o ograniczonym prawie uczestnictwa, w których zawodnicy są wybierani przez odpowiednie komisje sportów lotniczych na podstawie międzynarodowych list rankingowych i/lub wyników z poprzednich mistrzostw. Te zawody rozgrywane wyłącznie w klasyfikacji indywidualnej.

**B.2.6. Puchar Świata**

Jest to klasyfikacja z wynikami specjalnych otwartych zawodów międzynarodowych organizowanych w ciągu roku. Puchar Świata może być organizowany przez właściwą podkomisję CIAM w jakiegokolwiek z jej konkurencji.

Jeśli podkomisja CIAM zdecyduje o rozgrywaniu pucharu świata to musi:

- a) określić zasady i przyznawania punktów, które muszą one zostać opublikowane w Kodeksie Sportowym;
- b) wyznaczyć z wyprzedzeniem otwarte zawody międzynarodowe, które mają być zawarte z kalendarza sportowym FAI;
- c) sprawdzić projekt kalendarza sportowego FAI pod kątem błędów i braków i przedstawić raport na grudniowym posiedzeniu Biura.

*kontynuacja /...*

- d) wysłać komunikat przypominający organizatorom o zawodach do Pucharu Świata na początku każdego roku. Niniejszy komunikat ma na celu:
- potwierdzenie szczegółów zawodów w kalendarzu sportowym FAI;
  - przypomnienie o obowiązku przestrzegania Kodeksu Sportowego (B.5.1);
  - przypomnienie o obowiązku sprawdzenia licencji FAI od uczestników;
  - przypomnienie o wymogach dotyczących przekazywania wyników (B.5.5.);
- e) podać poprawny adres email, na który wyniki powinny zostać przesłane;
- e) zebrać wyniki z każdego zawodów i przyznać punkty zawodnikom (patrz także pkt. B.5.5);
- f) f) wykonać i prowadzić na bieżąco klasyfikację zawodników w pucharze świata w ciągu roku;
- g) g) doradzać Biuru w razie jakichkolwiek problemów z dowolnymi zawodami do pucharu świata;
- h) h) w każdej konkurencji przyznać medal i dyplom FAI dla zwycięzcy oraz dyplom FAI dla zdobywców drugiego i trzeciego miejsca;
- i) i) podkomisja może wyznaczyć koordynatora pucharu świata do administrowania pucharem. Jeżeli to uczyni, to pozycje c) do h) powyżej to bezpośrednia odpowiedzialność za puchar świata spoczywa na koordynatorze. Przewodniczący podkomisji powinien powiadomić Biuro o nazwisku koordynatora pucharu świata.

### **B.2.7. Ranking międzynarodowy**

- a) Jest to ciągła klasyfikacja oparta na wynikach wszystkich otwartych i międzynarodowych zawodach, jak również mistrzostwach świata i kontynentów, zawodów do pucharu świata i światowych igrzyskach lotniczych. Międzynarodowe rankingi mogą być organizowane przez właściwy podkomisję CIAM dla każdej z konkurencji, w której rozgrywane są mistrzostwa świata czy światowe igrzyska lotnicze.
- b) Jeśli podkomisja CIAM zdecyduje się na prowadzenie rankingu międzynarodowego to musi:
- i) Określić zasady i algorytm rankingu i opublikować to w kodeksie sportowym.
  - ii) Zbierać wyników z poszczególnych zawodów i dla nich stosować algorytm rankingowy.
  - iii) Wykonać i prowadzić na bieżąco klasyfikację zawodników w ciągu roku.

### **B.2.8. Cykl otwartych zawodów krajowych i międzynarodowych**

- a) Odpowiedzialność za tego typu imprezy spoczywa na aeroklubie narodowym kraju gdzie zawody się odbywają. Każdy zawodnik musi mieć ważną licencje FAI.
- c) Na zawodach tych prowadzona jest wyłącznie klasyfikacja indywidualna.
- d) Otwarte zawody zdefiniowano w Kodeksie Sportowym rozdział 3.1.4.
- e) Cykl zawodów międzynarodowych to sekwencja kolejnych zawodów dla osiągnięcia specyficznego celu lub klasyfikacji, np. zawody typu Eurotour.

### **B.2.9. Zawody pierwszej kategorii**

- a) Zawody pierwszej kategorii w modelarstwie lotniczym i kosmicznym to mistrzostwa świata i kontynentów. Światowe olimpiady lotnicze uważane są przez FAI także za zawody pierwszej kategorii.
- b) Wszystkie pozostałe rodzaje zawodów międzynarodowych w modelarstwie lotniczym i kosmicznym są uważane za zawody drugiej kategorii.

## **B.3. Zawodnicy i drużyny**

### **B.3.1. Zawodnik**

- a) Jeśli nie określono inaczej, zawodnik zgłoszony do zawodów musi własnoręcznie wykonać model, który zgłasza do zawodów.
- b) Każdy zawodnik, który ze względów zdrowotnych musi zażywać substancje z listy zabronionej WADA musi posiadać zezwolenie terapeutyczne (TUE) udzielone przez FAI (patrz B.3.7.).
- c) Wszelkie świadome działania zawodnika, członka drużyny czy pomocnika bezpośrednio związanego z drużyną narodową, aby wpływać, zastraszać czy grozić organizatorom zawodów w celu osiągnięcia przewagi nad innymi zawodnikami czy drużynami, niezależnie czy to nastąpi bezpośrednio przed, podczas, czy bezpośrednio po zawodach, będzie uznane za niesportowe zachowanie i może skutkować dyskwalifikacją indywidualną lub zespołową z mistrzostw.



**B.3.2. Licencje sportowe**

- a) Każdy zawodnik, kierownik drużyny i zastępca kierownika drużyny zgłaszany do zawodów międzynarodowych musi posiadać ważną licencję sportową FAI. Licencja ta wydawana jest przez aeroklub narodowy dla zawodnika, kierownika drużyny lub zastępcy kierownika drużyny zgodnie z warunkami zapisanymi w Przepisach Ogólnych Kodeksu Sportowego i musi posiadać znak identyfikacyjny kraju.

Nazwy na licencji FAI musi być wypełniony przy użyciu alfabetu łacińskiego. Jeżeli zostanie to uznane za konieczne przez aeroklub narodowy, że nazwy muszą być napisane w alfabecie danego kraju, to licencja musi także nazwy pisane w alfabecie łacińskim.

Nazwy zawodników i wpisy w wykazach konkurencji oraz wyniki muszą być wyszczególnione wyłącznie przy użyciu alfabetu łacińskiego.

- b) Organizatorzy każdego zawodów międzynarodowych muszą sprawdzać licencje FAI i nie wolno im dopuścić do startów w zawodach nikogo, kto nie posiada ważnej licencji FAI ani pozwolić na udział w zawodach pierwszej klasy (mistrzostwach) nikogo, kto reprezentował inny kraj na zawodach pierwszej klasy (mistrzostwach) w ciągu poprzednich dwóch lat kalendarzowych. (Dział Ogólny 8.1.3.6.4).

- c) Kontrola Działu Ogólny 8.1.3.6.4, aby uniknąć naruszeń musi być przeprowadzona przez:  
Aeroklub narodowy (NAC) wysyłający drużynę na mistrzostwa,  
organizatorów, którzy akceptują zgłoszenia (patrz b) powyżej)  
Jury FAI na mistrzostwach.

Kontrola wyników mistrzostw, które odbyły się dwa lata wcześniej jest ostatecznym sposobem na sprawdzenie czy zawodnik jest uprawniony do reprezentowania kraju na zawody, na które jest zgłaszany.

*Uwaga: Wyniki mistrzostw mogą być uzyskane z FAI, od odpowiedniego przewodniczącego podkomisji lub Prezydenta Jury FAI poprzednich mistrzostw, zgodnie z postanowieniami Sekcji Ogólnej.*

- d) Zawodnicy, którzy otrzymali licencje sportowe od FAI, wydane przez biuro FAI biorą udział w zawodach, jako „zawodnicy FAI” i na listach startowych oraz z rezultatami w miejscu narodowość należy wpisać, „FAI”.

**B.3.3. Zastępstwo zawodnika i zastępstwo członka drużyny**

Wykonywanie lotów przez innego zawodnika jest niedozwolone w żadnej konkurencji lub klasie, ani dla modeli samolotów ani modeli kosmicznych. Można zastąpić członka drużyny tylko do momentu zakończenia rejestracji lub rozpoczęcia kontroli modeli zależnie od tego, co wystąpi wcześniej.

**B.3.4. Grupy wiekowe podczas zawodów**

- a) Zawodnik jest uznawany za juniora, aż do końca roku kalendarzowego, w którym osiągnie wiek 18 lat. Wszyscy inni zawodnicy są klasyfikowani, jako seniorzy.
- b) Mistrzostwa świata lub kontynentów mogą być organizowane również dla juniorów. Na tych mistrzostwach juniorów wszyscy zawodnicy i pomocnicy, członkowie drużyny, mechanicy oraz asystenci muszą być juniorami. Tylko kierownicy drużyn i/lub ich zarejestrowani zastępcy oraz oficjalni organizatorzy mogą przebywać na miejscu startów. Na zawodach modeli zdalnie sterowanych szybowców pomocnicy, mechanicy oraz asystenci mogą być seniorami. Dla niepełnosprawnego juniora, pomocnik startowy (5.7.1.3.) musi być także juniorem.
- c) Podczas mistrzostw świata i kontynentów w konkurencji F1D, kiedy juniorzy i seniorzy latają razem w tym samym miejscu i tym samym czasie juniorzy, którzy są członkami drużyny narodowej seniorów pojawią się w indywidualnej klasyfikacji seniorów, należy sprawdzić i wydzielić indywidualną klasyfikację juniorów dla każdej kompletnej pełnej drużyny narodowej. Nazwiska juniorów członków drużyny narodowej muszą być określone przed rozpoczęciem zawodów.
- d) Jeśli do otwartych zawodów międzynarodowych zgłosiło się więcej niż trzech juniorów to wyniki muszą zawierać oddzielną klasyfikację dla juniorów.
- e) Każdy mistrz świata lub kontynentu juniorów, który jest za stary, aby bronić swojego tytułu w następnych mistrzostwach świata czy kontynentów juniorów jest uprawniony do startu w jednych mistrzostwach świata czy kontynentów, we właściwej konkurencji, w ciągu kolejnych trzech lat kalendarzowych następujących po zdobyciu przez niego mistrzostwa świata czy kontynentu juniorów.

**B.3.5. Drużyny na mistrzostwa świata i kontynentów**

- a) Reprezentacja kraju składa się maksymalnie z trzech indywidualnych zawodników, lub trzech par zawodników, dla każdej z konkurencji i kierownika drużyny.
- b) Dla tych konkurencji, dla których nie mamy oddzielnych mistrzostw juniorów, drużyna może składać się maksymalnie z czterech indywidualnych zawodników lub czterech par zawodników dla każdej konkurencji pod warunkiem, że czwarty zawodnik jest juniorem plus kierownik drużyny



- c) Aktualny mistrz świata czy kontynentu ma prawo (z zastrzeżeniem akceptacji aeroklubu narodowego) do udziału w kolejnych mistrzostwach świata czy kontynentu w swej konkurencji, niezależnie od tego czy zakwalifikował się do kadry narodowej, czy nie. Jeśli nie jest on członkiem drużyny narodowej, jego wynik nie będą brany pod uwagę w wynikach drużynowych.

### B.3.6. Kierownik drużyny

- a) Kierownik zespołu może pomagać zawodnikom. On jest jedyną osobą do kontaktów z Jury i organizatorem w przypadku sporów, skarg czy protestów i jest on obowiązkowy dla mistrzostw świata i kontynentów. Każdy członek oficjalnej drużyny narodowej może być nominowany na kierownika drużyny.
- d) Dla zawodów modeli swobodnie latających, na uwięzi, szybowców RC, redukcyjnych oraz kosmicznych kierownik ekipy może mieć zastępcę zarejestrowanego przez organizatora, który będzie miał takie same obowiązki jak kierownik drużyny z wyjątkiem tego, że nie będzie mógł kontaktować się z Jury lub organizatorem z wyjątkiem dostarczania protestów.

### B.3.7. Zezwolenie na zażywanie leków (TUE)

- a) Jeśli zawodnik musi zażywać leki (TUE) (patrz B.3.1), to musi wypełnić formularz zgłoszeniowy TUE i wysłać go do FAI.
- b) W normalnych warunkach formularz wniosku musi znaleźć się w FAI, na co najmniej 21 dni przed rozpoczęciem zawodów.
- c) Przetwarzanie zgłoszenia TUE w FAI jest bezpłatne, ale wszelkie inne koszty związane z przedłożeniem TUE muszą być ponoszone przez zawodnika.
- d) Zgłoszenie TUE jest ważne od jednego do czterech lat zależnie od warunków medycznych, z jakich zostały wydane.

## B.4. OFICJALNI FUNKCJONARJUSZE NA ZAWODACH

### B.4.1. FAI Jury

- a) Wszystkie międzynarodowe zawody zamieszczone w kalendarzu sportowym FAI powinny mieć trzech członków Jury FAI, co najmniej dwóch z nich powinno być wybranych zgodnie z ich kompetencjami do konkurencji rozgrywanych w zawodach. Jury jest odpowiedzialna za nadzór nad zawodami, które powinny być rozgrywane zgodnie z odpowiednimi postanowieniami Kodeksu Sportowego rozdział 4b i 4c oraz jest uprawniona do podjęcia wszelkich decyzji podyktowanych wszelkimi okolicznościami, które mogą się pojawić, i do rozstrzygnięcia sporów. Przed rozpoczęciem zawodów Jury FAI musi upewnić się, czy organizator spełnił wymogi B.8 a w stosownych przypadkach, sekcje B.9, B.10, B.11.
- b) Jury FAI musi porozumiewać się między sobą jednym wspólnym językiem.
- c) Jury FAI powinno pozostać niezależne od organizatora(-ów), zapewnić przestrzeganie zasad FAI oraz działać, jako niezależny arbiter w sporach między organizatorem(-ami) podczas zawodów.
- d) W ciągu miesiąca od zakończenia każdego międzynarodowych zawodów przewodniczący Jury musi złożyć sprawozdanie do FAI. Raport ten musi zawierać opisy wszystkich odchyłeń od kodeksu sportowego i wyjątkowych okoliczności, które powstały. W sytuacji, gdy podczas mistrzostw świata lub kontynentów, został ustawiony nowy rekord świata Jury FAI jest odpowiedzialne za powiadomienie centrali FAI w ciągu siedmiu (7) dni od jego pobicia i przypomnienie zawodnikowi oraz organizatorom, że muszą złożyć odpowiednią dokumentację homologacyjną w wyznaczonym terminie.

### B.4.2. FAI Jury podczas mistrzostw świata i kontynentów oraz igrzysk lotniczych

- a) Jury, w tym trzech odpowiednich rezerwowych, powinno być nominowane przez odpowiedniego przewodniczącego komisji specjalnościowej po konsultacji z organizatorami. Ten skład Jury zostanie zaproponowany w Biuletynie 0 i uznany przez Biuro CIAM. Skład Jury musi być zatwierdzony przez Biuro CIAM.
- b) W skład Jury musi wchodzić, co najmniej jeden członek Biura CIAM (w tym przewodniczący podkomisji CIAM) lub ktoś, kto w ciągu ostatnich 5 lat był członkiem tego Biura.
- c) Drugi członek musi być innym członkiem Biura, delegatem CIAM, albo kimś, który w ciągu ostatnich 5 lat pracował w Jury FAI podczas mistrzostw świata lub igrzysk lotniczych, lub w ciągu ostatnich 5 lat pracował przez dwa kolejne lata w podkomisji CIAM w tej samej klasie jak mistrzostwach świata czy igrzyska.
- d) Pozostałym członkiem może być osoba wybrana z innego kraju, jeżeli uzyskaniu zgodę swojego aeroklubu narodowego,
- e) Członkowie Jury powinni być z różnej narodowości.

- f) Osoby wymienieni na zatwierdzonej liście rezerwowej jury, członkowie biura, przewodniczący komisji specjalnościowej, każdy delegat i członek odpowiedniej podkomisji specjalnościowej są, w nagłych przypadkach, automatycznie zatwierdzani w tej kolejności na członków Jury.

#### B.4.3. FAI Jury podczas innych zawodów otwartych w tym zawodów do pucharu świata

- a) Jury musi zawierać, co najmniej jedną osobę zatwierdzonej przez własny aeroklub narodowy. Pozostali dwaj członkowie mogą być wskazani przez aeroklub narodowy państwa organizatora.
- b) Członkowie Jury muszą być, co najmniej dwóch narodowości.
- c) Skład Jury musi być ogłoszony przed rozpoczęciem imprezy. Gdy zawodu rozgrywane są w kilku konkurencjach, jeden lub dwóch członków Jury może startować w konkurencji i musi być zastąpiony przez zastępcę członka Jury (niestartującego w tej konkurencji) we wszystkich sprawach związanych z tą konkurencją. Zastępcy członków muszą być tak dobrani, aby w każdej chwili Jury było różnej narodowości i porozumiewało się wspólnym językiem.
- d) Na zawodach, na których ogrywana jest tylko jedna konkurencja, jeden lub dwóch członków Jury może być wybranych z zawodników. Dla każdego zawodnika członka Jury należy wybrać zastępcę, aby mógł służyć w Jury przy ocenie każdego protestu związanego z członkiem Jury będącym zawodnikiem. Członkowie muszą być tak dobrani, aby w każdej chwili Jury było różnej narodowości i porozumiewało się wspólnym językiem.

#### B.4.4. Oficjalni funkcjonariusze i na zawodach

- a) Aby spełnić wymagania CIAM co do narodowości, za narodowość sędziego lub członka jury uznaje się aeroklub narodowy, który dopuszcza do wydania licencji sportowej tej osobie.
- b) Organizatorzy mogą mianować chronometrażystów i innych funkcjonariuszy na zawodach z innych krajów, jeśli zostali oni zatwierdzeni przez ich aeroklub narodowy.
- c) Aeroklub narodowy jest odpowiedzialny za zorganizowanie mistrzostw świata lub kontynentów i przedkłada do zatwierdzenia do CIAM lub Biura CIAM nazwiska osób, które będą pełnić funkcję sędziów. Międzynarodowi sędziowie muszą mieć aktualne praktyczne umiejętności do sędziowania lub/i doświadczenie w lataniu w konkurencji, do której sędziowania zostali wybrani.
- d) Organizatorzy zawodów CIAM muszą ponosić koszty jurorów i sędziów wyznaczonych przez Biuro CIAM, koszty zakwaterowania i wyżywienia sędziów podczas trwania zawodów, a także wszystkie koszty transportu na i z miejsca zawodów (klasa ekonomiczna podczas podróży lotniczej). Nie dotyczy to żadnego z członków Jury, którzy startują w zawodach na warunkach określonych w B.4.4.

#### B.4.5. Pakiet Jury

- a) Pakiet Jury to zestaw dokumentów FAI (CASI i CIAM), które będą używane jako przewodnik dla FAI Jury do zawodów modelarskich FAI pierwszej kategorii i innych wydarzeń międzynarodowych, aby w stosownych przypadkach, podejmować działania w zakresie jednolitego nadzoru nad organizacją, administracją Jury, w przetwarzaniu protestów, przygotowywaniu raportów i wszystkich innych działań w ramach kontroli i odpowiedzialności za te wydarzenia.
- b) Wszystko to musi być koordynowane przez Prezydenta Jury po jego nominacji.
- c) Wszystkie dokumenty wymienione w podpunkcie d) poniżej muszą być pobrane ze strony internetowej FAI: [www.fai.org/documents](http://www.fai.org/documents) lub [www.fai.org/aeromodelling/documents](http://www.fai.org/aeromodelling/documents) zaktualizowane w dniu 1 stycznia bieżącego roku.
- d) Pakiet Jury musi zawierać
1. Przepisy Sportowe FAI Tom 4, Rozdziały stosownie do klasy modeli.
 

F1 Modele swobodnie latających	F2 Modele na uwięzi
F3 Modele akrobacyjnych zdalnie sterowanych	F3 Modele szybowców zdalnie sterowanych
F3 Modele śmigłowców zdalnie sterowanych	F3 Modele Wyścigowych Pylon zdalnie sterowanych
F4 Modele redukcyjnych	F5 Modele elektrycznych
F6 Promocja Sportów Lotniczych	F7 Modele aerostatów
S Modele kosmicznych	
  2. Przepisy Sportowe Rozdział 4 Tom ABR (Rozdział 4B Przepisy specjalne dla zawodów międzynarodowych)
  3. Przepisy Sportowe FAI – Część Ogólna.  
Rozdziały istotne dla zawodów modelarskich 1 kategorii:  
Rozdział 3 - Wydarzenia sportowe,  
Rozdział 4 - Kontrola imprez sportowych,  
Rozdział 5 - Skargi, Kary, Dyskwalifikacje i Protesty

Kontynuacja

4. FAI CASI – Międzynarodowy Podręcznik Członków Jury, 2001 – Edycja 3  
Dodatek A – Formularz raportu końcowego Jury,  
Dodatek B – Raport przewodniczącego Jury  
Dodatek C – Raport przygotowany przez Prezydenta Jury do CIAM (raport narracyjny na oddzielnej kartce)
5. Zawody FAI 1 kategorii – Lista kontrolna Prezydenta CIAM.
6. Formularze protestu i zażalenia.  
*Uwaga:*
  - i): *używanie tego formularza jest zalecane lecz nieobowiązkowe*
  - ii) Formularze 5 i 6 są możliwe do ściągnięcia z „Innych Dokumentów” rozdział strony internetowej CIAM <http://www.fai.org/ciam-documents> . Nazwa Pakiet Jury Marzec 2014.
7. Formularz pucharów przechodnich..
8. Biuletyn organizatora dla konkretnych zawodów
9. Przepisy lokalne jeśli zatwierdzone zostały przez Biuro CIAM dla poszczególnych mistrzostw.  
*Uwaga: Przepisy CIAM powinny być użyte w pierwszej kolejności. Jury powinno brać pod uwagę dokumenty CASI.*

## **B.5. ORGANIAZCJA ZAWODOW MIEDZYNARODOWYCH**

### **B.5.1. Organizacja**

- a) Każde zawody międzynarodowe ujęte w kalendarzu FAI muszą być zorganizowane zgodnie z Kodeksem Sportowym Rozdziałem Głównym i rozdziałami 4b i 4c.
- b) Przy organizacji tego typu zawodów aeroklub narodowy, powinien zapewnić, aby osoby odpowiedzialne za planowanie imprezy znały dokumenty CIAM "Podstawy organizacji mistrzostw świata (Załącznik B.3), właściwe przewodniki dotyczące bezpieczeństwa, inne przewodniki dla organizatorów i sędziów oraz wskazówki w nich zawarte.
- c) Zasady te muszą być przedstawione w języku angielskim oficjalnym zawodów oraz w języku kraju będącego organizatorem.

### **B.5.2. Przepisy lokalne**

#### **Przepisy lokalne w wyjątkowych okolicznościach:**

- (a) mogą być ustalone lub nałożone na organizatorów przez Spotkanie Plenarne CIAM dla mistrzostw odbywających się w tym samym lub w następnym roku;
- (b) nie mogą zmieniać specyfikacji modelu lub zasad rozgrywania, chyba że zostało to zatwierdzone na Spotkaniu Plenarnym CIAM;
- (c) muszą być publikowane w biuletynach, najlepiej przed upływem terminu zgłoszeń na zawody, nie później jednak niż ostatnim biuletynie udostępnionym wszystkim zawodnikom;
- (d) ustanowione po tym momencie muszą być wydane zawodnikom na piśmie przed rozpoczęciem zawodów;
- (e) mogą być ustanowione podczas zawodów jeśli to konieczne.

- B.5.3.** Na otwartych zawodach międzynarodowych, w tym zawodach do pucharu świata, organizator musi ograniczyć liczbę zgłoszeń tak, aby konkurencja mogła być zakończona w wyznaczonym czasie. Maksymalna liczba zgłoszeń musi być podana w informacji o zawodach. Zapisy będą przyjmowane przez organizatora do momentu osiągnięcia limitu, potem lista zostanie zamknięta. Zawodnicy zgłoszeni po osiągnięciu limitu muszą zostać poinformowani, że ich zgłoszenie nie zostało przyjęte.

### **B.5.4. Formularze zgłoszeniowe**

- a) Zgłoszenia muszą zawierać następujące informacje:  
Nazwisko - Imię - Data urodzenia (tylko juniorzy) - Adres pocztowy - Obywatelstwo - Numer Licencji FAI – Zgłoszenie w jednej lub wielu konkurencjach.
- c) Organizator musi potwierdzić otrzymanie formularza zgłoszeniowego i wpisowego.
- d) Dla otwartych zawodów międzynarodowych formularz zgłoszeniowy zawodnika musi być dostarczony na adres dowolnego z organizatorów wyszczególnionego w kalendarzu zawodów FAI.
- e) Dla mistrzostwach świata i kontynentów:
  - i) formularze zgłoszeniowe muszą być dostarczone przez organizatorów;
  - ii) w przypadku systemu zgłaszania on-line, organizator musi wysłać emailiem kopię

wypełnionego formularza zgłoszeniowego do każdej zgłoszonej drużyny w ciągu 24 godzin od zgłoszenia, w innym przypadku opłata wpisowa może być dokonana później.

### B.5.5. Rezultaty

- a) Wyniki zawodów CIAM stają się oficjalnymi tylko wtedy, gdy Jury FAI sprawdzi, potwierdzi i w końcu je podpisze, w zgodzie z GS 3.16.1, oficjalne (końcowe) wyniki muszą zostać opublikowane przed ceremonią wręczenia medali..
- b) Wyniki dla zawodów pierwszej kategorii należy przesłać do Sekretariatu FAI w następujący sposób: w formie elektronicznej w ciągu 24 godzin od zakończenia zawodów (Część Ogólna 3.16.2.1), a wyniki podpisane przez Jury FAI przesłać niezwłocznie (Część Ogólna 3.16. 2..2). Wyniki dla innych imprez muszą być wysłane do FAI oraz aeroklubów narodowych biorących udział w zawodach w ciągu miesiąca. Dla imprez typu puchar świata, wyniki muszą być wysłane do właściwego koordynatora pucharu świata w ciągu miesiąca.
- c) Wyniki muszą zawierać numer licencji sportowej FAI każdego z uczestników, imię i nazwisko oraz obywatelstwo (lub "FAI" w przypadku uczestników, którzy przybyli ze sportową licencją wydaną bezpośrednio przez FAI), i w przypadku zawodów modeli redukcyjno-latających, nazwę prototypu samolotu lub statku kosmicznego pilotowanego przez zawodnika.
- d) Narodowość zawodników, którzy zgłosili się zgodnie z Częścią Ogólną 3.2.1. lub 3.2.3. powinna być wykazana, jako FAI. (patrz także B.3.2.c.).
- e) Wyniki dostarczone do FAI lub koordynatora pucharu świata muszą być przekazane w formie elektronicznej w celu umożliwienia publikacji na oficjalnej stronie FAI.
- f) Dla każdej konkurencji, która ma puchar przechodni FAI, wyniki indywidualne i zespołowe muszą zawierać odpowiednią nazwę trofeum. Zobacz załącznik B.4.

*Uwaga: Organizatorzy patrz ABR B.21.6.3 b) ii).*

### B.5.6. Paliwo

- a) Paliwo dostarczane przez organizatorów musi być mieszane z materiałów najwyższej, jakości. Metanol musi być, co najmniej, jakości handlowej, bez dodatków. Olej rycynowy, jeżeli jest stosowany, powinien pochodzić z pierwszego tłoczenia.
- b) Standardowe paliwo
  - i) Gdy standard paliwa FAI jest określony, paliwo, które organizatorzy prześlą do treningu i do zawodów powinno być wykonane z tych samych składników i pochodzić z jednej partii.
  - ii) Opłata za standardowe paliwo, które są wykorzystywane do lotów konkursowych będzie częścią wpisowego. Za paliwo do treningu dostarczone przez organizatora zawodnicy muszą dodatkowo zapłacić
  - iii) Standardowe paliwo FAI do treningu należy zamówić z góry (przy zgłoszeniu na zawody).
- c) Niestandardowe paliwo
  - i) Organizatorzy udostępnią za dodatkową opłatą nawet do 20 litrów paliwa na zawodnika do treningu i do użytku w zawodach. Paliwo lub jego składniki, należy zamówić wcześniej (w momencie zgłoszenia) i organizator dostarczy, co najmniej następujące składniki

metanol  
olej rycynowy  
Nitrometan  
olej syntetyczny  
eter  
Nafta Jet-A1

## B.6. SPECYFIKA ORGANIZACJI ZAWODÓW TYPU MISTRZOSTWA ŚWIATA I KONTYNETÓW

- B.6.1. a) Odpowiedzialność w podejmowaniu decyzji w przyznawaniu organizacji mistrzostw świata i kontynentów oraz przekazaniu za ich organizację odpowiedzialności do NAC, należy do CIAM.
- b) Końcowa akceptacja oferty jest zwykle dokonywana po głosowaniu na posiedzeniu plenarnym CIAM na dwa lata przed rozpoczęciem roku, w którym miałyby się odbyć mistrzostwa.
- c) W celu zakwalifikowania ofert do głosowania wszystkie oferty muszą zawierać szczegóły wymagane w załączniku A.1a.
- d) W normalnych warunkach oferty mogą być składane:
  - i) do Biura FAI w dowolnym momencie w roku poprzedzającym spotkanie plenarne i na dwa lata przed rokiem mistrzostw;

- ii) na zebraniu plenarnym na dwa lata przed rokiem mistrzostw.
- e) W wyjątkowych okolicznościach, decyzja o przydzieleniu organizacji mistrzostw świata czy kontynentów może być podjęta wcześniej niż na dwa lata przed rokiem proponowanych mistrzostw związanych z dostarczeniem wniosku do 15 listopada i opublikowana w porządku obrad następnego posiedzenia plenarnego.
- f) W przypadku nie zaakceptowania oferty z dwuletnim wyprzedzeniem, decyzja może zostać przesunięta na posiedzenie plenarne w roku poprzedzającym mistrzostwa. Jeśli podczas tego spotkania ta oferta nie zostanie zaakceptowana, posiedzenie plenarne może wyjątkowo powierzyć decyzję Biuru CIAM pod koniec tego roku. To jest ostatni moment, w którym można podjąć decyzję o powierzeniu organizacji mistrzostw na następny rok.
- g) Rzeczywiste terminy muszą zostać przedstawione nie później niż na spotkaniu plenarnym w roku poprzedzającym mistrzostwa.

## **B.7. INFORMACJA O ZAWODACH I OPŁATACH NA MISTRZOSTWA ŚWIATA I KONTYNETÓW**

### **B.7.1. Informacje**

- a) Pierwsza nota informacyjna (Biuletyn 1) i formularze zgłoszeniowe muszą być wysłane do aeroklubów narodowych oraz dla członków Jury i sędziów, po spotkaniu Prezydium Biura, na którym Biuletyn 0 był przedstawiony i zatwierdzony, co najmniej na trzy miesiące przed zawodami.
- b) Mechanizm zatwierdzania Biuletynie 1 jest następujący:
  - i) Wszelkie zmiany lub poprawki dokonane przez Biuro powinny być zamieszczone przez organizatora w korekcie biuletynu. Oryginalny Biuletyn 0 lub skorygowany Biuletyn 0 powinien być nazwany "Biuletynem 1" i wysłany do Sekretarza CIAM.
  - ii) Sekretarz CIAM sprawdzi, czy dokument zawiera poprawne dane. Kiedy jest pewny, że są poprawne, wyśle Biuletyn 1 do aeroklubów narodowych i do delegatów CIAM wykorzystując oficjalną listę emaliową z kopią do organizatora. Przekazuje też kopię do Sekretariatu FAI dla informacji.

### **B.7.2. Opłaty startowe**

- a) Opłata startowa obejmuje opłatę obowiązkową płaconą przez wszystkich zawodników i kierowników zespołu oraz opłatę opcjonalną, która obejmuje zakwaterowanie i wyżywienie.
- b) Organizator może określić końcowy termin przyjmowania opłat. Zgłoszenia otrzymane po tym terminie może być przedmiotem dodatkowej opłaty karnej lub mogą zostać odrzucone przez organizatora.
- c) Ewentualne opłaty obowiązkowe dla oficjalnych pomocników i oficjalnych kibiców nie może przekroczyć 20% obowiązkowej opłaty dla zawodników.
- d) Akredytowani przedstawiciele mediów nie jest zobowiązani do uiszczenia opłaty startowej.
- e) Elementy wpływające na obliczenia podstawowego opłaty startowej są następujące: (stosowane do warunków lokalnych):
  - i) miejsce zawodów – koszty wynajmu i koszty przygotowań.
  - ii) koszty organizacji spotkań/podróży komitetu organizacyjnego; wynajęcia lub zakupu, jeśli nie jest to dostępne, sprzętu na zawody takiego jak: urządzenia pomiaru czasu, liczniki okrążeń, urządzenia do obserwacji, przetwarzania danych, tablic wyników, krótkofalówek, sprzętu do kontroli częstotliwości; sprzętu, kart wyników, flag, masztów flagowych itd. Koszty. Instruktażu i briefingów oficjeli zawodów i Jury, licencji i zezwoleń (PTT, władz lokalnych), materiałów papierniczych znaczków pocztowych (biuletynów informacyjnych, korespondencji), wynajmu namiotów. Koszty wszelkich oficjalnych ceremonii otwarcia.
- f) W przypadku, gdy jedna osoba występuje w roli kierownika drużyny, zawodnika, pomocnika, mechanika, itp.), będzie pobierana tylko jedna opłata startowa najwyższa przypisana do roli, którą wykonuje. Jeśli na tej samej imprezie mamy klasyfikację dla seniorów i juniorów, każdy zawodnik junior może być także członkiem drużyny seniorów. W tym przypadku ten zawodnik jest zobowiązany do zapłaty jedynie wpisowe dla juniorów klasy.

### **B.7.3 Sponsoring**

Jest możliwym pozyskanie sponsora na jeden lub więcej z wyżej wymienionych elementów kosztów. W rezultacie można obniżyć opłatę startową i dlatego sponsoring jest wysoce zalecany. Jednakże, sponsoring może być brany pod uwagę, jeżeli nie jest to absolutnie pewnym jego pozyskanie, w przeciwnym wypadku można oczekiwać straty. Negocjacje ze sponsorami należy rozpocząć tak szybko jak jest to możliwe.

**B.7.4. Dodatkowe opłaty startowe**

- a) Osobne opłaty dodatkowe będą oferowane do wyboru za zakwaterowania (hotel i kamping), jedzenie (bez bankietu) oraz inne dodatkowe wydarzenia. Cena za bankiet może być zawarta w opłacie startowej lub może stanowić oddzielną opłatę.
- b) Maksymalna opłata = opłata podstawowa + zakwaterowanie (hotel) + jedzenie + bankiet.
- c) Za wyjątkami wymienionymi poniżej, maksymalna możliwa opłata wynosi 600 euro za siedem dni, z wyjątkiem zawodów, wymagających więcej niż pięciu sędziów lub więcej niż siedem dni.

**F3A: 750; F3B: 660; F3C: 700; F3N: 700; F3D: 720; F4: 700; F5: 660**

- d) Dla mistrzostw świata oraz mistrzostw kontynentów, które wymagają więcej niż pięciu międzynarodowych sędziów, od każdego zawodnika może być pobierana dodatkowa opłata na pokrycie rzeczywistych kosztów podróży, zakwaterowania i wyżywienia dla tych dodatkowych sędziów. Dodatkowa opłata jest ograniczona do maksimum 165 euro na zawodnika.
- e) Koszt zakwaterowania w hotelu musi być rozsądny. Należy pamiętać, że zakwaterowanie w hotelu jest często koniecznością dla uczestników z innych kontynentów. Międzynarodowy standard zakwaterowania dwie gwiazdki (\*\*) lub równoważny jest wystarczający. Aby koszty podróży drużyn narodowych były rozsądne, organizatorom nie wolno wykorzystywać zawodów i zmuszać drużyn do zapłaty za zakwaterowanie wyższych cen niż faktyczne. Drużyny same decydują o własnym zakwaterowaniu i wyżywieniu.
- f) Szczegóły dotyczące przyznanej oferty muszą być zawarte w Biuletynie 0 do 15 listopada (lub 15 marca dla mistrzostw rozgrywanych od stycznia do kwietnia) i za pośrednictwem Biura FAI przekazane do przewodniczącego odpowiedniej podkomisji i sekretarza CIAM w celu przeglądu struktury opłat przed rozpatrzeniem ich na kolejnym posiedzeniu Biura.
- g) Biuletyn 0 zawierać jasną informację o hotelach, wyżywieniu i kosztach bankietu na osobę za dzień w Euro.
- h) Biuletyn 0, po zatwierdzeniu i dokonaniu wszelkich wymaganych korekt Biura, jest publikowany przez organizatora, jako Biuletyn 1 i wysyłany do odpowiednich aeroklubów narodowych jak to określono w B.7.1, lub wcześniej, jeśli to możliwe.

**B.7.5.** Organizator musi potwierdzić otrzymanie formularza zgłoszeniowego i opłaty.

**B.8. WYMAGANIA SPECJALNE DO ORGANIZACJI ZAWODÓW****Organizator musi:**

- B.8.1. Zapewnić odpowiednią liczbę kwalifikowanych sędziów, chronometrażystów i członków FAI Jury.
- B.8.2. Zapewnić sobie niezbędną aparaturę pomiarową do sprawdzenia charakterystyki modeli samolotów lub modeli kosmicznych. Wykaz minimalnego zestawu aparatów pomiarowych podano w przewodniku dla organizatora dla każdej z konkurencji.
- B.8.3. Dać szansę zawodnikom do pomiarów cech swoich modeli za pomocą oficjalnych urządzeń pomiarowych przed zawodami.
- B.8.4. Przewidzieć przynajmniej jeden dzień na trening przed zawodami i ogłosić to w zaproszeniu zgodnie z harmonogramem latania w danej konkurencji.  
Organizator dostarcza program oficjalnego treningu dając wszystkim zawodnikom tyle samo czasu na trening. Nie wolno przedłużać dnia treningu i opóźniać rozpoczęcie oficjalnych startów. Dzień rezerwowy musi być zaplanowany po zawodach dla umożliwienia zakończenia oficjalnych startów, gdy warunków pogodowe lub inne przerwy uniemożliwią rozgrywanie zawodów zgodnie z planem.
- B.8.5. Podać imię i nazwisko oraz adres osoby kontaktowej, która będzie w stanie informować zagraniczne drużyny.
- B.8.6. Ogłosić wyniki każdej rundy podczas zawodów i potem opublikować je jako oficjalne. Ogłoszenie i publikacja nie może zawierać żadnych dodatkowych statystyk lub innych elementów niż te wymagane przez Kodeks Sportowy. Należy używać skrótów przy określaniu narodowości jak podano w załączniku B.2.
- B.8.7. Zapewnić odpowiednią infrastrukturę dla stacji kontroli antydopingowej na wniosek krajowej organizacji antydopingowej kraju przyjmującego lub przez FAI lub WADA.
- B.8.8. Ustanowić odpowiedni obszar zawodów zapewniający wykonanie pełnego i bezpiecznego lotu modelu samolotu.
- B.8.9. Organizatorzy mistrzostw świata i kontynentów, otwartych zawodów międzynarodowych ogłoszonych w kalendarzu CIAM muszą uzyskać, bez kosztów dla zawodników, ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej dla zawodników uczestniczących w zawodach oraz w tym latających na terenach do przeznaczonych treningu.

*kontynuacja/...*

B.8.10 Wszystkie pomiary czasu dokonuje się elektronicznymi stoperami kwarcowymi z odczytem cyfrowym lub systemem elektronicznym do dokładności równej lub wyższej ....

## B.9. Modele swobodnie latające

### Organizator musi:

- B.9.1.
- a) Zapewnić linię startową w zawodach modeli swobodnie latających dla konkurencji F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, F1J, F1K, F1P i F1Q, od której trzeba rozpocząć wypuszczanie modelu. Ta linia startowa musi być w przybliżeniu prostopadła do przeważającego kierunku wiatru na początku każdej rundy.
  - b) Pozycje startowe oznaczone znacznikami oddalone są od siebie o co najmniej 10 m wzdłuż linii startu. W przypadku F1A pomocnicy wypuszczają model z tej pozycji. Każdy kraj i każdy aktualny mistrz lub broniący tytułu mistrza junior (B.3.4 c), jeżeli nie jest członkiem swojej drużyny narodowej, ma w pierwszej rundzie przydzieloną pozycję przez losowanie. W każdej kolejnej rundzie, wszystkie kraje przenoszą się o określoną liczbę pozycji licząc od wyjściowej wzdłuż linii w tym samym kierunku, po osiągnięciu końca linii kraj zajmuje kolejną pozycję na drugim końcu linii. Liczba pozycji startowych przeznaczonych do przemieszczenia jest ustalana poprzez podzielenie liczby pozycji startowych przez liczbę lotów oficjalnych, wynik zaokrągla się w górę do najbliższej liczby całkowitej. Każdy zawodnik w finale ma przydzieloną pozycję startową przez losowanie, dotyczy to każdej z rund finałowych.
  - c) Widzowie nie mogą zbliżyć się do linii startowej na mniej niż 25 m.
  - d) Podczas trwania rund nie jest dozwolone latanie treningowe w pobliżu linii startu lub od strony nawietrznej do linii startu. Organizator określa obszar, który może być używany do lotów treningowych podczas trwania rund.
  - e) W zawodach modeli dla klasy F1E linię startu przygotowuje się pod wiatr, a na obu jej końcach po jednej prostopadłej równoległej linii zgodnej ze spadkiem stoku. Chronometrażyści muszą pozostać za linią startu, podczas gdy zawodnik może wypuścić swój model w dowolnym położeniu na zboczu między równoległymi liniami i poniżej linii startu.
- B.9.2.
- a) W zawodach modeli swobodnie latających, dla zawodów mistrzowskich, należy zapewnić po dwóch chronometrażystów na każdym stanowisku startowym lub przynajmniej jednego chronometrażystę innych zawodach. Podczas rozgrywania finałów należy zapewnić dodatkowego chronometrażystę, (tj. trzech na mistrzostwach, co najmniej dwóch na innych zawodach). Wszyscy chronometrażyści muszą posiadać lornetkę. Każda pozycja startowa musi być wyposażona, w co najmniej jednym statyw do poparcia lornetki.
  - b) W zawodach modeli dla klasy F1E każdy kraj i aktualny mistrz, jeśli nie jest członkiem tej drużyny narodowej, mają w pierwszej rundzie przydzieloną parę chronometrażystów przez losowanie. W kolejnych rundach wszystkie kraje zmieniają chronometrażystów, przesuwając o jeden w dół zgodnie z listą chronometrażystów. W innych zawodach F1E chronometrażystów przydziela się w kolejności przybycia zawodników na linię startu, organizatorzy mogą określić czas, podczas, którego chronometrażyści pozostają dostępni dla każdego zawodnika.

## B.10. Modele na Uwięzi

### Organizator musi:

B.10.1. Na zawodach zapewnić drucianą siatkę ochronną dla modeli prędkościowych i wyścigowych o wysokości 2.5 m, dla bezpieczeństwa widzów. Dla tymczasowych kręgów, wysokość powinna wynosić, co najmniej 2.0 m.. Powierzchnia musi być solidna, gładka i wolna od piasku lub pyłu. Promienie wszystkich kręgów powinny być wyraźnie oznaczone białą linią o szerokości, co najmniej 25 mm. Zabezpieczenie terenu startów musi być zapewnione przed i podczas startów na mistrzostwach świata.

## B.11. Modele radiem sterowane

### Organizator musi:

- B.11.1. Zapewnienie wygodnego miejsca do lotów dla modeli RC, aby ułatwić starty i lądowania.
- B.11.2.
- a) Nie ma wymogu, aby organizować depozyt nadajników z systemem Spread Spectrum.
  - b) Technologia odbioru danych Spread Spectrum, która przekazuje informacje zwrotne do nadajnika pilota, nie jest uważana za "urządzenie do przekazywania informacji z modelu samolotu do zawodnika" pod warunkiem, że przekazywane są tylko te informacje, które związane są z wykonywaniem bezpiecznego lotu przez model.
- B.11.3. Jeśli zawodnicy używają system nadajników AM/FM na tym samym paśmie częstotliwości, depozyt jest wymagany tylko dla tych nadajników.
- B.11.4. Kiedy należy stosować depozyt nadajników:
- (a) Każdego dnia na miejscu zawodów przed ich rozpoczęciem, wszystkie nadajniki AM/FM używane w zawodach tego dnia, muszą być zdeponowane i trzymane pod nadzorem osoby specjalnej wyznaczonej przez organizatora.
  - (b) Wszystkie nadajniki muszą być wydane na koniec danego dnia zawodów i nie mogą być pozostawione w depozycie, chyba że w porozumieniu z organizatorem ustalono inaczej.



- (c) Osoba nadzorująca depozyt nadajników wydaje nadajnik zawodnikowi tylko wtedy, gdy jest on wywołany, aby wykonać lot (zgodnie z procedurą przewidzianą dla danej konkurencji).
- (d) natychmiast po zakończeniu lotu, zawodnik musi zwrócić swój nadajnik do oficjalnego depozytu
- (e) Kara 50 Euro zostanie nałożona na pilota za nieoddanie nadajnika z jakiegokolwiek powodu, w określonym czasie.

**B.11.5 Przepisy specjalne dla nadajników AM/FM:**

- (a) Nie wolno używać żadnych nadajników AM/FM na zawodach w czasie przewidzianym na zawody chyba, że:
  - (i) wykonywany jest oficjalny lot lub
  - (ii) uprawniony przedstawiciel organizatora wydał na to oficjalną zgodę.
- (b) Dyrektor zawodów pozwoli, z wyprzedzeniem, na zmianę umożliwiającą korzystanie z pasma częstotliwości różniącego się od przydzielonego przez organizatora na liście startowej; każde inne użycie jest uważane za nieuprawnioną transmisję.
- (c) Jeśli nie określono inaczej w przepisach dla konkretnej konkurencji zawodnik może używać tylko jednej częstotliwości na zawodach.  
*Uwaga: W przypadku udowodnionych zakłóceń, kolejne częstotliwości mogą zostać przydzielone przez dyrektora zawodów.*
- (d) Wszelkie nieautoryzowane transmisje w okresie trwania zawodów spowodują automatyczną dyskwalifikację zawodnika z całych zawodów i pociągnąć go do innych sankcji.
- (e) Częstotliwość nadajnika i musi być umieszczona na zewnątrz nadajnika.
- (f) Nadajniki z syntezą częstotliwości muszą być tak zaprojektowane, aby można było wyświetlać aktualną częstotliwość i zmienić na inną częstotliwość bez transmisji radiowej.

**B.11.6.** Organizator musi zapewnić analizator widma częstotliwości lub inne odpowiednie urządzenia do monitoringu radiowego w celu wykrywania zakłóceń radiowych wraz ze środkiem przekazywania tych informacji do pilota(ów) i/lub kierownika startów/dyrektora zawodów.

**B.11.7.** Jeśli nie określono inaczej, początkowa kolejność startu poszczególnych zawodników musi być ustalona w drodze losowania przed zawodami, oprócz F3B, F3J i F3K, kolejna częstotliwość nie może być taka sama jak poprzednia. Członkowie zespołu F3D lub F5D nie mogą uczestniczyć w tych samych wyścigach oraz członkowie tej samej drużyny narodowej nie mogą uczestniczyć w kolejno następujących po sobie wyścigach. Dla F3B, F3J i F3K zawodnicy tej samej drużyny nie powinni, jeśli to możliwe, być losowani do lotów w następujących po sobie grupach.

- B.11.8.**
- a) Organizator musi badać o miejsce każdego zawodów, które odbędą się w celu ustalenia ewentualnych przypadków zakłóceń radiowych, które mogłyby mieć wpływ na zawodników. Wszelkie takie możliwości należy zgłosić jak najszybciej do uczestniczących aeroklubów narodowych. Pasma częstotliwości lub konkretne częstotliwości, które okazały się być wolne od zakłóceń w miejscu zawodów będą również zgłaszane do aeroklubów narodowych
  - b) Organizatorzy muszą dokonać badań na miejscu zawodów w dni powszednie i weekendy, aby określić, czy istnieją zakłócenia fal radiowych i powiadomić aerokluby narodowe o jakichkolwiek innych problemach - wiele działań handlowych lub przemysłowych powstają tylko w dni powszednie. W każdym razie, organizator jest odpowiedzialny za to, aby upewnić się, że wszyscy zawodnicy używający fal radiowych zostali powiadomieni z wyprzedzeniem o wszelkich znanych problemach związanych z zakłóceniami radiowymi, które mogą istnieć na miejscu startów oraz na jakiej częstotliwości.

**B.12. MODELE KOSMICZNE**

**Organizator musi:**

**B.12.1.** Zapewnić podział linii startu na dwa sektory dla seniorów i juniorów, (jeśli obie klasyfikacje są rozgrywane na zawodach). Każdy sektor składa się z boksów do przygotowania się 5 x 7 metrów oznaczonych plastikową wstążką do oznakowań. Cały teren do przygotowania się powinien być oznakowany przez wstążki do oznakowań i chroniony dostępem osób nieupoważnionych.

**B.12.2.** Dotyczy konkurencji S8:

- a) dla S8A – S8F linia lądowania zgodnie z tomem SM paragrafem 11.2. i 11.5 c);
- b) dla S8E/P linia lądowania składa się z kręgów zgodnie tomem SM paragrafem 11.7.5 i odpowiednim podpunktem.

Zgodnie z B.11 modele radiem sterowane.

**B.12.3.** Dostarczyć oficjalny zegar, (jeśli to możliwe cyfrowy z dużymi cyframi) umieszczony obok tablicy z harmonogramem rund.

**B.12.4.** Zapewnić system informacji publicznej (może to być megafon dla wydarzeń o mniejszym udziale zawodników) do odliczania i informowania zawodników.



- B.12.5. Zapewnić namiot(-y) do przygotowania modeli do lotów przez zawodników i/lub naprawy modeli w przypadku złej pogody. Oddzielny namiot należy zapewnić dla centrum komputerowego z drukarką do wydruku wyników i dla Jury FAI.
- B.12.6. Zapewnić lekkie, suche i ciepłe wystarczająco duże pomieszczenie do sędziowania oceny statycznej modeli redukcyjnych w klasach S5 i S7 z niezbędnym sprzętem pomiarowym (do pomiaru długości, średnicy, grubości i wagi) i formularzy do oceny wg tomu SM załącznik 1.
- B.12.7. Zapewnienia, co najmniej dwóch urządzeń do pomiaru wysokości (teodolity) dla klas wysokościowych S1, S2 i S5 i sprawdzony wykwalifikowany personel oraz odpowiedni system łączności radiowej dla transmisji danych ze stacji śledzących do centrum komputerowego.  
W przypadku elektronicznych pomiarów wysokości, wszystkie elektroniczne wysokościomierze zostaną zdeponowane przed rozpoczęciem zawodów i nadzorowane przez specjalnie wykwalifikowaną osobę wyposażoną w odpowiednie urządzenia do sprawdzania i kalibracji zdeponowanego sprzętu, jeśli to konieczne.
- B.12.8. a) Organizatorzy mistrzostw świata i kontynentów muszą zapewnić odpowiedni teren chroniony do skalibrowania testera silnika(-ów) o poziomie dokładności zgodnie z tomem SM punkty 3.12 i 3.13 do powtórnych kontroli silników zgłoszonych do zawodów. Harmonogram testów silników zostają wywieszane przed ich rozpoczęciem, a także przekazane Jury FAI, oficjalnych osób dokonujących testów oraz uczestniczących kierowników drużyn
- b) Tylko członkowie Jury, osoby upoważnione przez organizatora, osoby do testowania silników i kierownik drużyny lub jego asystent z jednym zawodnikiem lub pomocnikiem, czyli dwie osoby z drużyny, których silniki są testowane, mogą uczestniczyć w kontroli silników. Raport organizatora po zakończeniu testów silników potwierdza, które silniki mogą być użyte w zawodach.
- c) Organizator może również wydać świadectwo z pomiarami czasu i krzywej ciągu, na wniosek właściwej drużyny uczestniczącej.
- d) Certyfikaty wydane przez aerokluby narodowe zgodnie z tomem SM punktem 3.10., akceptuje się na otwartych zawodach międzynarodowych w modelarstwie kosmicznym umieszczonych w kalendarzu CIAM.
- B.12.9. Organizatorzy mistrzostw świata i kontynentów muszą zapewnić zamykane plastikowe pudełka z nazwami krajów uczestniczących. Po dostarczeniu wszystkich silników oraz po testach próbnych, wszystkie pudełka z silnikami zostaną zdeponowane w bezpiecznym pomieszczeniu. Pudełka powinny być eskortowane podczas transportu na start przez osobę(-y) odpowiedzialną i dostarczone do chronometrażystów, posiadających stosowne pudełka startowe, kontrolujących transport silników do zawodników.

### B.13. POMIAR CZASU

*Uwaga: Poniższe paragrafy dotyczą tylko modeli swobodnie latających oraz kosmicznych.*

- B.13.1.. a) Każda drużyna ma prawo do dostarczenia chronometrażysty dla następujących klas mistrzostw świata i kontynentu: F1A, F1B, F1C, F1D, F1E, S3, S4, S6, S8, S9, S10, organizator będzie odpowiedzialny tylko za zakwaterowanie i wyżywienie. Drużyny muszą nominować tylko wykwalifikowanych chronometrażystów, którzy muszą przywieść lornetkę, stopery i statywy do ich własnego użytku. Organizator musi korzystać z tych chronometrażystów w pierwszej kolejności, przed przyznaniem obowiązków chronometrażystom z kraju gospodarza lub innym chronometrażystom.
- b) Zawodnicy mogą pracować, jako chronometrażyści.
- B.13.2. Chronometrażyści muszą zapoznać się z kolorem i kształtem modelu, aby rozpoznać go podczas lotu.
- B.13.3. Lot jest uważany za zakończony, gdy model dotyka powierzchni ziemi, napotka na przeszkodę, która definitywnie kończy jego lot lub gdy definitywnie znika z oczu chronometrażyście. Jeśli model znika za pewne przeszkody lub w chmury, chronometrażyści muszą czekać dziesięć sekund, jeśli model nie pojawi się ponownie, czas zostaje zatrzymany i dziesięć sekund będzie odjęte od czasu tego lotu.
- B.13.4. a) Czas lotów muszą być mierzony przez dwóch chronometrażystów w ciągu pierwszych siedmiu rund, w finale każdy lot musi być mierzony, przez co najmniej trzech chronometrażystów – preferowany jest dodatkowy chronometrażysta wybrany spośród zawodników – używających elektronicznych stoperów kwarcowych z odczytem cyfrowym z dokładnością przynajmniej 1/100 części sekundy.
- b) Wszyscy chronometrażyści muszą być wyposażeni w lornetki.
- B.13.5. Chronometrażyści muszą pozostawać w okręgu o promieniu 10 metrów w czasie lotów i dokonywać pomiaru czasu niezależnie od siebie.
- B.13.6. Oficjalny czas lotu to średni czas z zarejestrowanych przez chronometrażystów, ale sprowadzony do najbliższej liczby sekund poniżej czasu wynikającego ze średniej, chyba, że różnica pomiędzy zarejestrowanymi czasami pokazuje ewidentny błąd w pomiarze czasu, w takim przypadku organizator wraz z Jury FAI ustala, który czas będzie zarejestrowany, jako czas oficjalny lub jakie działania powinny zostać podjęte.

- B.13.7. Instrukcje używania lornetek w zawodach modeli swobodnie latających.
- Lornetka musi mieć powiększenie, co najmniej 7. Na każdym stanowisku startowym, co najmniej jedna lornetka będzie zamontowana na statywie.
  - Chronometrażysta dostosuje lornetkę przed pomiarem czasu tak, aby dostosować swój wzrok. Aby to zrobić w pierwszej kolejności należy wyregulować zbliżenie za pomocą pokrętła centralnego, a następnie w odrębnej regulacji regulować okular. Odległość między okularami jest wyregulowana, gdy otrzymamy okrągłe pole widzenia.*  
*Uwaga: Lornetki bez centralnego ogniskowania zostaną skorygowane poprzez zmianę każdego okularu z osobna.*
  - Po regulacji i skalowaniu, odczyty trzeba zanotować. To powinno pomóc w regulacji w razie potrzeby.
  - Chronometrażystom nie wolno używać lornetki podczas startu modelu. Sugeruje się korzystanie z lornetki po upływie około jednej minuty lotu, z wyjątkiem konkurencji F1A gdzie należy stosować lornetkę podczas procedury holowania modelu ręką, w celu określenia dokładnego momentu wypuszczenia modelu w przypadku, zawodnik odszedł daleko od boku startowego.
  - Nie wolno stosować lornetek zbyt późno podczas lotu, jeżeli istnieje ryzyko nieznaalezienia modelu za pomocą lornetki.

#### B.14. CZAS TRWANIA ZAWODÓW

- B.14.1. Zawody rozgrywane na dworze, w tym starty w finałach, muszą być rozegrane w godzinach od wschodu do zachodu słońca, z wyjątkiem konkurencji F1A, F1B, F1C oraz konkurencji kosmicznych z pomiarem czasu trwania lotu. W tych konkurencjach przynajmniej dwie rundy muszą być rozegrane, gdy oddziaływanie wiatru i termiki będzie minimalne. Zawody mogą rozpocząć się przed wschodem słońca, jeśli odległość przebyta przez modele w stosunku do wielkości lotnisku wskazuje na przerwanie zawodów z uwagi na wiatr w ciągu dnia. Taka przerwa może być zawarte w programie zawodów lub ustalona przez organizatorów za zgodą Jury.
- B.14.2. Program zawodów w tym czas trwania rund, godziny rozpoczęcia i zakończenia zawodów muszą być wyraźnie wskazane w programie.

#### B.15. PRZERWANIE ZAWODÓW

- B.15.1. a) Zawody powinny być przerwane lub starty opóźnione przez Jury w następujących okolicznościach i w innych wyjątkowych okolicznościach zdecydowanych przez Jury:
- Ciągły wiatr jest silniejszy niż 12 m/s (9 m/s dla modeli swobodnie latających, na uwięzi, redukcyjnych i kosmicznych) mierzony na wysokości 2 m nad terenem na linii startu (linia lotów), o ile nie określono inaczej w przepisach poszczególnych klas, przez co najmniej jedną minutę (30 sekund modeli na uwięzi) (20 sekund dla modeli swobodnie latających).
  - Widoczność nie jest wystarczająca do właściwej obserwacji modeli (zwłaszcza w przypadku zawodów F/F lub R/C) lub z powodu warunków atmosferycznych byłoby niebezpieczne, aby kontynuować zawody.
  - Jest koniecznym zmiana położenia linii startu. Może to mieć miejsce tylko pomiędzy rundami, lub między zadaniami lub grupami w F3B i między rundami lub grupami w F3J.
  - Panujące warunki są takie, że mogą prowadzić do nieakceptowanych wyników sportowych.
  - Dla konkurencji F3A, F3C, F5A, F4C, F3D i F5D, gdy słońce jest w polu manewrów.
  - Z uwagi na każdy incydent wpływający na bezpieczeństwo lub wymagających służb ratunkowych.
- b) W przypadku przerwy w trakcie rundy, Jury musi zdecydować o działaniach, które należy podjąć, aby zakończyć, powtórzyć lub anulować rundę. Pozostała część rundy mogą być zakończona tak szybko jak pozwolą warunki, z informacją do kierowników drużyn.

B.15.2. W opisanych przypadkach, organizator nie jest zobowiązany do zwrotu wpisowego, ani powtórzenia zawodów. Wyniki będą oparte na punktacji po zakończonych rundach.

B.15.3. Przerwane zawody mogą zostać przedłużone, jeżeli wymogi punktu B.14.1 zostaną spełnione.

#### B.16. KLASYFIKACJA I NAGRODY PODCZAS MISTRZOSTW ŚWIATA I KONTYNETÓW

##### B.16.1. Klasyfikacja indywidualna

- W każdej konkurencji mistrzostw świata medal i dyplom FAI zostaną przyznane zawodnikom, którzy zajęli pierwsze, drugie i trzecie miejsce.
- W każdej konkurencji mistrzostw kontynentów medal i dyplom FAI zostaną przyznane zawodnikom, którzy zajęli pierwsze, drugie i trzecie miejsce.
- Jeśli ufundowano puchar specjalny, to jest on przyznany aeroklubowi narodowemu zwycięskiego zawodnika, który przechowuje go do następnych mistrzostw.
- Zwycięzca zdobywa tytuł mistrza świata lub kontynentu mistrzem w danej konkurencji.

Kontynuacja

- e) W konkurencjach, w których juniorzy mogą uczestniczyć w drużynach narodowych na mistrzostwach świata i kontynentów zgodnie z B.3.5.(b), indywidualne nagrody będą przyznawane za pierwsze, drugie i trzecie miejsce wśród juniorów.
- f) W przypadku, gdy co najmniej czterech juniorów, z co najmniej czterech różnych krajów uczestniczy w zawodach zgodnie z B.3.5.(b), zwycięzca zdobywa tytuł mistrza świata lub kontynentu w tej konkurencji.

#### B.16.2. Klasyfikacja drużynowa

- a) Klasyfikacja drużynowa dla wszystkich konkurencji CIAM podczas mistrzostw świata i kontynentów jest ustalana po zawodach mistrzostw przy użyciu jednej z następujących metod:
  - i) Przez zsumowanie miejsc zajętych przez trzech najlepszych członków drużyny narodowej przy użyciu listy wszystkich zawodników, chociaż mamy czterech członków w drużynie (czwarta musi być juniorem), w tym przypadku trzech najlepszych miejsc członków drużyny narodowej.  
Drużyny są sklasyfikowane od najmniejszej sumy miejsc do największej, drużyn trzy osobowe są przed drużynami dwuosobowymi, które z kolei wyprzedzają drużyny jednoosobowe. W przypadku remisu decyduje wyższe miejsce w klasyfikacji indywidualnej.
  - lub
  - ii) Przez zsumowanie wyników trzech najlepszych członków drużyny narodowej, chociaż mamy czterech członków w drużynie (czwarta musi być juniorem), w tym przypadku trzech najlepszych wyników członków drużyny narodowej.  
W przypadku remisu wygrywa drużyna z mniejszą sumą miejsc podaną w kolejności os góry, Jeśli ciągle jest remis decyduje najlepsze miejsce indywidualnie.  
Dla F2C w obu metodach klasyfikacji drużynowej członek drużyny oznacza zespół dwuosobowy.
- b) Dla mistrzostw świata i kontynentów złote, srebrne i brązowe medale zespołowe, wyprodukowane przez FAI, posiadają mniejszą średnicę niż standardowe medale FAI i będą przyznawane drużynie za pierwsze, drugie i trzecie miejsce oraz dla kierownika drużyny, za wyjątkiem modeli kosmicznych, gdzie tylko jeden medal przyznaje się dla drużyny w jednej klasie i w jednej kategorii wiekowej. Koszty medali są pokrywane przez aerokluby narodowe, organizatorów.
- c) Gdy drużyny składają się z czterech zawodników lub, w przypadku F2C, czterech par zawodników (zgodnie z B.3.5), wówczas wszyscy członkowie drużyny od pierwszego, drugiego i trzeciego miejsca będą mieli przyznane medale.
- d) W każdej konkurencji dyplom FAI zostanie przyznany dla każdego członka drużyny w tym kierownika drużyny oraz za pierwsze, drugie i trzecie miejsce.
- e) Jeśli ufundowano puchar specjalny, to jest on przyznany aeroklubowi narodowemu zwycięskiej drużyny, który przechowuje go do następnych mistrzostw.

#### B.16.3. Klasyfikacja drużynowa – Zawody z kilkoma konkurencjami

- a) W mistrzostwach świata czy kontynentów z więcej niż jedną konkurencją konkursową klasyfikacji można dokonać na podstawie wyników startujących krajów. Ustala się to poprzez wzięcie wyników trzech członków zespołów lub w przypadku czteroosobowego zespołu zawierającego juniora, trzech najlepszych wyników członków zespołu we wszystkich rozgrywanych konkurencjach podczas zawodów.
- b) Najwyższy wynik łączny, wygrywa nagrodę. W przypadku remisu w klasyfikacji drużynowej wygrywa drużyna z niższą sumą miejsc, liczona w kolejności od góry. Jeśli nadal mamy remis decyduje suma najlepszych wyników indywidualnych w każdej z konkurencji.
- c) Jeśli ufundowano puchar specjalny, to będzie on przyznany aeroklubowi narodowemu zwycięskiej drużyny, który przechowuje go do następnych mistrzostw.
- d) Dla tej klasyfikacji nie przyznaje się medali i dyplomów FAI.

#### B.16.4. Procedura wręczania nagród

- a) Osoba z obsługi uroczystości towarzyszy zwycięzcom w drodze do strefy wręczania medali.
- b) Podium dla zwycięzców, flagi trzech medalistów i hymn narodowy złotego medalisty zostanie przygotowany wcześniej.
- c) Spiker prowadzi ceremonię, a następnie ogłasza (właściwe) klasy /konkurencje otrzymujących medale i prosi, aby maszerowali z eskortą na miejsca za podium dla zwycięzców.
- d) Podium zwycięzców zostanie ustawione w następującej konfiguracji:
  - Srebro - lewa strona (patrząc przez widzów) - drugie najwyższe podium (2)
  - Złoto - centrum - najwyższe podium (1)
  - Brąz - prawa strona - taka sama wysokość lub nieznacznie niższa niż jak dla srebra (3)
- e) (Kolejność w marszu w kierunku podium musi uwzględniać prawidłowe pozycjonowanie medalistów przed podium)

*Kontynuacja*

- f) Spiker wspomina, kto (z racji funkcji) przyznaje medale oraz dyplomy (zwykle jest to Prezydent FAI, Prezydent Komisji Specjalnościowej FAI lub osoba przez niego wyznaczona).
- g) Zawodnik lub drużyna będzie wezwana po imieniu i nazwie kraju oddzielnie, w kolejności – medal brązowy, srebrny, złoty. Medalista wchodzi na podium po wezwaniu przez spikera.
- h) Po pierwsze, brązowy medalista lub drużyna wchodzi na podium oraz medal i dyplom zostają wręczone. Następnie, srebrny medalista lub drużyna wchodzi na podium oraz medal i dyplom zostają wręczone. Następnie następuje wręczenie złotego medalu i dyplomu zgodnie z taką samą procedurą. Po wręczeniu nagród zezwala się na zrobienie okolicznościowej fotografii.
- i) Po wręczeniu wszystkich medali, podczas podnoszenia flag, będzie odegrany hymn indywidualnego lub drużynowego złotego medalisty, (jeśli brak hymnu kraju, należy zagrać hymn FAI). Maszty z flagowe powinny być różnej wysokości z najwyższym w centrum dla zwycięzcy i dwa niższe na lewo i na prawo dla zawodników, którzy zajęli drugie i trzecie miejsce. Wszystkie flagi należy podnieść na samą górę każdego masztu.
- j) Zwycięzcy indywidualni lub drużynowi będą pozować przez minutę przed zejściem z podium do zdjęć grupowych i będą potem eskortowani poza podium przez personel ceremonii.
- k) Zdobywcy pierwszego, drugiego i trzeciego miejsca (w tym zdobywcy pierwszego, drugiego i trzeciego miejsca w drużynie narodowej) muszą uczestniczyć w ceremoniach wręczenia nagród, wszyscy zawodnicy powinni uczestniczyć w ceremoniach wręczenia nagród.

## **B.17. KONTROLA MODELI NA ZWODACH MIĘDZYNARODOWYCH**

### **B.17.1. Liczba samolotów modeli kwalifikujących się do udziału w zawodach są następujące**

Konkurencja modeli redukcyjnych.....	Jeden (1) tylko
Konkurencja F3A, F3C, F5B, F3M.....	Dwa (2) tylko
Konkurencja F2A, F2B, F2C, F3D, F3B, F3J, F3F, F3P.....	Trzy (3) tylko
Konkurencja F1A, F1B, F1C, F1P.....	Cztery (4) tylko
Konkurencja F1E, F3K.....	Pięć (5) tylko
Konkurencja F1D, F2D, F3N.....	bez ograniczeń (dwa na walkę w F2D)

- B.17.2. Każdy model może być używany tylko przez jednego zawodnika w czasie zawodów.
- B.17.3. Zawodnik może zaopatrzyć się w zapasowe śmigła i silniki na gumę, silniki tłokowe, silniki elektryczne i silniki turbinowe.
- B.17.4. Zawodnik może jak chce wymieniać różne części, aby dostosować model do regulaminu obowiązującego podczas zawodów, jeśli te części zostały sprawdzone przed ich rozpoczęciem.
- B.17.5. Naprawy są dozwolone pod warunkiem, że model wciąż spełnia wymogi obowiązujących przepisów i regulaminów.

### **B.17.6. Oznaczenia identyfikacyjne**

- a) Model samolotu za wyjątkiem halowych swobodnie latających oraz redukcyjnych powinien posiadać:
  - i) krajowy znak identyfikacyjny (wymienionych w załączniku B.2) wraz z numerem licencji FAI. Oznaczenia musi wynosić, co najmniej 25 mm i pojawić przynajmniej raz na modelu (na górnej powierzchni skrzydła dla modeli swobodnie latających). Zobacz załącznik B.1 z przykładami i załącznik B.2 z wykazem krajowych znaków identyfikacyjnych;:
  - ii) kod identyfikacyjny modelu (litery i/lub numery). Kod ten musi być inny dla każdego wyznaczonego przez zawodnika modelu samolotu. Kod identyfikacyjny modelu ma pojawić się na każdej głównej części modelu (skrzydło(-dłach), stateczniku, przedzie i tyle kadłuba, jeżeli jest rozłączalny) tak, aby poszczególne części modelu zawodnika były identyfikowane. Litery i/lub numery muszą mieć wysokość, co najmniej 10 mm i być wyraźnie widoczne. Kod identyfikacyjny nominowanych modeli są zapisywane na karcie punktowej. Na mistrzostwach świata lub kontynentów musi to być rejestrowane w Certyfikacie każdego modelu.
- b) Modele samolotu, nie mogą posiadać krajowego znaku identyfikacyjnego, numeru licencji FAI, naklejka FAI lub innych odniesień, które wiążą go z inną osobą niż zawodnik. Podczas kontroli modeli samolotów organizator musi oznaczyć naklejką FAI, (jeśli jest to wymagane) lub dla modeli swobodnie latających, każdą część modelu.
- c) Podczas kontroli model samolotu w konkurencjach F2A, F2C, F2D i F3D wszystkie silniki tłokowe, które mogą być wykorzystywane podczas konkursu są oznaczone dobrze widocznym znakiem identyfikacyjnym. Na mistrzostwach świata lub kontynentów dane te muszą być zapisane w Certyfikacie Modelu w czasie jego sprawdzania modelu. Silniki, które zostały sprawdzone i zarejestrowane w ten sposób nie mogą być wymieniane z innymi zawodnikiem.

B.17.7. Każdy aeroklub narodowy kontroluje każdy model samolotu, który ma startować w mistrzostwach świata czy kontynentów i wydaje dla niego certyfikat, wg wzoru dostarczonego przez FAI. Naklejkę, wg wzoru FAI lub wykonaną zgodnie ze wzorem tej naklejki, umieszcza się na każdym modelu samolotu (za wyjątkiem modeli halowych i redukcyjnych). Przykłady, jak wypełnić i obchodzić się z Certyfikatem Modelu Samolotu i naklejką są pokazane w załącznikach B.1.a i B.1.b.

*(Uwaga: Certyfikat modelu samolotu jest dostępny tylko w wersji do pobrania ze strony internetowej CIAM. Naklejki FAI są nadal dostępne w biurze FAI a ich projekt jest dostępny do pobrania ze strony internetowej CIAM).*

B.17.8. Modele samolotów nieprawidłowo skontrolowane przez aeroklub narodowy, jeśli chodzi o certyfikaty i naklejki FAI, muszą być poddane kontroli przez organizatora za cenę 8 Euro dla każdy model.

B.17.9. Swobodnie latające modele halowe muszą być kontrolowane przed każdym lotem, aby potwierdzić, że model spełnia wymogi wymiarowe i wagowe w tej klasie. Guma jest ważona przed i po locie, aby potwierdzić, że są one zgodne ze specyfikacją.

B.17.10. Kiedy po oficjalnej kontroli (dla modeli swobodnie latających po rejestracji specyfikacji modelu) model zostanie zgubiony lub uszkodzony, zawodnik ma prawo do przedstawienia dalszych modeli i odpowiednich certyfikatów modeli do kontroli na jedną godzinę przed oficjalnym rozpoczęciem czasu konkursu w tej konkurencji. W każdym zawodach, zawodnik może posiadać tylko ustaloną liczbę modeli wprowadzonych (patrz B.17.1) na początku zawodów.

B.17.11. Organizator musi powołać, co najmniej dwóch oficjalnych kontrolerów, którzy będą losowo sprawdzać główne cechy, dla co najmniej 20% modeli startujących w czasie regulaminowych zawodów.

B.17.12. Modele zawodników, którzy zdobyli pierwsze, drugie i trzecie miejsce są przedmiotem kolejnej kontroli ich charakterystyk..

#### **B.17.13. Kontrola modeli swobodnie latających - konkurencje F1A, F1B, F1C, F1E, F1P**

a) Certyfikaty modeli i zgodne z nimi modele muszą być przedstawione w dniu przyjazdu w momencie rejestracji do zawodów. Modele te będą wyraźnie oznaczone dla identyfikacji przez organizatora stemplem lub znakiem na krawędzi naklejki FAI. Stempel ani znak nie mogą wprowadzać żadnej dodatkowej identyfikacji innej niż kod identyfikacyjny modelu (B.17.8).

b) Oficjalna kontrola charakterystyk modeli będzie dokonana przez rozpoczęciem zawodów.

c) Przed rozpoczęciem i w trakcie zawodów, zawodnicy mają prawo do oficjalnej kontroli linek holowniczych (F1A) i gumy (F1B) i pojemności skokowej silników (F1C i F1P).

d) Przed rozpoczęciem i w trakcie zawodów, zawodnicy mają prawo do oficjalnej kontroli wagi swoich modeli.

#### **B.18. PROTESTY**

B.18.1. a) Wszystkie protesty muszą być dostarczone na piśmie do Dyrektora Zawodów lub odpowiedniego Dyrektora dla zawodów organizowanych dla wielu konkurencji wraz z opłatą depozytową. Wysokość tej opłaty wynosi równowartość 35 Euro. Depozyt jest zwracany tylko, jeśli protest zostanie uwzględniony.

b) Nie zezwala się, aby ta sama osoba (Kierownik drużyny lub zawodnik zależnie od typu zawodów) przedstawiała dwa kolejne protesty dotyczące tego samego incydentu.

#### **B.18.2. Termin wniesienia protestu**

a) Przed otwarciem zawodów: protest przeciwko ważności zgłoszenia, kwalifikacji zawodników, regulaminowi zawodów, miejscu startów i zawodów, kontroli modeli, sędziom i oficjalnym organizatorom zawodów, musi zostać złożony najpóźniej na godzinę przed rozpoczęciem zawodów.

b) Podczas trwania zawodów: protest przeciwko decyzji sędziów lub innych oficjalnych organizatorów, lub przeciwko błędowi, lub nieprawidłowościom popełnionym podczas zdarzenia z innym zawodnikiem lub kierownikiem zespołu, należy złożyć niezwłocznie.

c) Po ogłoszeniu wyników: każdy protest dotyczące wyników musi być złożony przez aeroklub narodowy w ciągu 15 dni po ogłoszeniu wyników przez organizatora. Jeśli to konieczne, protest może być przekazane do CIAM.

*Uwaga: Może być również złożona skarga. Celem skargi jest uzyskanie korekty bez konieczności składania formalnego protestu. Zobacz Kodeks Sportowy - Sekcja Ogólna, 5.1.*

#### **B.19. BEZPIECZEŃSTWO I INSTRUKCJE**

a) Zdecydowana większość modeli latających dziś w większości krajów odbywa się w rekreacji, a nie w ramach zawodów i czasami na publicznie dostępnych miejscach z małą lub bez kontroli formalnej. Każdy wypadek z udziałem model samolotu może spowodować uszkodzenia sprzętu, obrażenia ciała, a nawet śmierć.

Oprócz bezpośredniej szkody każdy wypadek w oczywisty sposób osłabia wizerunek latania modelami, a przedostając się do mediów prowadzi do publicznego antagonizmu i utraty miejsc do latania.

- b) Choć poniższe informacje przeznaczone są przede wszystkim dla latania w zawodach FAI, wiele z nich może być stosowanych zarówno do zawodów krajowych i modeli latających rekreacyjnie.

#### **B.19.1. Przesłanka**

- a) Jest to niezwykle ważnym, aby wszyscy modelarze przestrzegali zasad bezpieczeństwa. Każdy wypadek spowodowany przez nieostrożność jest przeszkodą do rozwoju modelarstwa lotniczego.
- c) Zasady bezpieczeństwa nie są przeszkodą do korzystania z latania modelami, można udowodnić, że modelarze lotniczy są odpowiedzialnymi obywatelami i głoszą to.
- d) Nie jest oznaką inteligencji, aby pokazać własne umiejętności wśród widzów. Modelarz musi wiedzieć, co robi, ale nie ma możliwości dowiedzenia się, co zrobi ktoś inny. W jego osobistym interesie jest upewnić się, że żadne działanie z jego strony nie spowoduje wypadku. Dlatego bardzo ważnym jest, aby nie latać na zawodach i obecności widzów żadnym modelem samolotu, jeśli jest udowodnionym, iż jest on niesprawny.

#### **B.19.2. Kompetencje**

Poniższe osoby oficjalne są odpowiednia do stosowania i egzekwowania zasad bezpieczeństwa

- Jury;
- Sędziowie zawodów;
- Dyrektorzy Zawodów;
- Szefowie startów;
- Dyrektorzy linii startowych;
- Osoby oficjalne odpowiedzialne za kontrole modeli;
- Osoby oficjalne wyznaczone przez organizatora.

#### **B.19.3. Zakazuje się**

- a) Śmigieł z metalowymi łopatkami i wirników z metalowymi łopatkami;
- b) Naprawianych śmigieł i łopat;
- c) Nieprawidłowo zamontowanych silników;
- d) Ostrych krawędzi na przodzie modelu;
- e) Ostrych kołpaków i połączeń śmigieł;
- a) Montowania nieodpornych na drgania urządzeń radiowych, w miejscach gdzie są drgania od silnika;
- f) Żadnego balastu ani ciężkich elementów podlegających zrzutowi;
- g) Żadnych palących się lontów, które są niezabezpieczone w rurkę ochronną lub podobne urządzenie do zatrzymanie żaru;
- h) Śmigieł, które rozkładają się do przodu, mające wystawione końcówki skierowane w kierunku lotu.

#### **B.19.4. Wymaga się, aby**

- a) Model powinien zawierać identyfikator właściciela;
- b) Wszystkie kołpaki, i inne metalowe lub równie sztywne elementy, eksponowane od przodu, powinny mieć minimalny promień 5 mm.

#### **B.19.5. Kontrole przed lotem**

- a) Bezpośrednio przed każdym lotem, modelarz musi sprawdzić rzeczywisty stan i prawidłowe funkcjonowanie wszystkich elementów odpowiedzialnych za efektywny i bezpieczny lot modelu i prawidłowy montażu i stabilizację różnych części, w szczególności mocowanie silników i śmigieł.
- b) Modele, które nie zostały przetestowane i sprawdzone do lotu nie mogą latać w obecności widzów. Należy wysilić się i przeprowadzić wszystkie loty w sposób pozwalający na uniknięcie niebezpieczeństwa dla widzów i innych modelarzy.

**B.19.6.** Modelarz natychmiast po uruchomieniu swojego modelu musi opuścić miejsce startu, usunąć swój sprzęt, a w przypadku szybowców zwinąć swój hol.

#### **B.19.7. Miejsca startów**

- a) Wszystkie miejsca startów muszą być zlokalizowane wystarczająco daleko od linii energetycznych.
- b) Miejsca startów muszą być starannie dobrane w taki sposób, aby zagwarantować bezpieczeństwo osób i mienia. W tym kontekście należy uwzględnić: siłę i kierunek wiatru, względne położenie budynków, pasy startowe, parking dla samochodów i miejsca dla widzów

oraz obszar, w którym zakłada się, że będą lądować modele po normalnym locie, zgodnie z kierunkiem wiatru.

- c) Miejsca do lotów w okolicach lotnisk lub lotnisko, zwłaszcza wzdłuż drogi lądowania, mogą być wybrane, jako miejsce zawodów wyłącznie za zgodą zarządzającego portem lotniczym oraz w pełnej zgodności z jej zasadami i wymogami bezpieczeństwa.

#### **B.19.8. Kary**

Wszystkie niebezpieczne modele muszą być wyłączone z zawodów. W przypadku naruszenia zasad bezpieczeństwa mają zastosowanie kary wymienione w Ogólnym Kodeksie Sportowym.

#### **B.20. DYSKWALIFIKACJA NA ZAWODACH**

- B.20.1. Wszyscy zawodnicy używający modelu, wyposażenia lub paliwa, które nie są zgodne z zasadami i przepisami zawodów, lub które nie zostały zweryfikowane przez organizatorów zostaną zdyskwalifikowani.
- B.20.2. Dyskwalifikacja musi być zastosowana po wszelkich działaniach sprzecznych z punktami B.3.1.a (chyba, że ustalono inaczej w przepisach konkretnej kategorii), B.3.1.b i B.3.1.c) lub B.17.
- B.20.3. Jury natychmiast powiadamia kierownika drużyny i podaje powody dyskwalifikacji.

#### **B.21. TROFEA MISTRZOWSKIE FAI**

##### **B.21.1. Nadzór**

Wszystkie puchary, które zostały przyjęte przez CIAM jako nagrody indywidualne lub drużynowe dla zwycięzców mistrzostw, są pod opieką FAI.

##### **B.21.2. Własność**

Zależnie od okresów wręczania trofea uznaje się własność FAI lub fundatora. Harmonogram własności powinien być prowadzony przez Biuro FAI.

##### **B.21.3. Nagrody**

Trofea są przyznawane, co dwa lata. W tych przypadkach, gdy z jakiegokolwiek powodu nie przyznano trofeum w ciągu pięciu lat, opieka nad trofeum wraca do fundatora.

- B.21.4. Dla celów identyfikacyjnych posiadaczem trofeum jest odpowiedni aeroklub narodowy.

##### **B.21.5. Posiadacze trofeów są odpowiedzialni za:**

- Utrzymanie trofeum w dobrej kondycji;
- Wygrawerowanie nazwiska zwycięzcy i daty przyznania nagrody w sposób ustanowiony przez poprzednich zwycięzców;
- Ubezpieczenie przed stratą w okresie, w którym jest ono przechowywane;
- Dostarczenie trofeum organizatorom kolejnych mistrzostw na adres i datę wnioskowaną przez tych organizatorów. Jeśli to życzenie nie zostanie zrealizowane, trofeum ma być dostarczone do aeroklubu narodowego organizatorów, na co najmniej na sześć tygodni przed terminem mistrzostw.
- Koszt transportu trofeum do organizatorów mistrzostw będzie poniesiony przez aeroklub narodowy, który posiada trofeum.

##### **B.21.6. Kolekcja trofeów**

###### **B.21.6.1. Trofea mistrzowskie**

- a) Na mistrzostwach, organizator mistrzostw lub członek Jury FAI używając formularza trofeum zweryfikuje jego status i zwróci uwagę na szczegóły, w tym dane dotyczące danych identyfikacyjnych nowego posiadacza.
- b) Organizator mistrzostw mogą poprosić w biurze FAI o kopię formularza trofeum poprzedniego roku, który zawiera dane kontaktowe do aktualnego posiadacza trofeum.

###### **B.21.6.2. Trofea z pucharu świata**

- W miejscu przekazania pucharu świata organizator lub członek Jury FAI używając formularza trofeum zweryfikuje jego status i zwróci uwagę na szczegóły, w tym dane dotyczące danych identyfikacyjnych nowego posiadacza.
- Organizator pucharu świata może poprosić w biurze FAI o kopię formularza trofeum poprzedniego roku, który zawiera dane kontaktowe do aktualnego posiadacza trofeum.
- Koordynator pucharu świata jest odpowiedzialny za namawianie do używania procedury formularza trofeum.

*Uwaga: patrz instrukcje na górze formularza trofeum pucharu świata.*

###### **B.21.6.3. Wszystkie trofea CIAM**

- Zwycięzca z aeroklubu narodowego jest odpowiedzialny za bezpieczne dostarczenie każdego z trofeum/trofeów do organizatora następnych mistrzostw lub do uzgodnionej lokalizacji dla pucharów przechodnich dla pucharu świata,



- b) Wypełniony formularz dotyczący trofeum należy przesłać:
- i) Jeśli organizuje to organizator mistrzostw to musi on elektronicznie wysłać wypełniony formularz do Biura FAI wraz z oficjalnymi wynikami elektronicznymi. (Zobacz B.5.5.)
  - i) Jeśli organizuje to członek FAI Jury to Przewodniczący musi elektronicznie wysłać wypełniony formularz wraz z raportem Jury do biura FAI (Zobacz B.4.1.).
- c) Biuro FAI prześle formularz pucharu przechodniego do sekretarza CIAM. Wypełniony formularz należy przesłać

*Uwaga i:* Formularze są dostępne do pobrania ze strony internetowej CIAM.

*Uwaga ii:* Lista zawierająca aktualnych posiadaczy każdego z prezentowanych trofeów wieczystych FAI będą publikowane na stronie internetowej FAI.

#### **B.21.7. Rejestracja trofeów**

Biuro CIAM prowadzi rejestr zdobywców trofeów wyszczególniając posiadaczy, fundatorów i warunki wręczenia i akceptacje. Rejestr ten jest prowadzony przez sekretarza CIAM uaktualniany co roku, nie później jednak niż na Posiedzeniu Plenarnym CIAM.

#### **B.21.8. Przyjęcie trofeów**

Fundatorzy trofeów uznawanych za "wieczyste" (tj. pozostających własnością FAI lub fundatora) i zaproponowane do wręczenia na mistrzostwach lub pucharach świata ogłaszają swój zamiar w CIAM nie później niż do dnia zamknięcia agendy spotkania plenarnego każdego roku. Przyjęcie trofeum jest uzależnione od wyników głosowania, większością głosów za, przez członków CIAM.

#### **B.21.9. Strata**

W przypadku utraty lub uszkodzenie mistrzowskich trofeów, organizatorzy mistrzostw muszą przedstawić do CIAM oświadczenie o tego okolicznościach i zaproponować wymianę na inne, które będzie brane pod uwagę przez fundatora pierwotnego trofeum CIAM.

## ANNEX B.1.a

### SAMPLE FAI SPECIFICATION CERTIFICATE

<p><b>COMPETITOR</b>                  Family Name: <u>ANYONE</u>                  First Name: <u>DAVID</u>                  FAI Licence Number: _____                  Signature: <u>David Anyone</u> (Competitor) Date: <u>15/07/11</u>                  Signature: <u>Phillip Somebody</u> (NAC Official/Team Manager)</p>	<p><b>MODEL AIRCRAFT</b>                  Class: <u>F2A</u>                  Model Identification Code: <u>18B</u>                  National Identification Mark: <u>DEN</u></p>	<p><b>STAMP OF NAC</b></p>
<p>I certify that this model aircraft fulfils all requirements as specified in the FAI Sporting Code Section 4 and has been checked in accordance with the characteristics detailed below.</p>		
<p><b>To be completed by the Competitor and checked by the NAC</b></p>		<p><b>Principal checks to be completed by the organising NAC</b></p>
<p><b>All classes except F1D, F2B, F3A, F3C, F3N, F4C, F3P</b></p> <p>Model Aircraft Wing Area: <u>3.83</u> dm<sup>2</sup>                  Model Aircraft Tailplane Area: <u>1.38</u> dm<sup>2</sup>                  Model Aircraft Total Surface Area: <u>5.21</u> dm<sup>2</sup></p>	<p><b>All classes except F1D</b></p> <p>Model Aircraft Weight: _____ g                  Calculated Loading: _____ g/dm<sup>2</sup></p>	<p>Competitor Number: _____</p> <p><b>External Identification (✓)</b></p> <p>Olympic Identity Marks (Except F1D, F4C) <input type="checkbox"/>                  FAI Sticker Affixed (Except F1D, F4C) <input type="checkbox"/>                  Model Aircraft Identification Code (on main parts) (Except F1D, F4C) <input type="checkbox"/>                  Motors Marked F2A, F2C, F2D, F3D <input type="checkbox"/></p> <p><b>Measurements</b></p> <p>Rubber Motors Weighed F1B <input type="checkbox"/> g                  Wing Tip Guide Handle Spacing F2A <input type="checkbox"/> mm                  Fuel Capacity F2C <input type="checkbox"/> cm<sup>3</sup>                  Nose Radius F3B, F3F, F3J, F3K <input type="checkbox"/> mm                  Flying Weight <input type="checkbox"/> g                  Weight of Power Source F5B <input type="checkbox"/> g</p> <p><b>Special Requirements (✓)</b></p> <p>Motor Cowling Approved F2C &amp; F3D <input type="checkbox"/>                  Silencer Fitted F2A, F2B, F2D, F3A, F3D <input type="checkbox"/>                  Fuel Shut-off Fitted F2A, F2C, F2D, F3D <input type="checkbox"/>                  Exhaust Outlet Checked F2A, F2C, F2D <input type="checkbox"/>                  Intake Size Checked F2D <input type="checkbox"/>                  Any prohibited equipment? F3A <input type="checkbox"/> Yes <input type="checkbox"/> No</p> <p style="text-align: center;">CHECKED BY _____                  Sign: _____                  Sign: _____                  Date: _____</p>
<p><b>Data for this box to be taken from the appropriate volume of the Sporting Code</b></p>		
<p><b>Weight Limits:</b> Minimum: <input type="checkbox"/> g Maximum: <input type="checkbox"/> <u>521</u> g  <b>Loading Limits:</b> Minimum: <input type="checkbox"/> g/dm<sup>2</sup> Maximum: <input type="checkbox"/> <u>100</u> g/dm<sup>2</sup></p> <p>(i) Weight limits are defined according to the class of model aircraft, either by the specific minimum/maximum weight or by the minimum/maximum loading of the surface area.                  (ii) Minimum/maximum loading in classes F1C, F1E, F2A, F2D, F3J, F5B, F5D</p>		
<p><b>Classes F1P, F2A, F3A, F3K</b></p> <p>Wingspan <input type="checkbox"/> <u>999</u> mm</p>	<p><b>Class F3A</b></p> <p>Overall Length: <input type="checkbox"/> mm                  Propulsion circuit: <input type="checkbox"/> volts</p>	
<p><b>Class F2C (Team Race)</b></p> <p>Fuselage Height: <input type="checkbox"/> mm                  Fuselage Width: <input type="checkbox"/> mm                  Fuselage Cross Section: <input type="checkbox"/> cm<sup>2</sup>                  Fuel Capacity: <input type="checkbox"/> cm<sup>3</sup>                  Weight: <input type="checkbox"/> g                  Wheel Diameter: <input type="checkbox"/> mm</p>	<p><b>Class F2A (Speed)</b></p> <p>Minimum Surface Area for Maximum Swept Volume of Motor: <input type="checkbox"/> <u>5</u> dm<sup>2</sup></p>	
<p><b>Class F3D (Pylon Racing)</b></p> <p>Fuselage Height: <input type="checkbox"/> mm                  Fuselage Width: <input type="checkbox"/> mm                  Fuselage Cross Section: <input type="checkbox"/> cm<sup>2</sup></p>	<p>Wingspan: <input type="checkbox"/> mm                  Wing Root Thickness: <input type="checkbox"/> mm</p>	
<p><b>Classes F3C, F3N (Helicopters)</b></p> <p>Sweep Area of Rotors: <input type="checkbox"/> dm<sup>2</sup>                  Fixed Ancillary Surface (max 4% of the swept area of rotors): <input type="checkbox"/> dm<sup>2</sup>                  Controllable Ancillary Surface (max 2% of the swept area of rotors): <input type="checkbox"/> dm<sup>2</sup></p>		
<p><b>Class F5B (Electric Powered Motor Gliders)</b></p> <p>Weight of Power Source: <input type="checkbox"/> g</p>		
<p><b>Classes F1C, F1P, F2A, F2B, F2C, F2D, F3C, F3D, F4C</b></p> <p>Permitted Maximum Swept Volume of the Piston Motor(s): <input type="checkbox"/> <u>2.5</u> cm<sup>3</sup></p>		
<p>Amended May 2011</p>		
		<p><b>STAMP OF ORGANISING NAC</b></p>

## ANNEX B.1.b

### EXAMPLES OF NATIONAL IDENTIFICATION MARKS


Ref. Section 4B paragraph B.17.10 and Annex B.2.

**SUI**                      **NED**  
(Switzerland)              (The Netherlands)

The National Identification mark shall appear on the model aircraft at least once, and must be at least 25 mm high.

### EXAMPLE OF THE FAI MODEL STICKER WITH SAMPLE COMPETITOR DETAILS COMPLETED

Ref: Section 4B, Paragraphs B.17.6, B.17.8, B.17.10

<b>FAI</b>	LICENCE NUMBER:	<i>13579</i>
	NATIONAL IDENTIFICATION MARK & NUMBER	<i>GBR</i>
	COMPETITOR NAME	<i>A N O T H E R</i>
	MODEL AIRCRAFT IDENTIFICATION CODE	<i>specific to competitor</i>

- 1 The sticker is shown larger than the actual size of 65mm x 34mm.
- 2 Only one sticker per model required (B.17.6)
- 3 However, the model aircraft identification code shall appear on each detachable main part of the model and be at least 10mm high. (B.17.8)
- 4 The national identification mark of the International Olympic Committee must appear at least once on each model and be at least 25mm high. (B.17.10).
- 5 Competitors that have been issued with an FAI sporting licence direct from the FAI must put "FAI" as their national identification mark.

## ANEKS B.2

### KODY IDENTYFIKACYJNE KRAJÓW

*Ten wpis nie oznacza, że wymienione kraje są obecne członkiem organizacji FAI.*

#### Alfabetycznie wg kodu kraju

AFG	Afghanistan	CUB	Cuba
AHO	Netherlands Antilles	CYP	Cyprus
ALB	Albania	CZE	Czech Republic
ALG	Algeria	DEN	Denmark
AND	Andorra	DJI	Djibouti
ANG	Angola	DMA	Dominica
ANT	Antigua and Barbuda	DOM	Dominican Republic
ARG	Argentina	ECU	Ecuador
ARM	Armenia	EGY	Egypt
ARU	Aruba	ERI	Eritrea
ASA	American Samoa	ESA	El Salvador
AUS	Australia	ESP	Spain
AUT	Austria	EST	Estonia
AZE	Azerbaijan	ETH	Ethiopia
BAH	Bahamas	FIJ	Fiji
BAN	Bangladesh	FIN	Finland
BAR	Barbados	FRA	France
BDI	Burundi	FSM	Federated States of Micronesia
BEL	Belgium	GAB	Gabon
BEN	Benin	GAM	Gambia
BER	Bermuda	GBR	United Kingdom
BHU	Bhutan	GBS	Guinea-Bissau
BIH	Bosnia and Herzegovina	GEO	Georgia
BIZ	Belize	GEQ	Equatorial Guinea
BLR	Belarus	GER	Germany
BOL	Bolivia	GHA	Ghana
BOT	Botswana	GRE	Greece
BRA	Brazil	GRN	Grenada
BRN	Bahrain	GUA	Guatemala
BRU	Brunei Darussalam	GUI	Guinea
BUL	Bulgaria	GUM	Guam
BUR	Burkina Faso	UY	Guyana
CAF	Central African Republic	HAI	Haiti
CAM	Cambodia	HKG	Hong Kong, China
CAN	Canada	HON	Honduras
CAY	Cayman Islands	HUN	Hungary
CGO	Congo	INA	Indonesia
CHA	Chad	IND	India
CHI	Chile	IRI	Islamic Republic of Iran
CHN	People's Republic of China	IRL	Ireland
CIV	Cote d'Ivoire	IRQ	Iraq
CMR	Cameroon	ISL	Iceland
COD	Democratic Republic of the Congo	ISR	Israel
COK	Cook Islands	ISV	Virgin Islands
COL	Colombia	ITA	Italy
COM	Comoros	IVB	British Virgin Islands
CPV	Cape Verde	JAM	Jamaica
CRC	Costa Rica	JOR	Jordan
CRO	Croatia	JPN	Japan

KAZ	Kazakhstan	PRK	Democratic People's Republic of Korea
KEN	Kenya	PUR	Puerto Rico
KGZ	Kyrgyzstan	QAT	Qatar
KOR	Korea	ROU	Romania
KSA	Saudi Arabia	RSA	South Africa
KUW	Kuwait	RUS	Russia
LAO	Laos People's Democratic Republic	RWA	Rwanda
LAT	Latvia	SAM	Samoa
LBA	Libyan Arab Jamahiriya	SEN	Senegal
LBR	Liberia	SEY	Seychelles
LCA	Saint Lucia	SIN	Singapore
LES	Lesotho	SKN	Saint Kitts and Nevis
LIB	Lebanon	SLE	Sierra Leone
LIE	Liechtenstein	SLO	Slovenia
LTU	Lithuania	SMR	San Marino
LUX	Luxembourg	SOL	Solomon Islands
MAD	Madagascar	SOM	Somalia
MAR	Morocco	SRB	Serbia
MAS	Malaysia	SRI	Sri Lanka
MAW	Malawi	STP	Sao Tome and Principe
MDA	Republic of Moldova	SUD	Sudan
MDV	Maldives	SUI	Switzerland
MEX	Mexico	SUR	Suriname
MGL	Mongolia	SVK	Slovakia
MKD	Former Yugoslav Republic of Macedonia	SWE	Sweden
MLI	Mali	SWZ	Swaziland
MLT	Malta	SYR	Syrian Arab Republic
MNE	Montenegro	TAN	United Republic of Tanzania
MON	Monaco	TGA	Tonga
MOZ	Mozambique	THA	Thailand
MRI	Mauritius	TJK	Tajikistan
MTN	Mauritania	TKM	Turkmenistan
MYA	Myanmar	TOG	Togo
NAM	Namibia	TPE	Chinese Taipei
NCA	Nicaragua	TRI	Trinidad and Tobago
NED	Netherlands	TUN	Tunisia
NEP	Nepal	TUR	Turkey
NGR	Nigeria	UAE	United Arab Emirates
NIG	Niger	UGA	Uganda
NOR	Norway	UKR	Ukraine
NRU	Nauru	URU	Uruguay
NZL	New Zealand	USA	United States of America
OMA	Oman	UZB	Uzbekistan
PAK	Pakistan	VAN	Vanuatu
PAN	Panama	VEN	Venezuela
PAR	Paraguay	VIE	Vietnam
PER	Peru	VIN	Saint Vincent and the Grenadines
PHI	Philippines	YEM	Yemen
PLE	Palestine	ZAM	Zambia
PLW	Palau	ZIM	Zimbabwe
PNG	Papua New Guinea		
POL	Poland		
POR	Portugal		

## Alfabetycznie wg nazwy kraju

AFG	Afghanistan	COD	Democratic Republic of the Congo
ALB	Albania	DEN	Denmark
ALG	Algeria	DJI	Djibouti
ASA	American Samoa	DMA	Dominica
AND	Andorra	DOM	Dominican Republic
ANG	Angola	ECU	Ecuador
ANT	Antigua and Barbuda	EGY	Egypt
ARG	Argentina	ESA	El Salvador
ARM	Armenia	GEQ	Equatorial Guinea
ARU	Aruba	ERI	Eritrea
AUS	Australia	EST	Estonia
AUT	Austria	ETH	Ethiopia
AZE	Azerbaijan	FSM	Federated States of Micronesia
BAH	Bahamas	FIJ	Fiji
BRN	Bahrain	FIN	Finland
BAN	Bangladesh	MKD	Former Yugoslav Republic of Macedonia
BAR	Barbados	FRA	France
BLR	Belarus	GAB	Gabon
BEL	Belgium	GAM	Gambia
BIZ	Belize	GEO	Georgia
BEN	Benin	GER	Germany
BER	Bermuda	GHA	Ghana
BHU	Bhutan	GRE	Greece
BOL	Bolivia	GRN	Grenada
BIH	Bosnia and Herzegovina	GUM	Guam
BOT	Botswana	GUA	Guatemala
BRA	Brazil	GUI	Guinea
IVB	British Virgin Islands	GBS	Guinea-Bissau
BRU	Brunei Darussalam	UY	Guyana
BUL	Bulgaria	HAI	Haiti
BUR	Burkina Faso	HON	Honduras
BDI	Burundi	HKG	Hong Kong, China
CAM	Cambodia	HUN	Hungary
CMR	Cameroon	ISL	Iceland
CAN	Canada	IND	India
CPV	Cape Verde	INA	Indonesia
CAY	Cayman Islands	IRQ	Iraq
CAF	Central African Republic	IRL	Ireland
CHA	Chad	IRI	Islamic Republic of Iran
CHI	Chile	ISR	Israel
TPE	Chinese Taipei	ITA	Italy
COL	Colombia	JAM	Jamaica
COM	Comoros	JPN	Japan
CGO	Congo	JOR	Jordan
COK	Cook Islands	KAZ	Kazakhstan
CRC	Costa Rica	KEN	Kenya
CIV	Cote d'Ivoire	KOR	Korea
CRO	Croatia	KUW	Kuwait
CUB	Cuba	KGZ	Kyrgyzstan
CYP	Cyprus	LAO	Laos People's Democratic Republic
CZE	Czech Republic	LAT	Latvia
PRK	Democratic People's Republic of Korea	LIB	Lebanon



LES	Lesotho	STP	Sao Tome and Principe
LBR	Liberia	KSA	Saudi Arabia
LBA	Libyan Arab Jamahiriya	SEN	Senegal
LIE	Liechtenstein	SRB	Serbia
LTU	Lithuania	SEY	Seychelles
LUX	Luxembourg	SLE	Sierra Leone
MAD	Madagascar	SIN	Singapore
MAW	Malawi	SVK	Slovakia
MAS	Malaysia	SLO	Slovenia
MDV	Maldives	SOL	Solomon Islands
MLI	Mali	SOM	Somalia
MLT	Malta	RSA	South Africa
MTN	Mauritania	ESP	Spain
MRI	Mauritius	SRI	Sri Lanka
MEX	Mexico	SUD	Sudan
MON	Monaco	SUR	Suriname
MGL	Mongolia	SWZ	Swaziland
MNE	Montenegro	SWE	Sweden
MAR	Morocco	SUI	Switzerland
MOZ	Mozambique	SYR	Syrian Arab Republic
MYA	Myanmar	TJK	Tajikistan
NAM	Namibia	THA	Thailand
NRU	Nauru	TOG	Togo
NEP	Nepal	TGA	Tonga
NED	Netherlands	TRI	Trinidad and Tobago
AHO	Netherlands Antilles	TUN	Tunisia
NZL	New Zealand	TUR	Turkey
NCA	Nicaragua	TKM	Turkmenistan
NIG	Niger	UGA	Uganda
NGR	Nigeria	UKR	Ukraine
NOR	Norway	UAE	United Arab Emirates
OMA	Oman	GBR	United Kingdom
PAK	Pakistan	TAN	United Republic of Tanzania
PLW	Palau	USA	United States of America
PLE	Palestine	URU	Uruguay
PAN	Panama	UZB	Uzbekistan
PNG	Papua New Guinea	VAN	Vanuatu
PAR	Paraguay	VEN	Venezuela
CHN	People's Republic of China	VIE	Vietnam
PER	Peru	ISV	Virgin Islands
PHI	Philippines	YEM	Yemen
POL	Poland	ZAM	Zambia
POR	Portugal	ZIM	Zimbabwe
PUR	Puerto Rico		
QAT	Qatar		
MDA	Republic of Moldova		
ROU	Romania		
RUS	Russia		
RWA	Rwanda		
SKN	Saint Kitts and Nevis		
LCA	Saint Lucia		
VIN	Saint Vincent and the Grenadines		
SAM	Samoa		
SMR	San Marino		

## ANEKS B.3

### ZASADY ORGANIZACJI MISTRZOSTW ŚWIATA

1. **Czas przed zawodami:** 12 miesięcy. **Planowanie:** Komisja modelarska aeroklubu narodowego lub inne podobne ciało bada miejsce, zakwaterowanie i zarządzanie biznesowe potencjalnych mistrzostw, w tym sponsoring. Przedstawia szacunki oparte na liczbie zawodników, administracji lokalnej, wsparcie urzędników, prasy, itp. **Działanie:** Kontakt z władzami lotniska i możliwymi sponsorami.
2. **Czas przed zawodami:** 11 miesięcy. **Planowanie:** Sformowanie komitetu organizacyjnego do organizacji (przewodniczący, FAI Delegat, skarbnik, specjaliści imprezy i dyrektor zawodów). Wykonanie szacunkowych danych finansowych. Podjęta decyzja, aby przygotować ofertę do organizacji imprezy. **Działanie:** FAI Delegat przedstawia skróconą propozycję do CIAM.
3. **Czas przed zawodami:** 9 miesięcy. **Planowanie:** Oferta przedstawiona na spotkaniu plenarnym CIAM, określa lokalizację, warunki noclegowe, opłaty wpisowe, czas spotkania, związane wydarzenia. **Działanie:** CIAM akceptuje ofertę, zatwierdza związane wydarzenia i szacunkowe opłaty wpisowe.
4. **Czas przed zawodami:** 8 miesięcy. **Planowanie:** Podjęta decyzja, co do planu zawodów. Utworzony komitet łączności z oficjelami na miejscu np. Delegatem FAI, przewodniczącym, zastępcą przewodniczącego, skarbnikiem i dyrektorem zawodów wraz z zarządcami lotniska lub miejsca startów. Pomierzone miejsce startów, wykonany plan zawodów zawierający miejsca startów i budynki. **Działanie:** Wstępne spotkanie planowanego personelu na miejscu; Protokoły i dane przekazane do wiadomości całego personelu organizacyjnego.
5. **Czas przed zawodami:** 7 miesięcy. **Planowanie:** Kompletny budżet przygotowany. Na podstawie zapytań, co do zakwaterowania, żywienia, kosztów podróży sędziów, wyposażenia, zakupów, wydruków, wypożyczonych rzeczy i innych wydatków. Pierwsze wydawnictwo promocyjne i informacyjne przygotowane. Koszty wpisowego sfinalizowane. Wskazany program wizualizacji i wsparcie reklamy. **Działanie:** Wysłanie zaproszeń do wszystkich aeroklubów narodowych członkowskich FAI z protokołem zasad rozgrywania zawodów.
6. **Czas przed zawodami:** 6 miesięcy. **Planowanie:** Jury, sędziowie i chronometrażyści nominowani. Dyrektor zawodów ma przygotowany plan miejsca zawodów. Przydzielono należne obowiązki, co do:
  - (1) Współpracy z urzędnikami na miejscu
  - (2) Organizacji miejsc zawodów
  - (3) Wydruków i publikacji
  - (4) Finansów
  - (5) Przygotowania sprzętu specjalnego
  - (6) Zakwaterowania**Działanie:** Sprawozdanie Delagata FAI na spotkaniu Biura CIAM. Sędziowie i sędziowie rezerwowi potwierdzeni. Metody sędziowania zatwierdzone przez Biuro CIAM.
7. **Czas przed zawodami:** 5 miesięcy. **Planowanie:** Spotkanie z przedstawicielami miejscowymi. Potwierdzone zakwaterowanie. Zarezerwowane noclegi dla gości i żon personelu itp. Miejsce startów skontrolowane, zaplanowane miejsce i układ ceremonii, miejsc serwisu i kontroli modeli. Emblemat zawodów i program określony. Drugie wydawnictwo promocyjne wydane. Kompletny skład Jury i sędziów ogłoszony. Zaakceptowane ilości niezbędnych toalet publicznych, napojów orzeźwiających na startach itp., bankiet i wręczanie nagród zaplanowane. **Działanie:** Wszyscy organizatorzy aktywni przy zamówieniach materiałów, w szczególności osoba do kontaktów z mediami, delegat FAI oraz autorzy programu.
8. **Czas przed zawodami:** 4 miesiące. **Planowanie:** Personel do każdej imprezy nominowany lub wybrany z wolontariuszy z aeroklubu narodowego.. Wymagani jest zespół do kontroli modeli; kierownik każdej z konkurencji; chronometrażyści, osoby do punktowania i zliczania okrążeń, posłańcy; kontrolerzy. **Działanie:** Cały personel ma przydzielone obowiązki i zobowiązania. Prace są rozdzielone.
9. **Czas przed zawodami:** 3 miesiące. **Planowanie:** Potwierdzenie pierwszych zgłoszeń. W notatce informacyjnej zaoferowano pomoc w podróży, koszty i żądanie powiadomienia o przyjeździe. Zamówiono druk programu zawodów. Zamówiono naklejki pamiątkowe. Zamówiono namioty. Przewidziano wcześniejsze przyjazdy. Zaplanowano wydarzenia odbywające się równoległe – wystawę itd., bilety lotnicze dla sędziów wysłane. Lokalny teren do treningu wybrany. Trzeci komunikat prasowy dotyczące zgłoszeń. **Działanie:** Delegat FAI i osoba do kontaktów z mediami.

10. **Czas przed zawodami:** 2 miesiące. **Planowanie:** Zakończono oficjalne zgłoszenia. Zamknięta lista z zakwaterowaniem na miejscu startów i poza. Zaakceptowano pomocników, jeśli są możliwi. Program wydrukowany. Sfinalizowane terminy dostaw wszystkich urządzeń. Ponumerowane kamizelki, flagi, przygotowane nagrody. Ostateczna dyrektywa wydana dla wszystkich współpracowników określająca obowiązki i zobowiązania finansowe. Wszyscy podstawowi organizatorzy w pełni poinformowani o obowiązkach innych. Dzienny program przygotowany i wydany do wszystkich uczestniczących aeroklubów narodowych.  
**Działanie:** Kierownik zakwaterowania, dyrektor zawodów w zakresie kontroli wszystkich uzgodnień.
11. **Czas przed zawodami:** 1 miesiąc. **Planowanie:** Sprzęt na zawody przetestowany. Liczniki okrążeń i wskaźniki wyników sprawdzane. Dostawa barier lub siatek z drutu. Stoły i krzesła zabezpieczone, ławki, podesty dla widzów. Transport lokalny zabezpieczony. Zakwaterowanie w pełni zaplanowane. Program wydany do druku. Karty punktowe zawodów dostarczone i przygotowane. Tablice wyników zgodne z szablonem. Pełne schematy nazw zawodników, organizatorów, kibiców, VIP-ów i obserwatorów z przygotowanym identyfikatorem dla każdego. (Kolory kodowane, biały – zawodnicy; żółty – sędziowie, Jury, organizatorzy; brązowy – kierownik obsługi; zielony - ważne osoby i szef personelu). Pamiątki przydzielone (krótkie sprawy) po wykonaniu prac. Zamówione paliwa oraz dodatkowe komponenty, z którymi nie wolno podróżować. Zamówione worki do koszy. Zaplanowane kontrola ruchu we współpracy z administratorami dróg. Wystawa zaplanowana.  
**Działanie:** Wszyscy aktywni organizatorzy. Pełna wymiana informacji pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami.
12. **Czas przed zawodami:** 3 tygodnie. **Planowanie:** Finał współpracy organizatorów, katering i lokalnych władz. Programy dostarczone. Cały personel zaangażowany w obowiązki inne niż związane z imprezą po odprawie z szefami i dyrektorami imprezy w koniecznym zakresie. Czwarta informacja prasowa ze zdjęciami. Sprawy bankietu i wręczenia nagród powinny być sfinalizowane.  
**Działanie:** Dyrektor zawodów, osoby odpowiedzialne za zakwaterowanie i reklamę.
13. **Czas przed zawodami:** 2 tygodnie. **Planowanie:** Miejsca do lotów końcowo oznaczone. Wykonane oznakowanie na głównych stacjach kolejowych w celu kierowania gości. Konta skarbnika z przedpłatami opłat. Potwierdzone transportu od najbliższej stacji kolejowej. Pościel przygotowana, banner, flagi i maszty przygotowane. Numerowane kamizelki, tablice pamiątkowe, plakaty dostarczone i dystrybucja zaplanowana. **Działanie:** Dyrektor zawodów, osoby odpowiedzialne za zakwaterowanie i reklamę, skarbnik.
14. **Czas przed zawodami:** 1 tydzień. **Planowanie:** Ważne spotkanie na miejscu. Odbiór i postawienie namiotów, stołów, barier i sprzętu na lotnisku. Wszystkie systemy punktacji, głośniki, światła ustawione platformy obserwacyjne na swoim miejscu. Wszystkie urządzenia przetestowane. Liny, słupki i stanowiska worów na śmieci w zaplanowanych miejscach. Specjalne wymagania do zawodów spełnione. Wcześniejsze przybycia przekierowywane na obszary lokalne. Piąta informacja prasowa w lokalnych gazetach.  
**Działanie:** Dyrektor zawodów i personel, osoby odpowiedzialne za zakwaterowanie i reklamę.
15. **Czas przed zawodami:** 2 dni. **Planowanie:** Cały sprzęt na miejscu, w tym trofea i druki. Liny i zapory ustalone, tereny dla widzów skontrolowane. Toalety ustawione, wystawy wyreżyserowane. Szóste i ostatnie wydanie prasowe wykonane. Kontakty z radiem, TV i fotografów dla publiczności zaaranżowane. Zespół organizacyjny w pełni poinformowany i odbiory końcowe zaplanowane.  
**Działanie:** Wszyscy funkcjonariusze działający na miejscu.
16. **Czas przed zawodami:** 1 dzień. **Planowanie:** Próby generalne. Kontrole modeli, specyfikacji, certyfikatów oraz zebrane licencji FAI. Spotkanie wszystkich organizatorów, próbne wydarzenia, aby ustalić standardy dla wszystkich sędziów, którzy są wstępnie poinformowani i przeszkoleni podczas lotów treningowych, a następnie dokonali analizy wyników. Chronometrażysty przeszli zaawansowaną kontrolę. Wszystkie układy ostatecznie przygotowane. Karty z rysunkami i listy przygotowane w porządku latania. Wydanie protokołu ze szczegółowymi decyzjami z posiedzenia kierownictwa zawodów.  
**Działanie:** Wszyscy organizatorzy, sędziowie, jury, kierownicy zespołów.
- WTEDY MIĘDZYNARODOWE ZAWODY PRZYJMUJE SIĘ ZA ZGODNIE Z KODEKSEM SPORTOWYM*
17. **Czas przed zawodami:** 2 dni. **Planowanie:** Rozliczenie miejsca. Straż opiekuje się całym wypożyczonym sprzętem, czyści miejsca zakwaterowania, zabezpiecza wszystkie znalezione rzeczy, wyszczególnia zobowiązania, wady, itp.  
**Działanie:** Straż i dyrektor zawodów.

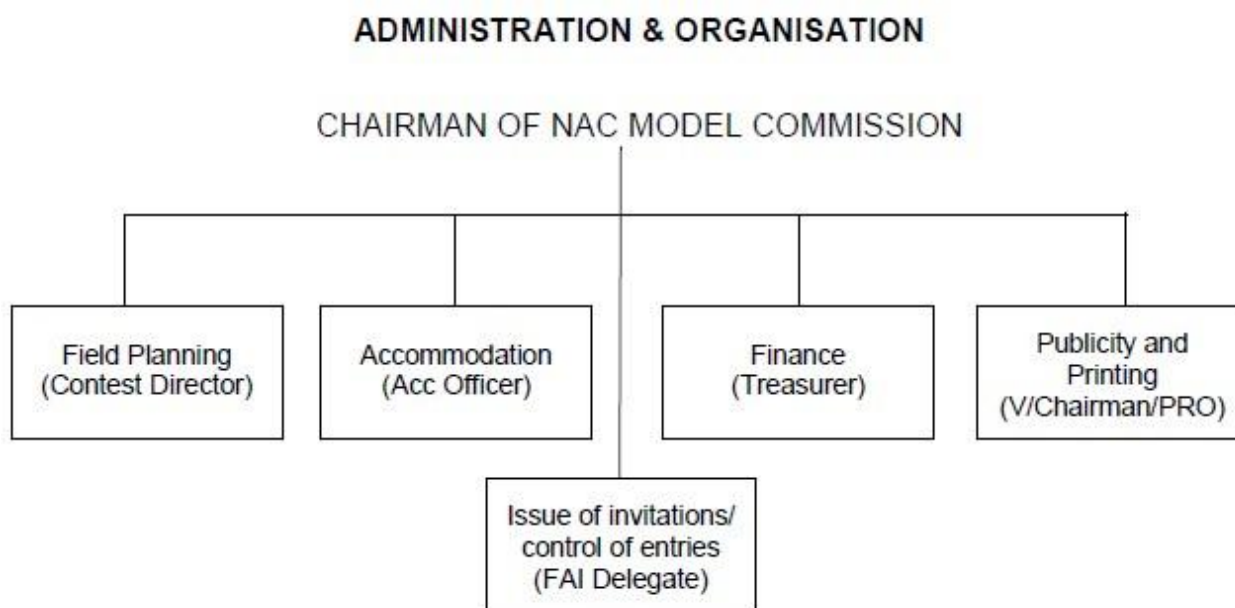
**UWAGA dotycząca MŚ: Ranking** - Międzynarodowa klasyfikacja drużyn - kompletna drużyna złożona z trzech zawodników wyprzedza w rankingu drużynę złożoną dwóch zawodników, która z kolei wyprzedza drużynę złożoną z jednego zawodnika.

**Paliwo** - Patrz B.5.6.

*kontynuacja/...*

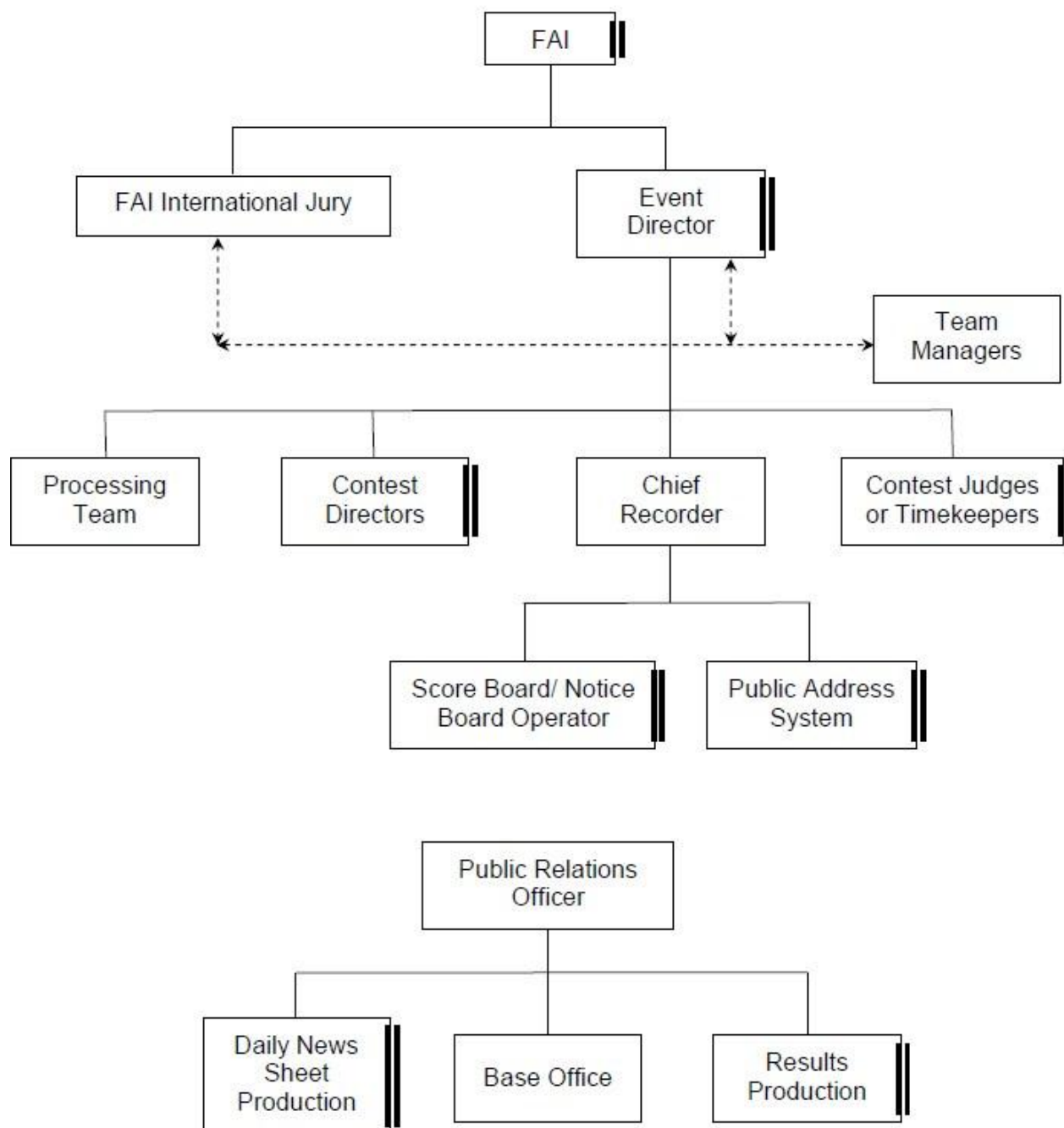
### INFORMACJA DLA BIURA CIAM

- 1) Aktualna sytuacja, data zgłoszeń itp.
- 2) Niezrealizowane przygotowania
- 3) Organizacja zawodów:
  - FAI Jury
  - Kierownictwo zawodów
  - Główni organizatorzy i ich obowiązki
  - Przyjazdy, jak odszukać miejsca
  - Zakwaterowanie
  - Udogodnienia kempingu
  - Hotele
  - Parking
  - Stołówka, jeśli dostępna
  - Magazyny
  - Ścieżki do lotów
  - Komfort
  - Loty treningowe
  - Kontrola modeli
  - Media
  - Nagłe wypadki i pierwsza pomoc
  - Ubezpieczenie dla widzów
  - Program
- 4) Dystrybucja map terenu zawodów.



kontynuacja/...

## EVENT DIRECTION



It is acknowledged that this memorandum can only be regarded as a general guide and is subject to variation according to the type of contest, venue and local conditions.

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**



## ANNEX B.4

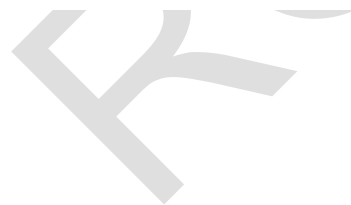
## FAI PERPETUAL AEROMODELLING TROPHIES

WORLD CHAMPIONSHIPS		Presented in Odd/Even Years
F1A Individual	Swedish Glider Cup	Odd Year
F1A Team	Daumerie Cup	
F1B Individual	Wakefield Cup	
F1B Team	Penaud Cup	
F1C Individual	Victor Tatin Cup	
F1C Team	Franjo Kluz Kosmonautica Vase	
F1A/F1B/F1C General Classification	Challenge France	
F1A Junior Individual	Gabriel Robinet Challenge	Even Year
F1A Junior Team	Ukraine Junior Challenge Trophy	
F1B Junior Individual	Pyotr Balabyev Memorial Challenge Trophy	
F1C/P Junior	Ukraine Power Challenge Trophy	
F1C/P Junior Team	Ukraine Junior Challenge Trophy	
F1A/F1B/F1P Junior General Classification	Challenge France	
F1D Individual	Rushbrooke Trophy	Even Year
F1D Team	Langley Cup	
F1D Longest Flight	Ernest Kopecky Memorial Trophy	
F1E Junior Team	F1E Junior Team Trophy	Odd Year
F2A Individual	Netherlands Cup	Even Year
F2A Team	Leonardo da Vinci Cup	
F2B Individual	Steve Wooley Cup	
F2B Team	Jim Walker Team Trophy	
F2C Individual	Kupok Challenge Trophy (was Paul du Toict Challenge)	
F2C Team	New Asboth Oszkar Cup	
F2D Individual	Castrol Trophy	
F2D Team	Combat Team Trophy	
F3A Individual	King of the Belgians Trophy	Odd Year
F3A Junior Individual	Floating Trophy	
F3A Team	MAP Trophy	
F3B Individual	Houlberg Trophy	Odd Year
F3B Team	Challenge Baron Mike Donnet	
F3C Individual	Challenge Trophy	Odd Year
F3C Team	Challenge Trophy	
F3D Individual	Sopwith Trophy	Odd Year

*World Championship Perpetual Trophies cont/...*

...cont World Championship Perpetual Trophies

WORLD CHAMPIONSHIPS		Presented in Odd/Even Years
F3F Individual	Kap Arkona Trophy	Even Year
F3J Senior Individual	The Neil Webb Trophy	Even Year
F3J Senior Team	The QFI Trophy	
F3J Junior Individual	The ERA Technology Trophy	Even Year
F3J Junior Team	The ERA Technology Trophy	
F3K Individual	Model Flying New Zealand	Odd Year
F3K Team	Model Flying New Zealand	
F4C Individual	Dennis Thumpston Trophy	Even Year
F4C Team	Keil Trophy	
F4H Individual	KLM Trophy (reallocated from F4B Individual)	Even Year
F4H Team	FAI Challenge Cup (reallocated from F4B Team)	
F5B Individual	Puffin Models of Bristol Trophy	
F5D Individual	The British Electric Flying Association Trophy	
S4B Senior Individual	Carl Neubronner Challenge Trophy	
S4B Senior Team	Minister of Education of the Polish People's Republic Challenge Trophy	
S7 Senior Team	General Committee for Physical Culture and Sport of the Polish People's Republic Challenge Trophy This trophy has been reported lost for some years.	
S8 Senior Team	President of the Aero Club of the Polish People's Republic Challenge Trophy	
Space Models Team Challenge Multi-classes	Brothers Pelagic Trophy	



EUROPEAN CHAMPIONSHIPS		Presented in Odd/Even Years
F1A Individual	Oleg Antonov Memorial Challenge Trophy	Even Year
F1A Team	Ukraine Challenge Trophy	
F1B Individual	Sergey Gorbik Memorial Challenge Trophy	
F1B Team	Ukraine Challenge Trophy	
F1C Individual	Kup Vazduhoplovnog Saveza	
F1C Team	Ukraine Challenge Trophy	
F1A/F1B/F1C General Classification	Jack North Memorial Trophy	
F1A/F1B/F1P Junior General Classification	Challenge Trophy	Odd Year
F1D Senior Individual	Challenge Cup	Odd Year
F1D Senior Team	HunIndoor Cup	
F1D Junior Individual	Champion of Europe	
F1D Junior Team	Transitional Cup	
F1E Individual	European F1E Pokal AUT 1984 Trophy	Even Year
F1E Junior Individual	Rhön Pokal of 2008 Trophy (reallocated from F1E Individual)	
F2B Individual	FAI Championnat d'Europe Don du Cercle Modéliste Rullicois	Odd Year
F2B Team	Luciano Compostella Trophy	
F2D Individual	Challenge Trophy	
F3A Individual	J de Dobbelleer Trophy	Even Year
F3A Junior Individual	Princess Marie of Liechtenstein Trophy	
F3A Team	Capitaine Luc Mommer Trophy	
F3C Junior Individual	Harz-Pokal F3C Trophy	Even Year
F3N Individual	Harz-Pokal F3N Trophy	



**ROZDZIAŁ 4C – MODELE SAMOLOTÓW****CZĘŚĆ PIERWSZA – GENERALNE PRZEPISY DLA MODELI SAMOLOTÓW****1.1. OGÓLNA DEFINICJA MODELU SAMOLOTU**

- a) Model samolotu jest samolot ograniczonych wymiarach, z lub bez urządzenia napędowego, którym nie jest w stanie sterować człowiek i może być wykorzystywany do celów sportowych lub rekreacyjnych.
- b) Podczas całego lotu, sterowany radiem model samolotu, powinien być pod bezpośrednią kontrolą modelarza, za pośrednictwem nadajnika, i jego wzroku za wyjątkiem chwilowych okresów czasu.
- c) Dla modeli na uwięzi, pilot musi fizycznie trzymać uchwyt i pilotować model samolotu samodzielnie.
- d) Model swobodnie latający samolotu musi zostać wypuszczony przez modelarza i nie może być sterowany zdalnie w czasie lotu, poza zatrzymaniem silnika i/lub zakończeniem lotu.
- e) Model samolotu nie może być wyposażony w żadne urządzenie, które pozwala na automatyczne pilotowanie do wybranej lokalizacji.
- f) W przypadku próby bicia rekordu przeprowadzonej zgodnie z częścią 2, wnioskodawca(-y), potwierdza, że złożone oświadczenie o rekordzie dotyczy rekordu dokonanego modelem samolotu jak podano w tabeli III.

**1.2. OGÓLNA CHARAKTERYSTYKA MODELI SAMOLOTÓW**

- a) O ile nie ustalono inaczej, modele samolotu, muszą spełniać następujące wymagania ogólne.
 

Maksymalna waga modelu gotowego do lotu z paliwem	25 kg
Maksymalna powierzchnia	500 dm <sup>2</sup>
Maksymalne obciążenie powierzchni	250 g/dm <sup>2</sup>
Maksymalna pojemność skokowa silników tłokowych	250 cm <sup>3</sup>
Maks. napięcie źródła zasilania bez obciążenia dla silników elektrycznych:	72 V
Maksymalny całkowity ciąg dla silników turbinowych	25 KG (250 N)
- b) Limity hałasu 96 dB(A) w odległości 3 metrów stosuje się dla każdej konkurencji modeli napędzanych silnikami o ile nie ma ograniczenia w innych przepisach dotyczących hałasu. Szczegółowe procedury pomiaru hałasu mają być opracowane przez podkomisję specjalistyczną dotyczącą danej klasy modeli. .
- c) Brak ograniczeń, co do hałasu dla modeli z silnikami elektrycznymi lub turbinowymi.

**1.3. KLASYFIKACJA MODELI SAMOLOTÓW****1.3.1. Klasa F1 - modele swobodnie latające**

- a) Jest to lot, podczas którego brak fizycznego połączenia między modelem samolotu i zawodnikiem lub jego pomocnikiem. Funkcje sterowania radiowego są dozwolone tylko wtedy, gdy jest to wyraźnie stwierdzone w przepisach danej konkurencji. Zamknięte pętle sterowania dla kontroli aktywnych czujników i sterowanie cechami aerodynamicznymi podczas lotu lub zmiana położenia masy są niedozwolone, za wyjątkiem sterowania w F1E.
- d) Modele swobodnie latające muszą być wypuszczane, za pomocą jednej ręki trzymając kadłub modelu chyba, że ustalono inaczej w przepisach dotyczących danej konkurencji. \
- e) Klasy modeli są podzielone na następujące konkurencje

Konkurencja	F1A - SZYBOWCE
	F1B - MODELE NAPĘDZANE GUMĄ "Wakefield"
	F1C - MODELE NAPĘDZANE SILNIKIEM SPALINOWYM
	F1D - HALOWE MODELE NAPĘDZANE GUMĄ
	F1E - SZYBOWCE STEROWANE MECHANICZNIE
	F1G - MODELE NAPĘDZANE GUMĄ "Coupe d'Hiver"
	F1H - SZYBOWCE
	F1J - MODELE NAPĘDZANE SILNIKIEM SPALINOWYM
	F1K - MODELE NAPĘDZANE SILNIKIEM NA CO <sub>2</sub>

*kontynuacja/...*

- F1L - HALOWE MODELE SAMOLOTÓW EZB
- F1M - HALOWE MODELE SAMOLOTÓW DLA POCZATKUJĄCYCH
- F1N - SZYBOWCE HALOWE WYRZUCANE Z REKI
- F1P - MODELE NAPĘDZANE SILNIKIEM SPALINOWYM
- F1Q - MODELE NAPĘDZANE SILNIKIEM ELEKTRYCZNYM
- F1R - HALOWE MODELE SAMOLOTÓW MICRO 35

### 1.3.2 Klasa F2 – modele na uwięzi

- a) Lot na uwięzi po okręgu to lot, podczas którego cała kontrola odbywa się poprzez fizyczne połączenie pilota przez jedno lub więcej nierozciągliwych linek lub drutów podłączonych bezpośrednio do samolotów modelu  
Linki lub druty sterownicze muszą być podłączone do urządzenia ręcznego (uchwyty sterowniczego). Automatyczna kontrola toru lotu i/lub automatyczne wykonywanie manewrów nie są dozwolone.
- b) Kontrola pilota nad napędem może być osiągnięta za pomocą linek lub bez nich lub za pomocą autonomicznego systemu zlokalizowanego w modelu.
- c) Dla trwałego włączenia silnika(-ów), zezwala się na użycie każdego urządzenia lub systemu w tym stosowanie technologii 2,4 GHz Spread Spectrum legalnego w kraju rozgrywania zawodów. Zawodnik określi przydatność do użycia wybranego systemu. Każdy tego typu urządzenie lub system musi:
  - i) być sterowany tylko przez pilota, ora lub wyznaczonego mechanika lub pomocnika
  - ii) nie mieć wpływu na inny model.
- d) Dla trwałego wyłączenia silnika(-ów), zezwala się na użycie każdego urządzenia lub systemu w tym stosowanie technologii 2,4 GHz Spread Spectrum legalnego w kraju rozgrywania zawodów. Zawodnik określi przydatność do użycia wybranego systemu.  
Każdy tego typu urządzenie lub system::
  - i) być sterowany tylko przez pilota, oraz
  - ii) nie mieć wpływu na inny model.
- e) Zawodnik musi posiadać pasek bezpieczeństwa łączący pilota z rękojęścią i używać go podczas wszystkich lotów. Dla paska bezpieczeństwa stosuje się oddzielny test na rozciąganie. Ten test na rozciąganie stosuje się zgodnie ze specyfikacją każdej konkurencji ciągnięcia linek.
- f) Przepisy dla konkurencji muszą być określone w przepisach szczegółowych dla klas. Za wyjątkiem spraw bezpieczeństwa, szczegóły dotyczące klas modeli nie mogą być sprzeczne lub niezgodna z ABR 1.3.2.
- g) Ta klasa modeli jest podzielona na konkurencje:  
Konkurencja: F2A - MODELE PRĘDKOŚCIOWE  
F2B - MODELE AKROBACYJNE  
F2C - WYŚIGI ZESPOLÓW  
F2D - MODELE DO WALKI POWIETRZNEJ  
F2E - MODELE DO WALKI POWIETRZNEJ Z SILNIKAMI SAMOZAPŁONOWYMI  
F2F - MODELE WYŚIGOWE Z SILNIKAMI SAMOZAPŁONOWYMI  
F2G - MODELE PRĘDKOŚCIOWE ELEKTRYCZNE

### 1.3.3. Klasa F3 – Loty zdalnie sterowane

Jest to lot, podczas którego model wykonuje manewry za pomocą powierzchni sterującej(ych) przy zmianie wysokości i kierunku lotu przez pilota stojącego na ziemi używającego aparatury do zdalnego sterowania.

Ta klasa modeli jest podzielona na konkurencje:

- Konkurencja F3A - MODELE AKROBACYJNE  
F3B - SZYBOWCE WIELOZADANIOWE  
F3C - ŚMIGŁOWCE  
F3D - WYSCIGI Z PYLONAMI  
F3F - SZYBOWCE DO LOTÓW NA ZBOCZU  
F3H - SZYBOWCE CROSS COUNTRY  
F3J - SZYBOWCE DO LOTÓW TERMICZNYCH  
F3K - SZYBOWCE WYRZUCANE Z RĘKI

*kontynuacja/...*

- F3M - MODELE AKROBACYJNE DUŻEJ SKALI
- F3N - ŚMIGŁOWCE FREESTYLE
- F3P – AKROBACJE W HALI
- F3Q - SZYBOWCE DO LOTÓW TERMICZNYCH HOLOWANE ZA MODELEM
- F3R - WYSCIGI Z PYLONAMI Z OGRANICZENIAMI TECHNICZNYMI
- F3S - MODELE AKROBACYJNE Z SILNIKAMI TURBINOWYMI

#### 1.3.4. Klasa F4 – Modele redukcyjne samolotów

Model redukcyjny to uproszczona replika samolotu cięższego od powietrza wykonanego przez człowieka.

Ta klasa modeli jest podzielona na konkurencje:

- Konkurencja
- F4A - SWOBODNIE LATAJĄCE MODELE REDUKCYJNE SAMOLOTÓW
  - F4B - MODELE REDUKCYJNO-LATAJĄCE NA UWIĘZI
  - F4C - MODELE REDUKCYJNO-LATAJĄCE ZDALNIE STEROWANE
  - F4D - HALOWE SWOBODNIE LATAJĄCE MODELE REDUKCYJNE SAMOLOTÓW; z napędem gumowym
  - F4E - HALOWE SWOBODNIE LATAJĄCE MODELE REDUKCYJNE SAMOLOTÓW; z napędem na CO2 lub elektrycznym
  - F4F - HALOWE SWOBODNIE LATAJĄCE MODELE REDUKCYJNE SAMOLOTÓW; formuła orzeszek
  - F4G - MODELE REDUKCYJNO-LATAJĄCE DUŻEJ SKALI
  - F4H - MODELE REDUKCYJNO-LATAJĄCE OCENIANE Z DALI /STAND OFF/
  - F4J - ZESPÓŁ REDUKCYJNY-LATAJĄCY

#### 1.3.5. Klasa F5 – Zdalnie sterowane modele elektryczne

Ta klasa jest podzielona na następujące konkurencje

- Konkurencja
- F5A - AKROBACYJNE MODELE SAMOLOTÓW
  - F5B - SZYBOWCE NAPĘDZANE SILNIKIEM ELEKTRYCZYM
  - F5C - ŚMIGŁOWCE
  - F5D - WYŚIGI MIĘDZY PYLONAMI
  - F5E - MODELE SAMOLOTÓW NAPĘDZANE ENERGIĄ SŁONECZNĄ
  - F5F - SZYBOWCE Z NAPĘDEM ELEKTRYCZYM 10 OGNIW
  - F5G - SZYBOWCE DUŻEJ SKALI ZDALNIE STEROWANE
  - F5H - SZYBOWCE Z NAPĘDEM ELEKTYCZYM KLASA OTWARTA
  - F5J - SZYBOWCE Z NAPĘDEM ELEKTYCZYM DO LOTÓW TERMICZNYCH
  - F5K - WYŚCIGI HALOWYCH MODELI ELEKTRYCZNYCH

#### 1.3.6. Klasa F6 – Promocja sportów lotniczych

Ta klasa jest podzielona na następujące konkurencje

- Konkurencja
- F6A AKROBACJA ARTYSTYCZNA
  - F6B - LOTY MODELAMI Z PODKŁADEM MUZYCZNYM
  - F6D - SZYBOWCE WYRZUCANE Z RĘKI
  - F6E - AKROBACJE REGATTA

#### 1.3.7. Klasa F7 – Aerostaty zdalnie sterowane

Ta klasa jest podzielona na następujące konkurencje

- Konkurencja
- F7A - BALONY NA OGRANE POWIETRZE
  - F7B - STATKI POWIETRZNE

### 1.4. ZNACZENIE SŁÓW, JAKIE STOSUJE PRZY SPECYFIKACJI MODELI I REGULAMINÓW

#### 1.4.1. Powierzchnia

- a) Powierzchnia ta obejmuje łączną powierzchnię skrzydeł i powierzchnię poziomą lub skośną statecznika lub stateczników. Przy obliczeniach bierze się pod uwagę rzut prostokątny na płaszczyznę powierzchni poziomej samolotu, mowa o każdej powierzchni, która nie jest zerowa.

*kontynuacja/...*



b) Gdy powierzchnie skrzydeł oraz stateczników są wbudowane w kadłub modelu samolotu powierzchnię modelu liczy się uwzględniając fragmenty powierzchni nośnej powiększone o powierzchnie w płaszczyźnie symetrii modelu.

#### 1.4.2. Waga

Waga jest brana pod uwagę w celu określenia minimalnego i maksymalnego obciążenia powierzchni skrzydła dla kompletnego latającego modelu samolotu, lecz bez paliwa. Waga jest mierzona w kilogramach i/lub gramach.

#### 1.4.3. Obciążenie

Jeśli w przepisach wymagane jest zastosowanie obciążenia to obciążenie powinno być zdefiniowane, jako waga w gramach na decymetr kwadratowy.

#### 1.4.4. Balast

Gdy niezbędne jest zastosowanie dodatkowego balastu do uzyskania wymaganej wagi lub dostosowania położenia środka ciężkości, to musi on być umieszczony wewnątrz modelu i zamocowane na stałe. Jego pozycja musi być sprawdzona i zatwierdzony przez sędziego po założeniu. Gdy przesuwany balast służy do regulacji położenia środka ciężkości, model musi również spełniać wymagania, co do ciężaru bez masy ruchomego balastu.

#### 1.4.5. Rozpiętość

Rozpiętość jest to maksymalna odległość między dwoma punktami określającymi skrzydło.

#### 1.4.6. Napęd gumowy

Napęd, w którym energię uzyskuje się przez skręcanie lub wydłużenie pasków elastycznego materiału.

#### 1.4.7. Silniki tłokowe

Silniki, w których energia jest uzyskana w wyniku spalania lub rozszerzania się cieczy działającej na jeden lub wiele tłoków pracujących w układzie posuwistym lub obrotowym.

#### 1.4.8. Silniki żarowe

W silnikach żarowych używa się żarzących się ciągle elementów powodujących zapłon.

#### 1.4.9. Silniki samozapłonowe

Silnik samozapłonowy, w którym ładunek zapalany jest w wyniku sprężania. Może on posiadać mechaniczny system regulacji kompresji podczas pracy silnika.

#### 1.4.10. Silnik odrzutowy

Silnik, w którym energia jest uzyskana przez spalanie paliwa stałego, ciekłego lub gazowego, albo w wyniku rozszerzania się gazu lub płynu działającego na części obracające się lub pulsujące. W przypadku modelu samolotu napędzanego silnikami odrzutowymi nakłada się następujące wymagania dodatkowe.

Maksymalna średnica zewnętrzna pulsacyjnej komory spalania: 80 mm.

#### 1.4.11. Uruchamianie ręką

Przy uruchamianiu ręcznym pomocnik lub zawodnik stoją na ziemi.

#### 1.4.12. Start

Model musi podnieść się z ziemi lub wody w sposób prawidłowy, i inaczej niż dla modeli na uwięzi, bez żadnej pomocy ze strony pilota czy mechanika.

#### 1.4.13. Lądowanie

Uważa się, że model wylądował, kiedy uprzednio dotknął ziemi lub wody, lub zdecydowanie ograniczył swój ruch do przodu.

#### 1.4.14. Wodnosamoloty

Jest to model samolotu, który musi startować z wody, ale bez obowiązku do lądowania na wodzie na zakończenie lotu. Przed startem, musi nastąpić jednogodzinny test pływania po powierzchni każdego modelu, który powinien unosić się na powierzchni bez pomocy zewnętrznej w normalnej pozycji do startu.

*kontynuacja/...*

**1.4.15. Śmigłowce**

- Śmigłowiec jest cięższy od powietrza modelu statku powietrznego, który osiąga swoje wznoszenie oraz ruch postępowy w wyniku obracania systemu(-ów) napędowego(-ych) dookoła osi pionowej (osi pionowych).
- Dopuszcza się powierzchnię poziomą łopat do 4% powierzchni omiatania łopat wirnika(-ów). Dopuszcza się powierzchnię stałego lub zmiennego wirnika poziomego do 2% powierzchni omiatania łopat tego wirnika(-ów). Maszyny poruszające się nad gruntem (poduszkowce), zmiennopłaty lub samoloty zawisające wykorzystujące pochylony w dół strumień zaśmigłowy(-we) nie są uważane za śmigłowce.

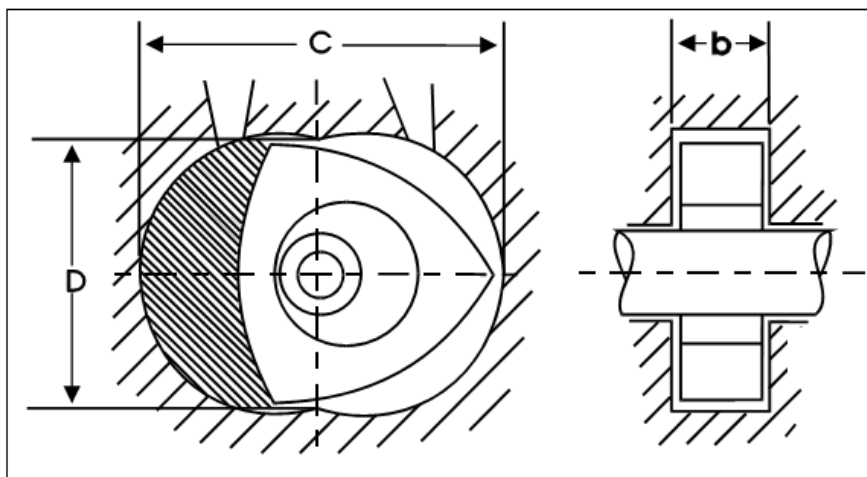
**Specyfikacje**

- Powierzchnia: Maksymalna powierzchnia omiatania łopat wirnika(-ów) obliczana jest tylko raz i wynosi łącznie: 300 dm<sup>2</sup>, za wyjątkiem śmigłowców koncentrycznych, których wirniki są oddalone od siebie; w tym przypadku liczy się łączną powierzchnię obu wirników.
- Waga: Maksymalna waga 5 kg z paliwem.
- Pojemność skokowa silników tłokowych: Maksymalnie 10 cm<sup>3</sup>.
- Napęd gumowy: bez ograniczeń.

*Uwaga: Zabrania się używania metalowych łopat wirników.*

**1.4.16. Pojemność skokowa**

- Pojemność skokowa silnika tłokowego:  
Pojemność skokowa jest obliczana jako:  
powierzchnia dennicy tłoka x skok = pojemność skokowa.  
Powierzchnia dennicy tłoka jest obliczana przez pomiar otworu tulei w górnym martwym punkcie. Obliczanie objętości jest wykonywane z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku (0,01 cm<sup>3</sup>).
- Pojemność skokowa dla silników z wirującym tłokiem:  
Pojemność skokowa jest obliczana jako:  
 $0,325(C^2 - D^2)b$   
Znaczenie liter pokazano na rysunku poniżej.

**DISPLACEMENT CALCULATION OF A ROTARY PISTON ENGINE**

## ANEKS 1.1

### MISTRZOSTWA ŚWIATA ZAWODY DLA MODELI

Następujące imprezy zostały uznane, jako te, w których rozgrywane są mistrzostwa świata modeli (2012):

- 1. FF Swobodnie latające konkurencje dla seniorów:**
  - a) F1A szybowce
  - b) F1B Modele szybowców z napędem gumowym
  - c) F1C Modele szybowców z napędem spalinowym tłokowym
  - d) F1D Modele szybowców halowych
  - e) F1E Modele szybowców ze sterowaniem mechanicznym
- 2. CL Modele na uwięzi konkurencje dla seniorów I juniorów:**
  - a) F2A Modele prędkościowe
  - b) F2B Modele akrobacyjne
  - c) F2C Modele wyścigowe
  - d) F2D Modele do walki powietrznej
- 3. RC Zdalnie sterowane konkurencje dla seniorów:**
  - a) F3J Modele szybowców zdalnie sterowane do lotów termicznych
  - b) F3K Modele szybowców zdalnie sterowane do wyrzucane ręką
- 4. RC Zdalnie sterowane konkurencje dla seniorów i juniorów**
  - a) F3A Modele akrobacyjne zdalnie sterowane
  - b) F3B Modele szybowców wielozadaniowych zdalnie sterowane
  - c) F3C Modele śmigłowców zdalnie sterowane
  - d) F3D Modele wyścigowe „pylon” zdalnie sterowane
  - e) F3F Modele szybowców do lotów na zboczu
  - f) F3M Modele akrobacyjne zdalnie sterowane dużej skali
  - g) F3N Modele śmigłowców zdalnie sterowane „Freestyle”
  - h) F3P Modele halowe akrobacyjne zdalnie sterowane
  - i) F5B Modele szybowców zdalnie sterowane z napędem elektrycznym
  - j) F5D Modele wyścigowe „pylon” zdalnie sterowane z napędem elektrycznym
- 5. Modele redukcyjno-latające konkurencje dla seniorów I juniorów:**
  - a) F4C Modele redukcyjno-latające zdalnie sterowane
  - b) F4H Modele redukcyjne-latające zdalnie sterowane oceniane z dali
- 6. FF Swobodnie latające konkurencje dla juniorów**
  - a) F1A Szybowce
  - b) F1B Modele szybowców z napędem gumowym
  - c) F1D Modele szybowców halowych
  - d) F1E Modele szybowców ze sterowaniem mechanicznym
  - e) F1P Modele szybowców z napędem spalinowym tłokowym
- 7. RC Zdalnie sterowane konkurencje juniorów**
  - a) F3J Modele szybowców zdalnie sterowane do lotów termicznych
  - b) F3K Modele szybowców zdalnie sterowane do wyrzucane ręką

**CZEŚĆ DRUGA - REKORDY****2.1. REKORDY ŚWAI TA:**

2.1.1. FAI uznaje rekordy świata w kategoriach modeli wyszczególnionych w Tabeli I.

**2.1.2. Posiadacz(-e) rekordów.**

Rekord świata może należeć do jednej osoby lub zespołu. Jeżeli rekord ustanowiła liczba osób większa od jednej, FAI będzie wyszczególniać te osoby wg kolejności alfabetycznej chyba, że inaczej ustali aeroklub narodowy.

**2.1.3. Wykonawca modelu lub statku powietrznego**

W całej dokumentacji, wnioskodawca(-cy) musi(-szą) być wykonawcą(-mi) modelu samolotu lub statku powietrznego, który poleciał w próbie chyba, że zasady konkurencji dla klasy zwolnione są od reguły B.3.1.a). Wnioskodawca(-cy) musi potwierdzić to przez swój podpis w formularzu "Tabela II Wniosek o potwierdzenie rekordu".

**2.1.4. Kategorie rekordów świata**

- a) Są trzy kategorie rekordów świata mianowicie:
  - i. Rekordy wykonane modelem samolotu specjalnego lub aerostatu zgodnie ze specyfikacjami podanymi w pkt. 2.2. (Rekordy otwarte)
  - ii. Rekordy wykonano modelem samolotu zbudowanego zgodnie ze specyfikacją konkurencji sportowej, ale lotami niekoniecznie z nią zgodną (model specjalny samolotu). Te rekordy mogą być ustanowione w konkurencjach F1D F1L, F1M i F1N w tych konkurencjach rekord może należeć tylko do jednej osoby, a nie do zespołu.
  - iii. Rekordy osiągnięte w regularnych zawodach modelami samolotów zgodnie z zasadami określonymi w Kodeksie Sportowym sekcji 4C części 1, 2, 3, 4 i 5 (rekordy podczas zawodów).
- b) W zawodach modeli swobodnie latających, rekordy czasu loty mogą być ustanowione w konkurencjach F1K i F1L w tych konkurencjach rekord może należeć do tylko jednej osoby, a nie zespołu.
- c) W zawodach modeli na uwięzi następujące rekordy mogą być ustanowione wyłącznie na mistrzostwach świata i europy
  - i. Rekordy prędkości w konkurencji F2A (podkonkurencja 134 w Tabeli I)
  - ii. Rekord czasu wyścigu w konkurencji F2C (podkonkurencja 136 \$ 137 w Tabeli I)
- d) Dla konkurencji F3D i F5D rekordy mogą być ustanowione tylko na mistrzostwach świata i europy
- e) Dla celów ewidencji rekordów oków aeroklub narodowy jako wnioskodawca jest odpowiedzialny za złożenie wniosku rekordu.

**2.1.5 Wnioskodawcy**

Wnioskodawcy powinni powoływać się na FAI Kodeks Sportowy Przepisy Ogólne 2.3 i Rozdziały 6 i 7 oraz również na całą Część Drugą – Rozdział Rekordy Tomu ABR Rozdział 4C.

**2.2. OGÓLNE SPECYFIKACJE MODELI SAMOLOTÓW I AEROSTATÓW DO BICIA REKORDÓW:****2.2.1. Waga:**

- a) Dla rekordów wymienionych w 2.1.4, pkt. 1), całkowita masa samolotu modelu lub aerostatu gotowego do lotu z paliwem, nie może przekroczyć 5,00 kg. Maksymalna masa całkowita śmigłowca gotowego do lotu z paliwem nie może przekroczyć 6,00 kg. W przypadku rekordów bitych podczas normalnych zawodów zgodnie z 2.1.4. pkt. 3), modele samolotów muszą być zgodne ze specyfikacją techniczną wymaganą dla tej konkurencji.
- f) Nie dopuszcza się tankowania modelu samolotu lub aerostatu, gdy znalazł się on w powietrzu podczas próby bicia rekordu.

**2.2.2. Siła napędowa**

- a) Całkowita pojemność skokowa tłoka(-ów) silnika(-ów) nie może przekraczać 10 cm<sup>3</sup>. Silnik(-ki) pulsacyjny nie jest dozwolony, za wyjątkiem lotu na uwięzi (rekord nr 135).
- b) Źródła napędu dla modeli elektrycznych:
- c) Są możliwe trzy źródła siły napędowej:
 

F5 - "S"	Tylko z akumulatorami będącymi źródłem prądu (elementy dodatkowe).
F5 - "SOL"	Dozwolone tylko ogniwa solarne.
F5 - "COMB"	Wszystkie źródła prądu są dozwolone. Wszystkie rodzaje kombinacji tych źródeł są wyraźnie dozwolone. Muszą być zastosowane, co najmniej dwa źródła prądu.

- d) Nie zezwala się na połączenie między źródłem prądu z pokładu rekordowego modelu samolotu z ziemią lub z innym modelem samolotu lub obiektem latającym.
- e) Nie ma ograniczeń, co do wagi napędów gumowych w modelu za wyjątkiem rekordów uzyskanych podczas zawodów.
- f) Nie wolno stosować śmigieł z metalowymi łopatom.

**2.2.3. Pole powierzchni:**

- a) Stałopłaty
  - i) Dla stałopłatów maksymalna powierzchnia nie może przekroczyć 150 dm<sup>2</sup>.
  - ii) Zobacz 1.4.1
- b) Wiropląty  
Zobacz 1.4.15

**2.2.4. Obciążenie powierzchni:**

- a) Dla modeli swobodnie latających obciążenie powierzchni musi być między 12 g/dm<sup>2</sup> a 50 g/dm<sup>2</sup>. Dla modeli sterowanych radiem obciążenie powierzchni nie może przekraczać 75 g/dm<sup>2</sup>.
- b) Dla modeli na uwięzi obciążenie powierzchni modelu nie może przekraczać 100 g/dm<sup>2</sup>. Nie ma żadnych wymagań, co do obciążenia powierzchni i rozpiętości skrzydeł dla modeli samolotów latających w hali, jeśli chodzi o rekordy.

**2.2.5. Sterowanie modelem:**

Podczas bicia rekordów dla modeli sterowanych radiem samolotów lub szybowców w F3 oraz F5, pilot musi bezpośrednio sterować modelem przez nadajnik podczas całego lotu.

**2.2.6. Widoczność modelu:**

podczas bicia rekordów dla modeli sterowanych radiem samolotów lub szybowców w F3 oraz F5, model musi znajdować się we zasięgu wzroku pilota podczas całego lotu za wyjątkiem krótkotrwałych okresów czasu.

**2.2.7. Uruchomienie:**

- a) Model samolotu do próby bicia rekordu może być, przez pilota stojącego na ziemi, wyrzucony z ręki lub wystartować z ziemi w każdej klasie, za wyjątkiem wodnosamolotów.. Holowanie nie jest dozwolone. Wodnosamoloty muszą startować z powierzchni wody.
- b) Model szybowców swobodnie latających startują za pomocą linki o długości maksymalnej 100 m. Model szybowców zdalnie sterowanych startują za pomocą linki o długości maksymalnej 300 m. Start takiego szybowca może nastąpić za pomocą różnych urządzeń takich jak wyciągarka, pojedynczy lub wielokrotny bloczek, lub ciągnięcie. Aby ułatwić obserwację i pomiar czasu linka musi być wyposażona w chorągiewkę o minimalnej powierzchni 2,5 dm<sup>2</sup>. Stosowanie wszelkich dodatkowych urządzeń stabilizujących lot jest zabronione.
- c) Chorągiewka może być zastąpiona przez spadochron pod warunkiem, że nie jest on podłączony do szybowca i pozostaje zwinięty i nieaktywny do momentu zwolnienia linki.
- d) Wnioskodawca lub członek zespołu musi obsługiwać urządzenie startowe i musi stać na ziemi, za wyjątkiem szybowców R/C, gdzie asystent może obsługiwać to urządzenie.
- e) Wszystkie działania i przesunięcia są dozwolone, aby umożliwić jak najlepsze wykorzystanie długości kabla.
- f) Pomocnicze urządzenia startowe, takie jak wózek lub podwozie jednoosiowe są dozwolone dla wszystkich modeli samolotów, za wyjątkiem wodnosamolotów. Żaden napęd pomocniczy dla tego typu urządzeń jest niedozwolony. Urządzenie może się w pozostać w powietrzu, ale musi być następnie odrzucone.
- g) Dla wodnosamolotów podwozie musi pozostać zaczepione do modelu podczas całego lotu.

**2.2.8. Punkt lądowania:**

Punkt, w którym model po raz pierwszy dotknie ziemi lub wody uważa się miejsca lądowania. Nie wymaga się, aby wodnosamolot lądował na wodzie.

**2.2.9. Zrzut lub odrzucenie części:**

Zamierzony lub niezamierzony zrzut jakiegokolwiek części model samolotu, za wyjątkiem pomocniczych urządzeń startowych podczas lotu, jest zabroniony.

*Kontynuacja*

**2.2.10. Zastępstwo pilotów:**

Zgodnie z pkt. 2.1.2, w przypadku pracy zespołowej, każdy członek zespołu może działać, jako pilot w czasie próby. Rekordy zespołowe nie są dozwolone dla Aerostatów (patrz 2.10.1.3).

Uwaga: W przypadku, gdy pożądanym jest, aby rekord dotyczący odległości lub czasu przynależał do wyłącznie do pilota, asystent pilota może być wykorzystany po dwóch godzinach od rozpoczęcia lotu, lecz maksymalnie do 10% całkowitego czasu trwania rekordu.

**2.2.11. Różnica między kolejnymi Rekordami:**

Nie ma minimalnej wartości, o którą stary rekord należy przekroczyć.

**2.2.12. Funkcjonariusze i obserwatorzy:**

Główny funkcjonariusz jest delegowany przez aeroklub narodowy kraju, w którym próba jest podejmowana, a świadkiem próby musi być co najmniej 2 dodatkowych obserwatorów, którzy są zatwierdzeni przez aeroklub narodowy.

**2.2.13. Miejsce lotu**

Rekordy na czas i odległość po obwodzie zamkniętym dla modeli samolotów z napędem (z każdym źródłem zasilania) powinny być wykonane bez korzystania z pochylenia terenu, wirów powietrznych, fali od strony zawietrznej oraz podobnych form noszeń. Teren w odpowiedniej odległości musi być wolny od wszelkich obiektów, które podczas próby generują takie noszenia, ale nie ogranicza się wzgórz, linii drzew, pojazdów oraz urządzeń i urządzeń ręcznych do tego przeznaczonych.

**2.2.14. Powtarzanie rekordu w jednym i tym samym dniu.**

Każdego dnia, kiedy rekord zostanie pobity przez więcej niż jednego rekordzistę lub wielokrotnie przez niego samego i model samolotu, tylko najlepszy wynik tylko zostanie uznany za nowy rekord.

**2.2.15. Bezpieczeństwo**

Wszystkie środki ostrożności i instrukcje zgodnie z pkt. B.19 mają zastosowanie podczas bicia rekordów.

**2.2.16. Czas podczas zawodów**

W sytuacjach, w których rekordy zostały zgłoszone do bicia podczas lotów wykonanych w trakcie zawodów mistrzowskich, może nie być możliwe zabezpieczenie odpowiednich stoperów lub urządzeń do zapisu pomiaru czasu lotu, lub brak dostępu do urządzeń odpowiednio skalibrowanych. W takich przypadkach, Jury, w miarę swoich możliwości, zaświadczą o dokładności tych urządzeń.

**2.3. PRZEPISY SPECJALNE PODCZAS PRÓB BICIA REKORDÓW NA CZAS****2.3.1. Zapis czasu:**

- a) Dla wszystkich podklas z napędem czas startowy rozpoczyna się w momencie wypuszczenia modelu samolotu.
- h) Dla modeli samolotu startujących z ziemi lub wody, model samolotu musi znaleźć się w powietrzu w czasie, który nie przekracza 2% całkowitego czasu lotu.
- i) Dla wszystkich szybowców, czas zaczyna się od momentu zwolnienie go z linki holowniczej lub od wyrzucenia ręki.
- j) Dla samolotów sterowanych radiem modeli z silnikami tłokowymi lub elektrycznymi, silnik musi obracać się śmigło (w pełni rozłożone, jeżeli zastosowano śmigło składane), podczas co najmniej 98% czasu podczas bicia rekordu.

**2.3.2. Koniec lotu:**

- a) Lot kończy się, gdy model samolotu dotknie ziemi lub wody, lub napotka przeszkody, które na pewno kończy swój lot, lub, gdy definitywnie zniknie z oczu sędziów mierzących czas, lub wszelkich urządzeń używanych przez sędziów mierzących czas, aby śledzić model. Stosowanie urządzeń optycznych, urządzeń elektronicznych i innych środków wskazujących, że model pozostaje w powietrzu jest dopuszczalna, jeżeli zostały one zatwierdzone przez aeroklub narodowy.
- b) Dla modeli sterowanych radiem, punkt lądowania musi być w odległości do 500 metrów od miejsca, w którym model został wypuszczony z ziemi podczas startu.
- c) W przypadku jednoczesnej próby bicia rekordu na odległość w linii prostej i czasu lotu, lądowanie musi być w odległości 500 metrów od wskazanego punktu do lądowania dla rekordu na odległość.

Kontynuacja



**d) 2.3.3. Pomiar czasu:**

- b) W przypadku, gdy czas mierzony jest za pomocą stoperów elektronicznych, trzeba użyć dwóch sędziów do pomiaru. Czasy zarejestrowane muszą być zapisane na miejscu rekordu i muszą być podpisane przez oficjalnych sędziów. Tylko te czasy będą uznane za oficjalnie. Aby podążyć za modelem w locie, sędziowie mierzący czas mogą posługiwać się każdym środkiem lokomocji, jakimi dysponują.
- c) Zapisy barografów lub elektronicznych środków do pomiaru czasów innych niż stopery mogą być uznane, jeżeli otrzymały one uprzednie zatwierdzenie przez aeroklub narodowy. W takich przypadkach uznaje się czas, który jest rejestrowany przez barograf lub urządzenia elektroniczne. Strata wysokości pomiędzy punktami startowym i lądowania nie może przekraczać 2 metrów na każdą minutę czasu lotu.

**2.3.4. Dokładność pomiaru**

- a) W przypadku stosowania stoperów, elektryczny zegar synchroniczny może być stosowany, jako wzorzec kalibracji. Gdy używane są inne formy elektroniczne pomiaru, komercyjne lub państwowe agendy muszą być zastosowane do ich certyfikacji.
- b) Ułamki sekund nie zostaną wliczane do czasu zarejestrowanego jako rekord.

**2.3.5. Rekordy modeli swobodnie latających podczas zawodów:**

- a) Rekordy dla modeli swobodnie latających uzyskane podczas zawodów są uznawane wyłącznie, gdy zawody te zostały zarejestrowane w kalendarzu Sportowym FAI. Wszystkie rodzaje zawodów międzynarodowych konkursach są uznawane: otwarte międzynarodowe, międzynarodowe z ograniczonym udziałem, mistrzostwa kontynentów i świata.
- b) W zawodach rekordy na długość trwania lotu są uznawane dla konkurencji F1D i F1L dla:
  - i) dla jednego najdłużej trwającego lotu;
  - ii) dla sumy dwóch najdłużej trwających lotów (użytej w określeniu klasyfikacji w F1D i F1L).
- c) Wniosek musi być poparty danymi z zawodów. Dokumentacja musi zawierać kopie kart lotów zarejestrowanych w zawodach podpisane przez sędziów chronometrażystów lotów. Dyrektor zawodów musi zaświadczyć, że te zapisy są autentyczne i zaświadczam, że model samolotu używane podczas bicia rekordu był skontrolowany zgodnie z Kodeksem Sportowym.
- d) Podczas bicia rekordów w zawodów halowych nie istnieje podział, co do pułapu sufitu.

**2.4. PRZEPISY SPECJALNE DO BICIA REKORDÓW NA ODLEGŁOŚĆ W LINII PROSTEJ****2.4.1. Są dwie możliwości określenia odległości rekordu w linii prostej:**

- a) odległość z punktu A do B oraz
- e) Cel i powrót, co oznacza odległość z punktu A do B i z powrotem do punktu A.

**2.4.2. Pomiar odległości**

- a) Rekord na odległość jest mierzony w linii prostej pomiędzy punktem startu i lądowania bez względu na rzeczywistą ścieżką lotu modelu samolotu.
- b) W przypadku rekordu cel i powrót odległość rekordowa to odległość od punktu startowego do zwrotnego plus odległość od punktu zwrotnego do punktu lądowania.
- c) Odległości do 50 km może być mierzona na oficjalnej mapie o skali, co najmniej 1:100.000.
- d) Odległości do 500 km może być mierzona na oficjalnej mapie o skali, co najmniej 1:200.000 w systemie Gaussa / Kriegera.
- e) Odległości większej niż 500 kilometrów, liczy się zgodnie z modelem elipsoidy WGS84. Dokładne położenie punktu startu, punktu lądowania i punktu zwrotnego może być określona przez GPS. Więcej szczegółów można znaleźć w rozdziale Ogólnym Sportowego Kodeksu 7.3.1.1
- f) Dokumentacja do zatwierdzenia rekordu musi zawierać szczegółowe obliczenia, wykonane przez uznaną jednostkę naukową, z uwzględnieniem geograficznych współrzędnych miejsca startu i przylotu.
- g) Dokładności pomiaru muszą być wskazane w dokumentacji.
- h) Odległość oblicza się z dokładnością do co najmniej 1% dla odległości do 500 km i 0,5% dla odległości większych niż 500 km.

**2.4.3. Punkt startowy:**

- a) Dla modeli samolotów napędzanych silnikami punktem startu jest miejsce, w którym model samolotu został wypuszczony. Dla aerostatów jest to punkt oderwania się od ziemi. Dla modeli startujących z ziemi lub z wody, odległość pokonywana podczas startu nie może przekraczać 2,0% odległości ogólnej deklarowanej rekordem.
- b) Dla szybowców punktem startu jest miejsce, w którym rekordzista znajduje się w momencie, kiedy szybowiec jest wypuszczony z urządzenia startowego.

**2.4.4. Punkt do lądowania zdefiniowany w 2.2.8.**

Dla modeli samolotów i sterowców sterowanych radiowo, pilot musi wskazać na piśmie przed lotem miejsce, gdzie jego model samolotu czy sterowca wylądaje. Rzeczywisty punkt lądowania musi znajdować się w promieniu 500 m od punktu wskazanego.

**2.4.5.** Dla modeli samolotów i sterowców sterowanych radiowo pilot może podążać za modelem czy aerostatem z nadajnikiem i towarzyszącymi mu oficjalnymi obserwatorami, za pomocą każdego środka transportu.

**2.4.6. Punkt zwrotny**

W przypadku rekordu cel i powrót na odległość, punkt zwrotny musi być określony jak to sprecyzowano w przepisach dla punktu lądowania 2.4.4., a oficjalni obserwatorzy muszą zaświadczyć, że punkt zwrotny został odpowiednio okrążony.

**2.5. PRZEPISY SPECJALNE DO BICIA REKORDÓW NA CZAS W LINII PROSTEJ****2.5.1. Podstawy:**

- a) Dla podklasy modeli samolotów swobodnie latających, rekord jest mierzony na bazie 50 m dla modeli samolotów z napędem elastycznym i na bazie 100 m dla modeli samolotów z silnikami tłokowymi.
- c) Kurs musi być utrzymywany w obu kierunkach w ciągu 30 minut.
- a) Dla modeli samolotów sterowanych radiowo baza musi mieć 200 m i musi być pokonywana w obu kierunkach, bez żadnego lądowania.
- d) Wysokość lotu modelu samolotu musi pozostawać poniżej 35 m oraz powyżej 5 m podczas 100 m startu i 200 m po kursie. Te wysokości są mierzone od punktu, w którym stoi pilot.
- e) Protokół z bicia rekordu powinien zawierać certyfikowane narzędzia do pomiaru kursu oraz oświadczenie o metodach stosowanych do ustalenia wysokości i prędkości.
- f) Dla próby bicia rekordu prędkości modelem sterowanych radiowo musi on być wyposażony w przepustnicę lub inne urządzenie do zatrzymania silnika z użyciem sterowania radiowego.

**2.5.2. Pomiar czasu:**

- a) Pomiar czasu dla rekordu prędkości musi być dokonany za pomocą przyrządów do pomiaru czasu zatwierdzonych przez organizację aeroklub narodowy. Jeśli stosowane są stopery elektroniczne, pomiar musi być dokonane przez dwóch sędziów mierzących czas, z wykorzystaniem urządzeń, które rejestrują, z dokładnością, do co najmniej 1/100 sekundy. Różnica między czasem zarejestrowane przez dwóch chronometrażystów nie może przekraczać 0,05 sekundy.. Automatyczne i inne urządzenia elektroniczne do pomiaru czasu, które rejestrują pojedynczy czas są dozwolone pod warunkiem, że system jest odpowiednio udokumentowany i zatwierdzony przez aeroklub narodowy autora rekordu.
- b) Dla prędkości powyżej 300 km/godz. nie jest dozwolony ręczny pomiar czasu. Tylko automatyczne urządzenia do pomiaru czasu, które eliminują błąd ludzki są dozwolone, ale muszą mieć zaświadczenie o dokładności do 1/100 sekundy.
- c) Dane ze znakami oficjalnymi (patrz 2.12) muszą być generowane automatycznie w czasie lotu. Należy pamiętać, że odręcznie notowanie tych danych nie jest dopuszczalne
- d) Średnia prędkość z dwóch prób na danej bazie do pomiaru czasu daje prędkość rekordową.

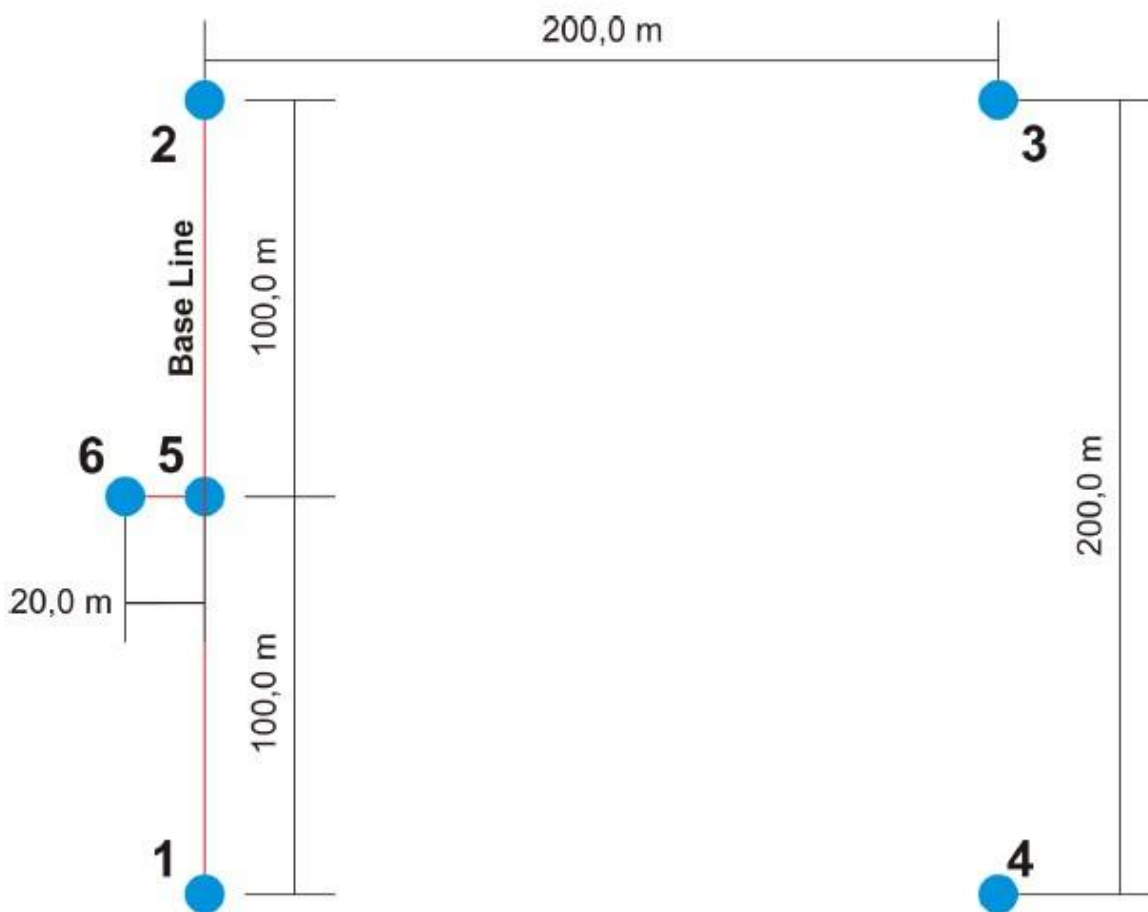
kontynuacja/...

## 2.6. PRZEPISY SPECJALNE DLA REKORDÓW NA CZAS PO OBWODZIE ZAMKNIĘTYM

### 2.6.1. Podstawy:

- a) Trasa lotu składa się z kwadratu zdefiniowanego przez cztery wyraźnie kolorowe pylony oddalone o 200 m od siebie pod kątem  $90^{\circ}$  do siebie, położone na terenie płaskim lub terenie o spadku nieprzekraczającym 1 metra na 200 m na odcinku 1 km trasy. Każdy pylon jest ponumerowany od jeden do cztery. Użycie linii między pylonem jeden a dwa jako linii bazowej, ustala położenie pylonu pięć (lub urządzenia celowniczego) w połowie drogi między nimi (tj. 100 m od każdego słupa). Pod kątem  $90^{\circ}$  do linii bazowej ustala się położenie pylonu sześć, w odległości 20 m od linii bazowej. Między pylonem pięć i sześć, czyli linią startu/mety należy rozłożyć pasek o szerokości 10 mm z refleksyjnej (kontrastowej) taśmy.

Diagram of the Course Layout



*Uwaga: Do dokładnego pomiaru prędkości jest niezbędnym, żeby wszystkie słupy być absolutnie pionowe w celu uniknięcia różnic długości na kursie na wysokości pylonów.*

- b) Szybowce R/C muszą być wolne od linki holowniczej (jak określono w 2.2.7.) przed przekroczeniem linii startu/mety.
- c) Modele, które wylądują przed zakończeniem lotu lub naruszają przestrzeń powietrzną zakazaną (za wyjątkiem, gdy zakończono pomiar czasu) zostaną zdyskwalifikowane, a lot unieważniony. Nie ma ograniczenia wysokości lub zakazu krążenia w termice na zewnątrz wyznaczonej trasy po obwodzie.

### 2.6.2. Pomiar czasu:

- a) Pomiar czasu dla rekordów prędkości musi być dokonane za pomocą instrumentów do pomiaru czasu zatwierdzonych przez aeroklub narodowy.
- b) Pomiar zaczyna się, gdy model samolotu przecina linię startu/mety i kończy się, gdy model samolotu kończy przebieg lotu i ponownie przecina linię startu/mety i znajduje się przez cały czas w powietrzu w ciągu 30 minut od startu.
- c) Pomiar czasu musi być dokonane przez dwóch chronometrażystów mierzących czas z dokładnością, co najmniej 1/100 sekundy. Różnica między czasami zarejestrowanymi przez dwóch chronometrażystów nie może przekraczać 12/100 sekundy.
- d) Czterech sędziów zostanie ustawionych bezpośrednio pod każdym pylonem i podniesie czerwoną flagę, kiedy model samolotu naruszy przestrzeń ograniczoną przez pylony.

*kontynuacja/*

- e) Pilot, jego pomocnik, chronometrażysta i urządzenie do pomiaru czasu musi być umieszczone i pozostać podczas próby rekordu na trasie przy pylonie pięć. Każdy sędzia przy pylonie, wewnątrz trasy lotu, będzie sygnalizował światłem, gdy nos modelu samolotu minął urządzenie do obserwacji.
- f) Każdy pilot może mieć jednego (1) pomocnika, który może uruchomić lub wypuścić model samolotu podczas startu i informować pilota o pozycji jego modelu podczas próby bicia rekordu.

### 2.6.3. Wyścigi RC między pylonami rekord na czas (10 okrążeń):

W wyścigach między pylonami rekordy na czas można ustanowić na ponad dziesięciu okrążeniach pod warunkiem, że rekord osiąga się podczas wyścigu w warunkach normalnych zawodów na mistrzostwach świata czy europy. Rekordem będzie czas rejestrowany po ukończeniu odpowiedniego biegu.

## 2.7. PRZEPISY SPECJALNE DLA REKORDÓW PRĘDKOŚCI W LOCIE PO OKRĘGU

2.7.1. Pomiaru prędkości należy dokonać na minimalnej długości jednego kilometra. Minimalne średnice okresu do lotu muszą być:

Podklasa 130: Pojemność skokowa silnika 0 do 1,0 cm <sup>3</sup> włącznie	R=13,27 m (12 okrążeń=1 km)
Podklasa 131: Pojemność skokowa silnika 1,01 do 2,5cm <sup>3</sup> włącznie	R=15,92m (10 okrążeń=1km)
Podklasa 132: Pojemność skokowa silnika 2,51 do 5cm <sup>3</sup> włącznie	R=15,92m (10 okrążeń=1km)
Podklasa 133: Pojemność skokowa silnika 5,01 do 10cm <sup>3</sup> włącznie	R=19,90m (8 okrążeń=1km)
Podklasa 134: Pojemność skokowa silnika 1,01 do 2,5cm <sup>3</sup> włącznie	R=17,69m (9 okrążeń=1km)
Podklasa 135: Silniki odrzutowe	R=19,90m (8 okrążeń=1km)

*Uwaga: Dłuższe linki mogą być używane pod warunkiem, że odległość jednego kilometra wykonana jest przez całkowitą liczbę okrążeń, z wyjątkiem podklasy 134.*

### 2.7.2. Uwięź:

Nie ma ograniczeń, co do średnicy oraz konstrukcji linki(-ek) sterowniczej podczas użytej próby bicia rekordu prędkości. Nie dotyczy to zawodów w klasie F2 (podklasa 134) lub klasie F2C (podklasa 136 i 137).

### 2.7.3. Paliwo:

Nie istnieje żadne ograniczenie, co do składu paliwa wyjątkiem konkurencji 134

### 2.7.4. Pomiar czasu:

- a) Pomiar czasu musi być dokonane przez dwóch chronometrażystów używających stoperów lub aparatury elektronicznej mierzącej czas z dokładnością, do co najmniej 1/100 sekundy.
- b) Różnica pomiędzy tymi dwoma pomiarami nie może przekroczyć z 12/100 części sekundy.
- c) Oficjalny pomiar czasu rozpoczyna, gdy zawodnik włożył uchwyt w jarzmo, a model wykonał 2 kompletne okrążenia oraz minął marker wysokości na krawędzi okręgu znajdujący się naprzeciwko chronometrażystów.
- d) Uchwyt i jarzmo muszą spełniać wymagania zawarte w przepisach zawodów prędkościowych na uwięzi, za wyjątkiem przypadku lotu z jedną linką, kiedy zawodnik może wykorzystać każdy uchwyt z jednym punktem do elastycznego mocowania uchwytu i pręt poziomy (pręt sworzniowy) jak dla uchwytu na dwie linki, z maksymalnym dystansem 6 mm pomiędzy elastycznym punktem zaczepienia a punktem styku pręta poziomego z widelcem jarzma.
- e) Dla jednolinkowych układów sterowania na uwięzi, usztywnienie linki w przedniej części uchwytu jest niedopuszczalne, a jakiegokolwiek mechanizm skręcający, nastawiający lub inny sterujący musi być umieszczony z tyłu widełek jarzma.
- f) Podczas części lotu z pomiarem czasu, pręt poziomy musi leżeć na obrotowym widelcu jarzma.
- g) Wykorzystanie siły fizycznej w celu zwiększenia prędkości modelu podczas próby bicia rekordu jest zabroniony i skutkuje anulowaniem próby.

### 2.7.5. Wysokość lotu:

Normalna wysokość lotu musi mieścić się między 1 i 3 metry.

kontynuacja/...

**2.7.6. Dokładność pomiaru:**

- a) Prędkość zostanie zarejestrowana w kilometrach na godzinę, zaokrąglonych do najbliższej liczby w dół 1/10 części kilometra.
- h) Wyścigi zespołowe modeli, (czas wyścigu) Rekordy na ponad 100 okrążeń (podklasa 136) oraz na 200 okrążeń (podklasa 137) (10 i 20 km):

Czas rekordu w wyścigu zespołowym można ustanowić w biegu na ponad 10 km (100 okrążeń) (normalny wyścig lub półfinał) lub w biegu na 20 km (200 okrążeń) (finał) pod warunkiem osiągnięcia rekordu podczas biegu w normalnych zawodach podczas mistrzostw świata i kontynentów. Wynik rekordowy to czas rejestrowany po ukończeniu odpowiedniego biegu.

**2.8. PRZEPISY SPECJALNE DLA REKORDÓW NA WYSOKOŚĆ****2.8.1. Weryfikacja urządzeń pomiarowych:**

- a) W celu ustalenia wysokości nad punktem startowym jest wymagane:
  - i) albo użycie małych barografów specjalnych do zamontowania na pokładzie modeli samolotów lub aerostatów; barografy powinny być zatwierdzone przez aeroklub narodowy.
  - ii) lub użycie urządzenia elektronicznego umieszczonego na pokładzie modelu samolotu lub aerostatu przeznaczonego do rejestracji wysokości i zapisu odczytów, albo w formie graficznej lub cyfrowej. Każde takie urządzenie elektroniczne musi być skalibrowane przed próbą, a świadectwo kalibracji załączone do wniosku o ustanowienie rekordu.
    - Urządzenie pomiarowe musi być wyzerowane w punkcie startu. Jeśli urządzenie nie ma takiej funkcji to wysokość punktu startu (uruchomienia) muszą być określone i zarejestrowane. Oświadczenie wyraźnie wskazuje, że wysokość punktu startu (uruchomienia) i wysokości osiągniętego są wymagane. Musi być on podpisane przez pilota i uzasadnione przez oficjalnego obserwatora(-ów) oraz zawarte w dokumentacji rekordu.
  - v) lub zapewnienie wykwalifikowanych obserwatorów korzystających z teodolitów lub teledyktacji, dostarczone instrumenty muszą być zatwierdzone przez aeroklub narodowy.
  - v) lub użycie barografu na statku powietrznym podążającym za modelem, który nigdy nie przekracza maksymalnej wysokości modelu. Oficjalny obserwator musi znajdować się w samolocie podczas lotu, a odczyt z barografu musi zostać podpisany przez oficjalnego obserwatora i pilota.
- b) Jeśli używane są teodolity lub teledyktacja aeroklub narodowy:
  - i) Musi podać opis urządzeń i metody ich wykorzystywania, podpisane oświadczenie potwierdzające osiągnięty stopień dokładności oraz sprawozdanie dotyczące urządzeń i zastosowanej metody.
  - ii) W przypadku barografu, kalibracja musi być przeprowadzona manometrem pod ciśnieniem bezwzględnym, z możliwością użycia tabel przeliczeniowych ciśnienie-wysokość International Civil Aeronautics Organisation.

**2.8.2. Punkt lądowania:**

Dla modeli sterowanych radiowo, wliczając balony na ogrzane powietrze, lądowanie musi nastąpić w promieniu 500 metrów od punktu startowego, jak opisano w 2.3.2. W przypadku jednoczesnych prób na odległość i wysokość lądowanie musi być wykonane w sposób opisany w 2.4.4.

**2.9. PRZEPISY SPECJALNE DLA REKORDÓW NA ODLEGŁOŚĆ PO OBWODZIE ZAMKNIĘTYM**

- 2.9.1. Dla modeli sterowanych radiowo długość obwodu musi być na bazie 500 m dla modeli z napędem tłokowym/elektrycznym, a na bazie 100 m dla szybowców.
- 2.9.2. Części długości obwodu nie są wliczane do zgłaszanego rekordu.

**2.10. PRZEPISY SPECJALNE DLA AEROSTATÓW****2.10.1 GENERALNIE****2.10.1.1 Powierzchnia**

Wielkość czasy musi być rejestrowana.

**2.10.1.2 Punkt lądowania**

Dla balonów na ogrzane powietrze nie wymaga się ustalenia punktu lądowania przed lotem.

*kontynuacja/...*

**2.10.1.3 Zastępca pilota**

Dla lotów aerostatami nie zezwala się na pilota zastępczego.

**2.10.1.4 Miejsce lotów**

Dla prób lotów na dworze teren lotu to otwarty teren.

**2.10.2 REKORDY DLA BALONÓW NA OGRZANE POWIETRZE NA CZAS LOTU****2.10.2.1 Zapis czas**

Czas lotu zaczyna się, kiedy dolna część balonu dotknie podłoża. Na starcie nie akceptuje się podskoków.

**2.10.2.2 Koniec lotu**

Czas lotu kończy się, gdy jakkolwiek część balonu dotyka ziemi lub przeszkody.

**2.10.2.3 Pomiar czasu**

Zgodnie z przepisem 2.3.3.

**2.10.3 REKORDY DLA AEROSTATÓW NA ODLEGŁOŚĆ****2.10.3.1 Punkt startowy**

Punkt startowy to punkt, w którym model odrywa się od podłoża. Na starcie nie akceptuje się podskoków.

**2.10.3.2 Punkt lądowania**

Dla balonów na ogrzane powietrze nie wymaga się ustalenia punktu lądowania przed lotem.

**2.10.4 REKORDY DLA STEROWCÓW NA PRĘDKOŚĆ W LINII PROSTEJ****2.10.4.1 Baza**

Dla sterowców baza musi mieć 200 m dla rekordów na zewnątrz i 50 m rekordów w hali i loty muszą być prowadzone w obu kierunkach bez międzylądowania.

**2.10.5 REKORDY DLA STEROWCÓW NA PRĘDKOŚĆ PO OBWODZIE ZAMKNIĘTYM****2.10.5.1 Baza**

Dla sterowców i rekordów na zewnątrz podstawą jest prostokąt 100x50 m. Dla rekordów w hali podstawą jest prostokąt o wymiarach 50x25 metrów. Narożniki są określone przez pionowych pylony. Linia startu/mety jest poza jednym z mniejszych boków podstawy. Podstawa musi być pokonana pięciokrotnie.

**2.10.6 REKORDY DLA STEROWCÓW NA ODLEGŁOŚĆ PO OBWODZIE ZAMKNIĘTYM****2.10.5.1 Baza**

Zgodnie z przepisem 2.10.5.1

||

**2.10.7 CZAS LOTU STAJONARNEGO BALONU NA OGRZANE POWIETRZE****2.10.7.1 Poziom lotu**

Balon musi mieć ustabilizowany lot pomiędzy ziemią i ograniczoną wysokością. Maksymalna wysokość lotu jest zdefiniowana za pomocą liny przymocowanej do dna kosza. Długość liny poniżej kosza wynosi 25 cm dla rekordów w hali i 1 m do rejestrów na dworze. Wolny koniec liny powinien dołączony mieć małą ciężar do utrzymywania kontaktu z podłożem, tak długo jak to możliwe.

||

**2.10.7.2 Czas lotu**

Czas lotu liczy się od momentu oderwania się balonu od ziemi.

Czas lotu zatrzymuje się, gdy:

- i) kosz ma kontakt z ziemią;
- ii) lub lina traci kontakt z ziemią;
- iii) lub jakaś część balonu zetknie się z przeszkodami (budynek, ściana, drzewo, linia).

**2.10.7.3 Pomiar czasu**

Zgodnie z przepisem 2.3.3.

||



**2.11. DOKUMENTACJA PRÓBY BICIA REKORDU**

Celem procedur homologacyjnych i wymagań jest ustalenie, jak tylko możliwe, że dany model samolotu rzeczywiście osiąga deklarowany wynik oraz, że lot został wykonany w ramach wymogów i norm niniejszego Kodeksu Sportowego. Wiele składników związanych z lotem wymagają odpowiednich danych, które należy złożyć w celu potwierdzenia próby bicia rekordu. W niezwykłych okolicznościach FAI może zażądać dodatkowych informacji wyjaśniających, aby zapewnić, że cele te zostały osiągnięte.

**2.11.1. Dokumentację należy składać do FAI w ciągu 120 dni od próby bicia rekordu. Powinna ona zawierać:**

- a) Wypełniony oficjalny formularz, jak pokazano w Tabeli II.
- b) Rysunek modelu samolotu w trzech rzutach z podstawowym wymiarami z określoną skalą. Wymagana jest oficjalna kontrasygnata przenika aeroklubu narodowego na certyfikacie modelu.
- c) Fotografia modelu samolotu. Wymagana jest oficjalna kontrasygnata urzędnika aeroklubu narodowego na fotografii modelu.
- e) Oświadczenie o danych uzupełniających wymienionych w 2.12 poniżej.
- f) Prawidłowo wypełniona Table III Record Dossier Check Form.

2.11.2. Kserokopie dokumentacji rekordów są dostępne na pisemny wniosek aeroklubu narodowego za opłatą w wysokości 40 Euro za dokumentację do 10 stron i dodatkowo 5 Euro za następną stronę.

**2.12. DANE UZUPEŁNIAJĄCE:**

- a) Choć liczbowe limity są ustalane dla konkretnych klas, np. 2.3.2. to dla punktu lądowania, czasu pracy silnika, lub jak to jest w 2.4.3. dla rozbiegu, pomiar tych określonych wielkości powinien być wyszczególniony w sekcji danych potwierdzających.
- b) Jeśli barografy, specjalne urządzenia elektroniczne, sprzęt do pomiaru czasu itp., są użyte, to należy zapewnić wystarczający opis do ustalenia dokładności i wiarygodności tych urządzeń.
- c) Należy przedstawić oświadczenia, że wszystkie wymogi dla poszczególnych kategorii zostały spełnione.
- d) Szerokość i długość startu oraz punktów lądowania, a także obliczenia matematyczne, muszą być wykazane w ewidencji obejmującej duże odległości w locie po okręgu.
- e) Wykaz wszystkich urzędników i obserwatorów uczestniczących powinien być załączony. Karta danych potwierdzających powinna być podpisana przez kierującego funkcjonariusza.
- f) Dla celów historycznych pożądany jest krótki opis lotu. Dane takie jak pogoda, sprzęt specjalny w modelach lub na ziemi oraz wszelkie niezwykłe okoliczności występujące w czasie lotu powinny być określone. Ta sekcja nie jest oficjalnie wymagana, ale funkcjonariusze są zachęceni do przedstawienia tych danych na osobnym arkuszu papieru w celu późniejszego wykorzystania.
- g) Dla rekordów na czas i odległość po obwodzie zamkniętym dla modeli samolotów (bez względu na źródło zasilania) musi być sporządzone oświadczenie, które wskazuje ponad wszelką wątpliwość, że wymagania punktu 2.2.13 Miejsce startów, zostały spełnione. Dokumentacja, taka jak fotografie, mapy i obserwacje pogodowe mogą być częścią takiego oświadczenia.
- h) POMIAR CZASU 2.3.3 (długość lotu) 2.5.2. i 2.6.2. (prędkość) plus aerostaty (2.10).
  - i) Opisz w skrócie, metody stosowane do pomiaru czasu.
    - ii) Ilość stoperów
    - iii) Pozycje chronometrażystów
    - iv) Użyty sprzęt elektroniczny
  - i) BAZA 2.4.1.(odległość) 2.5.1 i 2.9.1 (prędkość obwód zamknięty) 2.6.1. plus aerostaty (2.10)
    - i) Opisz w skrócie, metody ustanowienia bazy pomiarowej.
    - ii) Sprzęt pomiarowy
    - III) Sposób oznakowania granic baz
    - iv) Liczba obserwatorów na granicach baz
    - v) Sposób sygnalizacji, bazy do pilota
    - vi) Dostarcz szkic trasy, definiujący punkty bazowe, punkty zwrotne, słupy markery, granice baz wysokościowych i lokalizację funkcjonariuszy w stosunku do trasy

**.WSZYSTKIE WYMAGANIA Z PUNKTÓW 2.4.2, 2.8.1, 2.12 MUSZĄ BYĆ TAKŻE ZAOBSERWOWANE I ODNOTOWANE W DOKUMENTACJI.**

**TABLE I**  
**CLASSIFICATION OF RECORDS**  
 PAGE 1 OF 2

SUB CLASS		CATEGORY (Type of model aircraft)	GROUP (Method of propulsion)	TYPE			
				Duration	Distance in a straight line	Gain in altitude	Speed
F1 FREE FLIGHT	Open	Glider	n/a	101	102	103	n/a
		Aeroplane	Extensible Motor	104	105	106	107
	Piston Motor		108	109	110	111	
	Open	Indoor Aeroplane	Extensible Motor	DURATION			
				Ceiling Cat I <8M (a)	Ceiling Cat II 8-<15M (b)	Ceiling Cat III 15-<30M (c)	Ceiling Cat IV >30M (d)
				115 (a)	115 (b)	115 (c)	115 (d)
				125 (a)	125 (b)	125 (c)	125 (d)
				116 (a)	116 (b)	116 (c)	116 (d)
				117 (a)	117 (b)	117 (c)	117 (d)
				118 (a)	118 (b)	118 (c)	118 (d)
	F1N	Indoor Glider	n/a	118 (a)	118 (b)	118 (c)	118 (d)
	F1D	Indoor Aeroplane	Extensible Motor	DURATION IN COMPETITION			
				One Flight		Two Flights	
119				120			
F1L			122		123		
F2 CONTROL LINE CIRCULAR FLIGHT	Open	Aeroplane	Piston Motor	SPEED			
				SWEPT VOLUME cm <sup>3</sup>			
				0,00 to 1,00	1,01 to 2,50	2,51 to 5,00	5,01 to 10,00
	130			131	132	133	
				Speed in Competition			
				134*			
Open		Reaction Motor	135				
			TEAM RACE (Race Time)				
F2C			Piston Motor	100 laps - 136*		200 laps - 137*	

\* Only in World Championships & Continental Championships.  
 Reference paragraph 2.1.4.

cont/...

## CLASSIFICATION OF RECORDS

PAGE 2 OF 2

SUB CLASS		CATEGORY (Type of model aircraft)	GROUP (Method of propulsion)	TYPE						
				Duration	Distance in a straight line	Gain in altitude	Distance goal and return	Speed	Distance in a closed circuit	Speed in a closed circuit
F3 RADIO CONTROL FLIGHT	Open	Aeroplane	Piston Motor	141	142	143	144	145	146	147
		Seaplane		148	149	150	151	152	153	154
		Glider	n/a	155	156	157	158	159	160	161
		Helicopter	Piston Motor	162	163	164	165	166	167	168
	F3D	Aeroplane		In Competition – 10 laps						
F5 RADIO CONTROL FLIGHT	Open	Aeroplane	Electric Motor S	171	172	173	174	175	176	177
			Electric Motor SOL	185	186	187	188	189	190	191
			Electric Motor COMB	192	193	194	195	196	197	198
		Helicopter	Electric Motor	199	200	201	202	203	204	205
	F5D	Aeroplane		In Competition – 10 laps						
* Only in World Championships & Continental Championships. Reference paragraph 2.1.4.										
F7 RADIO CONTROL FLIGHT	Open	Airships	Piston Motor	Outdoor						
				206	207	208	209	210	211	
				Indoor				212	213	214
			Electric Motor	Outdoor						
				215	216	217	218	219	220	
				Indoor				221	222	223
		Hot Air Balloons	n/a	Outdoor						
				Duration	224	Distance in a straight line		225		
				Gain in altitude	226	Stationary Flight Duration		227		
				Indoor						
Duration	228	Stationary Flight Duration		229						

**TABLE II A**  
**APPLICATION FOR RECORD ATTEMPT CONFIRMATION**  
**MODEL AIRCRAFT**

1. Sub-Class: \_\_\_\_\_ Category: \_\_\_\_\_
2. Group (Propulsion): \_\_\_\_\_ Type (numerical): \_\_\_\_\_  
 ----- (All from Table I, Part Two of the FAI Sporting Code) -----
3. Record figure claimed: \_\_\_\_\_ 3. Date of record attempt: \_\_\_\_\_
4. Name(s) of claimant(s): \_\_\_\_\_
5. Course/Place: \_\_\_\_\_
6. FAI Sporting License No(s): \_\_\_\_\_
7. Nationality: \_\_\_\_\_
8. Name of NAC: \_\_\_\_\_
9. Characteristics of Model Aircraft:
- Principal Dimensions (Metric Units): Span \_\_\_\_\_ Length \_\_\_\_\_ Height \_\_\_\_\_
- Total surface area \_\_\_\_\_ dm<sup>2</sup>
- Weight: Without fuel \_\_\_\_\_ With fuel \_\_\_\_\_
- Loading: Minimum \_\_\_\_\_ Maximum \_\_\_\_\_
- Motor: \_\_\_\_\_ Electric motors: \_\_\_\_\_
- Bore \_\_\_\_\_ Make/type \_\_\_\_\_
- Stroke \_\_\_\_\_ Nominal capacity \_\_\_\_\_ VA
- Swept volume \_\_\_\_\_ Power source(s) S SOL COMB Encircle which is applicable
- Make \_\_\_\_\_ Type of cells \_\_\_\_\_
- No. of cells S: \_\_\_\_\_ SOL: \_\_\_\_\_
- No of sources of current - COMB: \_\_\_\_\_
- Type of sources of current - COMB: \_\_\_\_\_
- Total working voltage: \_\_\_\_\_ V
10. I/we, the undersigned, certify that all requirements of the Sporting Code for this category have been met to the best degree that I/we can determine.

Signature of Directing Official \_\_\_\_\_

Signature(s) of Claimant(s) \_\_\_\_\_

Certification by NAC Official \_\_\_\_\_

## 11. Enclosures:

- a) three view drawing
- b) photograph of the model aircraft
- c) statement of all necessary supporting data

✓ for enclosed documents



Official Stamp of NAC

**TABLE II B**  
**APPLICATION FOR RECORD ATTEMPT CONFIRMATION**  
**MODEL AEROSTATS**

4. Sub-Class: \_\_\_\_\_ Category: \_\_\_\_\_

5. Group (Propulsion): \_\_\_\_\_ (Airship only)

Type (numerical): \_\_\_\_\_

----- (All from Table I, Part Two of the FAI Sporting Code) -----

6. Record figure claimed: \_\_\_\_\_ 3. Date of record attempt: \_\_\_\_\_

9. Name of claimant: \_\_\_\_\_

10. Course/Place: \_\_\_\_\_

11. FAI Sporting License No: \_\_\_\_\_

12. Nationality: \_\_\_\_\_

13. Name of NAC: \_\_\_\_\_

9. Characteristics of Model Aerostats:

9.1- Hot Air Balloons:

Volume of envelope (m<sup>3</sup>): \_\_\_\_\_

Total weight of model (gas included, Kg): \_\_\_\_\_

9.2- Airships:

Volume of envelope (m<sup>3</sup>): \_\_\_\_\_

Size of model (m): Length: \_\_\_\_\_ Width: \_\_\_\_\_ Height: \_\_\_\_\_

Total weight of model (deflated, Kg): \_\_\_\_\_

10. Motor(s) (Airship only):   Total electric power = \_\_\_\_\_ V

Piston Electric  
 ✓ as appropriate

11. I, the undersigned, certify that all requirements of the Sporting Code for this category have been met to the best degree that I can determine.

\_\_\_\_\_  
 Signature of Directing Official

\_\_\_\_\_  
 Signature of Claimant

Certification by NAC Official \_\_\_\_\_

12. Enclosures:  for enclosed documents
- a) three view drawing
- b) photograph of the model aerostat
- c) statement of all necessary supporting data



Official Stamp of NAC



**TABLE III - CHECKLIST RECORD DOSSIER – MODEL AIRCRAFT**

When preparing a world record dossier check against the list that all requirements have been met.

In the "Check Mark" column, mark ✓ when OK and mark – if not applicable

ITEM No.	DESCRIPTION	CHECK MARK
	<b>GENERAL</b> FAI Office in Lausanne notified by email or fax within seven (7) days of the day the record was set.	
1	Table II A or B properly filled out and signed (family names in block letters). Remember certification by NAC official.	
2	Three-view drawing of model, certified by NAC Official (2.11.1.b).	
3	Photograph of model, certified by NAC Official (2.11.1.c).	
4	List of officials and observers, signed by Directing Official (2.12)	
5	Summary of all supporting data submitted with the dossier (2.11.1.e).	
6	All supporting data signed by Directing Official (2.12).	
7	Description of record attempt (2.12).	
7a	Claimant is the builder of the model (if applicable, see 2.1.3).	
7b	Claimant(s) confirm that the aircraft is intended to be a model (1.1).	
8	For RC records, a statement confirming that the model was in the sight of the pilot who was in direct radio control of the model aircraft via a transmitter, for the whole of the flight (2.2.5 & 2.2.6).	
8a	For F5 COMB records, claimants must provide authenticated evidence for each of the minimum two power sources.	
	<b>DURATION RECORDS</b>	
9	Flight card, showing both stopwatch readings entered in ink, signed by both time-keepers (2.3.3).	
9a	Final record figure rounded off to lower whole second, discarding fractions of a second (2.3.4).	
9b	Certificate on accuracy of stopwatches (2.3.4) or special timing devices (2.12).	
9c	Statement that duration of take-off run of hydroplane does not exceed 2% of total flight time (2.3.1.2).	
9d	Statement that duration of engine run of RC models is not less than 98% of total flight time (2.3.1.4).	
9e	Statement on landing point for RC models, excluding hot air balloons (2.3.2).	
9f	Statement on flying site required for powered models (2.2.13).	
9g	For hot air balloons, a statement that the record flight did not include rebounds on take-off (2.10.2.1).	
	<b>DISTANCE RECORDS IN STRAIGHT LINE</b>	
10	Official map showing record distance, take-off and landing points (2.4.2) (or WGS84 software calculation): at least scale 1:100,000 for distances up to 50 kms; at least scale 1:200,000 in Gauss-Krieger system for distances from 50 to 500 km. WGS84 software calculation for distances greater than 500 km. (2.4.2).	
10a	Geographic coordinates of take-off and landing point (2.4.2 and 2.11).	
10b	Calculation of record distance by Geographic Scientific Body including statement on degree of accuracy of the calculation (2.4.2) signed by the Directing Officials.	
10c	Statement of actual landing point with reference to point of landing made in writing before start of record attempt (2.4.4). Excludes hot air balloons.	
10d	For aerostats, a statement that the record flight did not include rebounds on take-off (2.10.3.1)	
	<b>SPEED RECORDS IN STRAIGHT LINE (Free Flight and Radio Controlled)</b>	
11	Flight card with both stopwatch readings of each of the two flights required (2.5.2) or the time recorded thereof by an electronic timing device (B.8.9), signed by the time-keepers and the Directing Official.	
11a	Certificate on measuring of the speed course (2.5.1, 2.10.4.1 and 2.12).	
11b	Statement on method used to determine altitude and speed (2.5.1).	
	<b>SPEED RECORDS IN CLOSED CIRCUIT</b>	
12	Flight card with both stopwatch readings of the record flight, or the time recorded thereof by an electronic timing device (B.8.9), signed by both time-keepers and the Directing Official (2.6.2).	
12a	Description and sketch of arrangement of the course (2.12b)	
12b	Statement on measurement of the base (2.6.1, 2.10.5.1).	
	<b>ALTITUDE RECORDS</b>	
13	Barograph or permitted altitude device record signed by Directing Official (2.8.1).	
13a	If model has been followed by full size aircraft, barograph record should be countersigned by both the pilot and official observer (2.8.1)	
13b	Barograph or permitted altitude device calibration record or calibration table (2.8.1).	
13c	If theodolites were used, readings should be recorded and calculations of height must be submitted, signed by official observer (2.8.1).	
13d	Description of special equipment used, include a signed statement on accuracy and calibration certificate for any electronic device used to record altitude (2.8.1).	
13e	Statement on landing point for RC models (2.8.2). Excludes hot air balloons.	
	<b>SPEED RECORDS IN CIRCULAR FLIGHT (Control Line)</b>	
14	Flight card with either both stopwatch readings or the time recorded thereof by an electronic timing device (B.8.9), signed by the time-keepers and Directing Officials.	
14a	Statement that line length is in accordance with the requirements of 2.7.1.	
	<b>DISTANCE RECORDS IN CLOSED CIRCUIT</b>	
15	Description and sketch of arrangement of course (2.9.1).	
15a	Statement on measurement of base (2.9.1).	
15b	Statement on flying site required for powered models (2.2.13)	
	<b>HOT AIR BALLOONS STATIONARY FLIGHT DURATION</b>	
16	Statement that the requirements of 2.10.1 & 2.10.2 were met.	

**STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA**