

Regulamin Lokalny i Katalog Zadań

## FAI 2 WORLD LEAGUE CUP

### 12. OTWARTE Mistrzostwa Polski w Slalomie Motoparalotniowym

#### GRAND PRIX SLALOM JUTROSIN 2026

Jutrosin, Polska

15 – 22 sierpnia 2026

#### PATRONAT

Aeroklub Polski – Komisja Mikrolotowa AP

FAI – Fédération Aéronautique Internationale

#### OFICJALNE ZAWODY FAI 2 WORLD LEAGUE CUP

#### REGULAMIN I KATALOG ZADAŃ

Lokalizacja	Kraj	Data
Jutrosin (Akwen Wodny)	Polska	15 – 22.08.2026

#### ORGANIZATOR:

Aeroklub Ostrowski

Stowarzyszenie Paralotnie Michałków

Gmina Jutrosin

#### W IMIENIU ŚWIATOWEJ FEDERACJI LOTNICZEJ FAI

<b>Adres organizatora:</b>	Aeroklub Ostrowski, Michałków, gmina Jutrosin
<b>Telefon:</b>	+48 793 474 312
<b>E-mail:</b>	jutrosin@michalkow.pl
<b>Strona oficjalna:</b>	<a href="https://michalkow.pl/zawody/">https://michalkow.pl/zawody/</a>

#### PRZEPISY CIMA FAI

Niniejsze Przepisy Lokalne łączą Część Ogólną oraz Część 10 Kodeksu Sportowego FAI z przepisami i wymaganiami specyficznymi dla tych mistrzostw. W przypadku niejasności lub pominięć, pierwszeństwo mają zapisy Kodeksu Sportowego FAI przed treścią Przepisów Lokalnych.

#### WYJAŚNIENIE

Klasy PF1, PF1s, PF1f, PL1 oraz PL1s to motoparalotnie.

**SPIS TREŚCI**

PRZEPISY CIMA FAI.....	1
WYJAŚNIENIE .....	1
SPIS TREŚCI.....	2
1 OPIS ZAWODÓW .....	4
2 CELE.....	4
3 PLAN.....	4
4 ORGANIZATORZY.....	4
5 REJESTRACJA .....	5
6 WPISOWE.....	5
6.1 Stawki wpisowego.....	5
6.2 Sesje treningowe.....	5
6.3 Wpisowe obejmuje .....	5
7 UBEZPIECZENIE .....	5
8 JĘZYK .....	6
9 KATEGORIE.....	6
9.1 FAI 2 OPEN World League Cup / Mistrzostwa Polski .....	6
9.2 Grand Prix Slalom Jutrosin (GPSJ) — klasy lokalne .....	6
10 WYMAGANIA SPRZĘTOWE.....	6
10.10 Sprzęt autoryzowany .....	7
10.10.1 Klasy PF1m, PF1f, PL1.....	7
10.10.2 Klasy PF1s i PL1s (Serial).....	7
10.11 Biuletyn Zatwierdzonych Silników — Klasy PF1s i PL1s (Serial) .....	7
10.11.1 Ogólne kryteria dopuszczenia .....	7
10.11.2 Wyłączność akceptacji .....	7
10.11.3 Ocena niezgodności .....	8
10.11.4 Ciężar dowodu .....	8
10.11.5 Konsekwencje .....	8
10.12 Paralotnie.....	8
11 ODPRAWY .....	8
12 PRZYGOTOWANIE DO LOTU.....	8
13 USZKODZENIE SPRZĘTU W TRAKCIE ZAWODÓW .....	8
14 LOTY TESTOWE I INNE.....	9
15 DYSCYPLINA NA LOTNISKU.....	9
16 POGODA.....	9
17 TRENING.....	9
18 PROCEDURY STARTÓW I LĄDOWAŃ .....	9
19 BEZPIECZEŃSTWO .....	10
20 SKARGI.....	10
21 POMIAR CZASU I PUNKTACJA .....	10
22 ZADANIA.....	11
23 KARY .....	11

24	PROCEDURY ZADAŃ .....	12
24.1	Klasy indywidualne.....	12
24.2	Zespoły Wyścigowe (RCT — Racing Teams).....	12
25	SPECYFIKACJA STADIONU.....	13
25.10	Oficjalny układ — klasy indywidualne.....	13
25.11	Oficjalny układ — Zespoły Wyścigowe (RCT) .....	13
26	OFICJALNY KANAŁ KOMUNIKACJI .....	14
27	WAŻNOŚĆ ZAWODÓW .....	14
28	STATUS PRZEPISÓW I REGULAMINÓW .....	14
29	GRAND PRIX SLALOM JUTROSIN (GPSJ) — FORMAT.....	14
29.1	Finały GPSJ .....	15
29.2	Luckylosers.....	15
29.3	Finały Debiut .....	15
29.4	Pokazy Sztafet (Racing Teams / Relay).....	15
30	KATALOG ZADAŃ.....	16
30.1	Klasy indywidualne.....	16
30.2	Zespoły Wyścigowe (RCT) .....	20

## 1 OPIS ZAWODÓW

Slalom motoparalotniowy to wyścig rozgrywany wokół pylonów. Przed każdymi zawodami ustalany jest katalog różnych tras slalomowych. Urządzenie pomiarowe rejestruje czas startu i zakończenia zadania w momencie przelotu pilota przez bramkę. Zwycięzcą zadania zostaje pilot, który ukończy je w najkrótszym czasie bez kar.

Wydarzenie w Jutrosinie łączy oficjalne zawody FAI 2 World League Cup oraz 12. Otwarte Mistrzostwa Polski w Slalomie Motoparalotniowym z towarzyszącym pokazem Grand Prix Slalom Jutrosin (GPSJ) — rozgrywanym wg odrębnej rozpiski, jeśli warunki pogodowe na to pozwolą.

## 2 CELE

- 2.1 Wyłonienie mistrzów Polski w slalomie motoparalotniowym.
- 2.2 Promowanie bezpieczeństwa oraz rozwój szkolenia i rywalizacji.
- 2.3 Wymiana pomysłów i wzmacnianie przyjacielskich relacji między uczestnikami zawodów FAI.
- 2.4 Umożliwienie uczestnikom dzielenia się doświadczeniem, wiedzą i informacjami.

## 3 PLAN

Wydarzenie	Data
Dzień organizacyjny / rejestracja / rezerwowy dzień treningowy	15.08.2026
Dzień treningowy / rejestracja	16.08.2026
Dzień treningowy / rejestracja	17.08.2026
Odprawa Główna	17.08.2026, godzina do potwierdzenia
Zawody FAI / MP	18.08.2026
Zawody FAI / MP	19.08.2026
Zawody FAI / MP	20.08.2026
Zawody FAI / MP	21.08.2026
Zawody FAI / MP (ew. poranek, jeśli będzie mniej niż 8 tasków)	22.08.2026
Finały Grand Prix Slalom Jutrosin (jeśli pogoda nie pozwoli — „Luckylosers” rozgrywane rano)	22.08.2026
Ceremonia Wręczenia Nagród	22.08.2026, godzina do potwierdzenia

### Uwagi:

- Całe Mistrzostwa Polski oraz OPEN rozgrywane są zgodnie z regulaminem FAI.
- Grand Prix Slalom Jutrosin (GPSJ) odbywa się zgodnie z odrębną rozpiską, o ile pozwoli na to pogoda.
- W razie nierozegrania finałów GPSJ wyniki do przyznania nagród zostaną zaczerpnięte z ostatnich rozegranych tasków lub z klasyfikacji MP FAI 2.

## 4 ORGANIZATORZY

Funkcja	Imię i nazwisko
Dyrektor Wydarzenia	Karol Skarzyński
Zastępca Dyrektora Wydarzenia	Dariusz Kempiański

<b>Dyrektor Sportowy (Dyrektor Zawodów)</b>	Paweł Kluczyk
<b>Zastępca Dyrektora Sportowego</b>	Tomasz Walczak
<b>Sędzia Główny</b>	Małgorzata Okoń
<b>Sędzia Startowy</b>	Jacek Witek

## 5 REJESTRACJA

Każdy pilot zamierzający wziąć udział w zawodach zobowiązany jest wypełnić oficjalny formularz zgłoszeniowy dostępny na stronie internetowej zawodów (jutrosin@michalkow.pl) w celu dokonania rejestracji.

**Podczas rejestracji na miejscu pilot przedstawia następujące dokumenty:**

- 5.1 Licencja pilota / świadectwo kwalifikacji.
- 5.2 Dokument tożsamości.
- 5.3 Certyfikat paralotni.
- 5.4 Potwierdzenie posiadania ubezpieczenia OC od odpowiedzialności cywilnej wobec osób trzecich (zob. § 7).
- 5.5 Potwierdzenie dokonania opłaty wpisowej.

## 6 WPISOWE

### 6.1 Stawki wpisowego

Wpisowe obowiązuje pilotów w każdej klasie zawodów FAI 2 / Mistrzostw Polski (MP).

Termin wpłaty wpisowego	Stawka
07.05.2026 – 31.05.2026	400 EUR
01.06.2026 – 15.07.2026	500 EUR
16.07.2026 – 17.08.2026	700 EUR

- 6.1.1 Asystenci nie wnoszą opłat za udział w zawodach.
- 6.1.2 Ostateczny termin wniesienia opłaty wpisowej: 17.08.2026.

### 6.2 Sesje treningowe

Wszystkie zaplanowane sesje treningowe (poranne i wieczorne) są płatne oddzielnie. Piloci startujący w kategorii **DEBIUT**, którzy uiścili opłatę wpisową za zawody, są zwolnieni z dodatkowych opłat za treningi.

Dzień treningowy	Stawka
Pierwszy dzień treningowy (sesja poranna i wieczorna)	100 EUR
Każdy kolejny dzień treningowy (sesja poranna i wieczorna)	50 EUR

### 6.3 Wpisowe obejmuje

- Organizację zawodów.
- Dostęp do infrastruktury zawodów.
- Zabezpieczenie nawodne (ratownictwo).
- Zabezpieczenie medyczne (karetka pogotowia).

## 7 UBEZPIECZENIE

Każdy pilot musi posiadać ważne ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej (OC) wobec osób trzecich.

Polisa musi być ważna przez cały okres trwania zawodów oraz nie może wyłączać z zakresu ochrony działalności sportowej ani udziału w zawodach sportowych. Dokument potwierdzający ten zakres ochrony należy przedstawić Organizatorowi podczas Rejestracji.

## 8 JĘZYK

Językami oficjalnymi zawodów są język polski i język angielski. Wszystkie odprawy, arkusze wyników oraz komunikacja z zawodnikami międzynarodowymi prowadzone są w języku angielskim.

## 9 KATEGORIE

### 9.1 FAI 2 OPEN World League Cup / Mistrzostwa Polski

Klasy określone w niniejszym paragrafie obowiązują w ramach zawodów FAI 2 World League Cup oraz Mistrzostw Polski i są zgodne z przepisami FAI (S10, Annex 7).

KLASA	KOD	OPIS
RPF1T	PF1	Sterowanie paralotnią / Start z nóg / Lot solo / Silnik spalinowy
RPF1Tf	PF1f	Sterowanie paralotnią / Start z nóg / Lot solo / Silnik spalinowy / kobiety
RPF1s	PF1s	Sterowanie paralotnią / Start z nóg / Lot solo / Silnik spalinowy / serial
RPL1T	PL1	Sterowanie paralotnią / Start z kót / Lot solo / Silnik spalinowy
RPL1Ts	PL1s	Sterowanie paralotnią / Start z kót / Lot solo / Silnik spalinowy / serial

**9.1.1** W ramach Mistrzostw Polski wyniki poszczególnych klas mogą zostać połączone w jedną osobną klasyfikację zarezerwowaną wyłącznie dla pilotów reprezentujących Polskę.

### 9.2 Grand Prix Slalom Jutrosin (GPSJ) — klasy lokalne

Klasy wymienione poniżej są regulacjami lokalnymi ustalonymi wyłącznie przez Organizatora i obowiązują tylko w ramach Grand Prix Slalom Jutrosin (GPSJ). Wymagania dla zawodów FAI 2 / Mistrzostw Polski określono w § 9.1 powyżej i w przepisach FAI; klasy GPSJ nie wpływają na klasyfikację FAI ani na klasyfikację Mistrzostw Polski.

Grand Prix Slalom Jutrosin rozgrywane jest bez podziałów na klasy FAI. Na potrzeby kwalifikacji do GPSJ wyróżnia się następujące kategorie:

KLASA GPSJ	OPIS
KLASYFIKACJA GENERALNA	Klasy połączone: PF1, PL1, PF1S, PL1S
DEBIUT	Zawodnicy startujący po raz pierwszy w zawodach slalomowych.
Racing Team (Sztafety)	POLSKA KONTRA RESZTA ŚWIATA — koncepcja pokazowa.

**9.2.1** Finały Debiut rozgrywane są oddzielnie w ramach kategorii DEBIUT.

**9.2.2** Sztafety RCT w formule Polska kontra Reszta Świata są częścią pokazów GPSJ (zob. § 29.4). Specyfikacje techniczne formatu sztafetowego (procedury, kary, parametry bramki) określono w § 23 (sekcja Zespoły Wyścigowe), § 24.2 oraz § 25.

## 10 WYMAGANIA SPRZĘTOWE

**10.1** Sprzęt zawodnika musi odpowiadać osiągom i standardom wymaganym podczas zawodów.

**10.2** Każdy napęd musi posiadać numer pilota z przodu i z tyłu kosza, zlokalizowany z prawej strony.

**10.3** Każdy napęd i paralotnia muszą posiadać ważne Świadectwo Zdatości do Lotu lub Pozwolenie na Lot, niewykluczające udziału w zawodach. Dokument ten musi być wydany lub uznawany przez kraj pochodzenia sprzętu, kraj zgłaszający lub kraj organizatorów. Jednostka musi w każdym momencie spełniać definicję Motoparalotni (Paramotor) FAI (S10 1.3).

- 10.4** Na czas trwania zawodów dopuszcza się posiadanie dwóch kompletów sprzętu (2 silniki i 2 paralotnie).
- 10.5** Aby zmniejszyć wyporność zbiornika paliwa, która może spowodować zanurzenie głowy pilota pod wodą, zaleca się stosowanie zbiornika o pojemności 5 litrów lub latanie z pełnym zbiornikiem.
- 10.6** Obowiązkowe jest posiadanie urządzenia wypornościowego. Zaleca się, aby było ono noszone przez pilota.
- 10.7** Zalecane jest używanie lekkiego pancerza ochronnego, spadochronu ratunkowego oraz pełnego kasku.
- 10.8** Podczas rejestracji każdy pilot zostanie sprawdzony pod kątem zgodności całkowitej masy w locie ze sprzętem przedstawionym do kontroli. Całkowita masa w locie liczona jest ze sprzętem gotowym do lotu (pilot, napęd, śmigło, paralotnia, paliwo, kask), z wyłączeniem sprzętu bezpieczeństwa (spadochronu ratunkowego, urządzenia wypornościowego oraz lekkiego pancerza ochronnego). Zestaw, którego całkowita masa w locie przekracza maksymalny limit określony w certyfikacji paralotni, nie zostanie dopuszczony do lotu.
- 10.9** W trakcie zawodów będą przeprowadzane kontrole techniczne wybranych w drodze losowania pilotów.

## 10.10 Sprzęt autoryzowany

### 10.10.1 Klasy PF1m, PF1f, PL1

Tabela maksymalnego obciążenia powierzchni paralotni:

Powierzchnia	m <sup>2</sup>	13	13.5	14	14.5	15	16	17	18	19	20	22	24
Limit obciążenia	kg	110	115	120	125	130	140	150	160	170	180	200	220

### 10.10.2 Klasy PF1s i PL1s (Serial)

Tabela maksymalnego obciążenia powierzchni paralotni:

Powierzchnia	m <sup>2</sup>	13	13.5	14	14.5	15	16	17	18	19	20	22	24
Limit obciążenia	kg	90	95	100	105	110	120	130	140	150	160	180	200

## 10.11 Biuletyn Zatwierdzonych Silników — Klasy PF1s i PL1s (Serial)

Lista zgodnych i zatwierdzonych konfiguracji silników publikowana jest w odrębnym biuletynie sezonowym, opracowywanym przez Grupę Roboczą ds. Bezpieczeństwa Motoparalotniowego (Paramotor Safety Working Group) i zatwierdzanym przez CIMA.

Biuletyn publikowany jest dla każdego sezonu po Posiedzeniu Plenarnym CIMA, nie później niż w ciągu 10 dni roboczych od jego zakończenia.

Nowe pozycje na liście mogą być zgłaszane przez producentów, krajowe organy ds. sportów lotniczych (NAC) lub pilotów. Zgłoszenia należy kierować bezpośrednio do Grupy Roboczej ds. Bezpieczeństwa Motoparalotniowego nie później niż 45 dni przed Posiedzeniem Plenarnym CIMA.

Oficjalny kanał komunikacji: [cima.secretary@fai.org](mailto:cima.secretary@fai.org)

### Oficjalna dokumentacja:

- FAI CIMA – Biuletyn Silników Klasy Serial (wersja na bieżący sezon).
- FAI CIMA – Formularz Weryfikacji Silnika Klasy Serial.
- FAI CIMA – Lista Silników Klasy Serial.

Dostępne pod adresem: <https://www.fai.org/cima-documents>

### 10.11.1 Ogólne kryteria dopuszczenia

Zatwierdzona lista obejmuje co do zasady wyłącznie silniki produkowane seryjnie w standardowej konfiguracji producenta, których maksymalny ciąg statyczny nie przekracza 100 kg. Silniki modyfikowane, eksperymentalne, prototypowe lub niestandardowe nie są umieszczane na liście.

### 10.11.2 Wyłączenie akceptacji

W klasie Serial podczas zawodów FAI Kategorii 1 i Kategorii 2 dopuszczone są wyłącznie silniki znajdujące się w zatwierdzonym biuletynie. Każdy silnik nieujęty w biuletynie uznaje się za niedopuszczony w klasie Serial, niezależnie od deklarowanej specyfikacji technicznej.

### 10.11.3 Ocena niezgodności

W przypadkach, w których Dyrektor Zawodów w sposób uzasadniony stwierdzi, że silnik został zmodyfikowany lub jest w stanie osiągać parametry przekraczające dane producenta dla konfiguracji standardowej, silnik uznaje się za podejrzany o niezgodność.

### 10.11.4 Ciężar dowodu

W takich przypadkach ciężar dowodu spoczywa w całości na pilocie, który zobowiązany jest dostarczyć weryfikowalne i obiektywne dowody potwierdzające pełną zgodność silnika z oryginalną specyfikacją producenta oraz zatwierdzoną konfiguracją.

### 10.11.5 Konsekwencje

Jeżeli pilot nie dostarczy takiego dowodu lub przedstawione dowody zostaną uznane przez Dyrektora Zawodów za niewystarczające, silnik zostanie uznany za niespełniający wymagań dla klasy Serial. Pilot może kontynuować udział w zawodach jedynie w klasie, w której dana konfiguracja silnika jest dopuszczona, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

## 10.12 Paralotnie

Paralotnie używane podczas zawodów muszą być wersjami dostępnymi na rynku. Zabrania się stosowania prototypów oraz jakichkolwiek modyfikacji następujących elementów paralotni:

**10.12.1** Kształt i wymiary paralotni.

**10.12.2** Konfiguracja i wymiary linek.

**10.12.3** Konfiguracja i wymiary taśm nośnych oraz akcesoriów taśm nośnych.

**10.13** Dyrektor Zawodów może wycofać sprzęt z użytkowania, jeśli uzna, że Świadectwo Zdatości do Lotu lub Pozwolenie na Lot jest nieważne lub że sprzęt stwarza zagrożenie.

## 11 ODPRAWY

- 11.1** Odprawa Główna zostanie zorganizowana przed pierwszym dniem zawodów. Wszyscy uczestnicy zamierzający brać udział w lotach muszą wziąć w niej udział.
- 11.3** Zostanie przedstawiony pełny opis zadania (slalom), informacje meteorologiczne, wymagania dotyczące bezpieczeństwa lotu, kary oraz szczegóły dotyczące zakazanych lub ograniczonych stref lotu.
- 11.4** Wymagania dotyczące bezpieczeństwa lotu przedstawione podczas odprawy mają status przepisów. (S10 4.21)

## 12 PRZYGOTOWANIE DO LOTU

- 12.1** Każdy silnik musi zostać poddany przeglądowi przedlotowemu przez pilota i nie może być używany do lotu, jeśli nie jest w pełni sprawny. (S10 4.23.3)
- 12.2** Uruchomienie silnika może być przeprowadzone wyłącznie w wyznaczonych strefach rozgrzewkowych, z zachowaniem najwyższej ostrożności. Zabrania się uruchamiania silnika, jeżeli napęd nie jest poprawnie założony przez pilota, wszystkie pasy nie są zapięte, a kask ochronny nie jest założony.
- 12.3** W klasie PL1 zabrania się uruchamiania silnika, jeśli pilot nie znajduje się w uprzęży.
- 12.4** Manetka gazu musi być sprawdzana ze szczególną dokładnością przed każdym lotem, aby uniknąć ryzyka zablokowania lub uszkodzenia.

## 13 USZKODZENIE SPRZĘTU W TRAKCIE ZAWODÓW

- 13.1** Każde uszkodzenie musi zostać niezwłocznie zgłoszone organizatorom; po zgłoszeniu napęd może zostać naprawiony.
- 13.2** Dopuszcza się wymianę części, o ile sprzęt zachowuje odpowiednie osiągi i kwalifikuje się do lotu w tej samej klasie.
- 13.3** Jeśli sprzęt po kolizji utraci integralność konstrukcji, obowiązkowe jest uzyskanie zgody na naprawę oraz potwierdzenie, że nadal spełnia warunki Świadectwa Zdatości do Lotu.
- 13.4** Pilot ma prawo wyboru sprzętu podstawowego lub zapasowego zadeklarowanego w formularzu rejestracyjnym przed każdym zadaniem, o ile dany sprzęt spełnia jego wymagania.

- 13.5** Żaden inny sprzęt nie będzie akceptowany po zakończeniu procesu rejestracji i rozpoczęciu pierwszego oficjalnego zadania.

## 14 LOTY TESTOWE I INNE

- 14.1** Żaden zawodnik nie może wystartować z terenu zawodów w dniu konkurencji bez zgody Dyrektora Zawodów.
- 14.2** Zgoda na lot testowy może zostać udzielona, jednak jeśli zadanie dla danej klasy już się rozpoczęło, pilot musi wylądować i wykonać start konkursowy w ramach zadania.
- 14.3** Trenowanie przed rozpoczęciem oficjalnego zadania jest zabronione.

## 15 DYSCYPLINA NA LOTNISKU

- 15.1** Sygnały porządkowe oraz schematy startów i lądowań zostaną przekazane podczas odprawy i muszą być bezwzględnie przestrzegane.
- 15.2** Wszelkie niezbędne informacje dotyczące procedur startu w zależności od warunków zostaną opublikowane w odrębnym biuletynie zawierającym graficzne wyjaśnienia procedur ruchu lotniczego.
- 15.3** Start może odbywać się wyłącznie z pomocą zarejestrowanych asystentów i tylko po uzyskaniu zgody Dyrektora Zawodów.

## 16 POGODA

- 16.1** Podczas zawodów prognozy pogody oraz bieżące wskaźniki będą ściśle monitorowane. Jako jeden z najistotniejszych czynników wpływających na bezpieczeństwo imprezy, wpływać one będą na decyzje Dyrektora Zawodów.
- 16.2** Maksymalna prędkość wiatru: 5 m/s = 18 km/h.
- 16.3** W przypadku całkowitego braku wiatru szczególna uwaga zostanie poświęcona zjawisku „lustra wodnego”, a odpowiednie działania zapobiegawcze zostaną podjęte w celu zapewnienia maksymalnego poziomu bezpieczeństwa.

## 17 TRENING

- 17.1** Planowane jest przeprowadzenie co najmniej jednej oficjalnej rundy treningowej w celu sprawdzenia, czy cała infrastruktura zawodów jest gotowa do rywalizacji.
- 17.2** Wyniki z oficjalnych rund treningowych mogą zostać wykorzystane do ustalenia kolejności startów w rundach oficjalnych.
- 17.3** Zaleca się, aby trening był prowadzony w trybie zbliżonym do rzeczywistej rywalizacji, aby dać pilotom czas na przygotowanie się do konkurencji.
- 17.4** Sesje treningowe odbywają się w dniach 15.08.2026 (dzień rezerwowy), 16.08.2026 i 17.08.2026 — rano i wieczorem. Organizator zastrzega możliwość przeprowadzenia dwóch sesji w jednym dniu, jeżeli pogoda na to pozwoli (zob. § 6.3).

## 18 PROCEDURY STARTÓW I LĄDOWAŃ

- 18.1** Harmonogram i kolejność startów będą przekazywane za pośrednictwem oficjalnego kanału komunikacji.
- 18.2** W przypadku opóźnienia startu podane godziny zostaną odpowiednio przesunięte, chyba że w odprawie zostanie ogłoszone inaczej.
- 18.3** Sygnały porządkowe są podstawowym środkiem komunikacji podczas startu — w interesie każdego pilota leży współpraca i zachowanie ostrożności.
- 18.4** Bezpieczeństwo jest zasadą nadrzędną — każda decyzja dotycząca startu lub lądowania powinna być starannie zaplanowana i wykonana w sposób maksymalnie bezpieczny, aby zminimalizować ryzyko dla innych.
- 18.5** Asystenci mogą przebywać na platformie startowej (deku) wyłącznie po uzyskaniu zgody Sędziego Startowego i z założonymi kamizelkami odblaskowymi.
- 18.6** W przypadku lądowania zawodnika z powodu problemów technicznych na platformie startu/lądowania, możliwy jest ponowny start zgodnie z ustaloną kolejnością — przed ostatnim pilotem z listy.

**18.7** Lądowanie poza wyznaczoną platformą skutkować będzie oznaczeniem DNF.

## 19 BEZPIECZEŃSTWO

- 19.1** Zawody slalomowe mogą być organizowane wyłącznie nad wodą, z zapewnionymi zespołami ratowniczymi i indywidualnymi środkami wypornościowymi.
- 19.2** Każde naruszenie zasad bezpieczeństwa lotu, przepisów bezpieczeństwa lub zasad zadania będzie skutkować nałożeniem kary lub dyskwalifikacją.
- 19.3** Działania podlegające sankcjom:
- 19.3.1** Nieautoryzowane loty w trakcie zawodów.
- 19.3.2** Używanie niezatwierdzonego sprzętu lub sprzętu niezgodnego z regulaminem.
- 19.3.3** Nieprzestrzeganie poleceń Dyrektora Zawodów.
- 19.3.4** Używanie substancji niedozwolonych, niezgodne z przepisami antydopingowymi. Powody medyczne (brak zdolności do lotu, zaniedbanie leczenia itp.).
- 19.3.5** Wykonywanie manewrów uznanych za niebezpieczne dla publiczności, zabudowań, infrastruktury zawodów lub pilota.
- 19.3.6** Przeloty nad terenami zabudowanymi.
- 19.3.7** Przeloty nad trasą slalomu, z wyjątkiem lotów medialnych (za zgodą Dyrektora Zawodów).
- 19.4** Sprzęt musi być eksploatowany zgodnie z ograniczeniami określonymi w jego Świadectwie Zdatości do Lotu lub Pozwoleniu na Lot.
- 19.5** Pilot ma obowiązek unikać ryzyka kolizji i poruszać się wyznaczonymi korytarzami między startem, strefą oczekiwania, stadionem a lądowiskiem.
- 19.6** Pilot nie może odbyć lotu, jeśli nie jest w pełni zdolny do latania. Każda kontuzja, zażywane leki lub inne czynniki mogące wpłynąć na zdolność do lotu muszą być zgłoszone Dyrektorowi Zawodów przed startem.
- 19.7** Decyzję o przeprowadzeniu kontroli antydopingowej mogą podjąć FAI, organizatorzy lub krajowe władze organizatorów.

## 20 SKARGI

- 20.1** Zawodnik, który nie jest usatysfakcjonowany z jakiegokolwiek powodu, może za pośrednictwem swojego Kierownika Zespołu złożyć pisemną skargę do Dyrektora Zawodów.
- 20.3** Skarga, która może mieć wpływ na wynik rundy, musi zostać rozpatrzona i odpowiedź na nią udzielona na piśmie przed wydaniem oficjalnego arkusza wyników.

## 21 POMIAR CZASU I PUNKTACJA

- 21.1** Wyniki czasowe weryfikowane są przez system fotofiniszu firmy LYNX System Developers INC. Kamera zapewnia dokładność pomiaru 0,001 sekundy przy prędkości do 20 000 klatek na sekundę; ręczny zoom 16–160 pozwala zidentyfikować każdego pilota podczas przelotu i zapisać obraz jako dowód w rejestrze.
- 21.2** Pilot ponosi odpowiedzialność za prawidłowe przecięcie bramki pomiarowej w ramach zdefiniowanych granic i tolerancji bramki, zgodnie z odprawą, w celu aktywacji systemu pomiaru czasu, ponieważ żaden inny dowód czasu pilota nie jest akceptowany.
- 21.2.1** Bramkę pomiarową definiuje się jako pionową płaszczyznę prostopadłą do trasy w opublikowanej pozycji bramki.
- 21.2.2** O ile w odprawie zadania nie określono inaczej, górna granica bramki pomiarowej jest definiowana przez fizyczny pionowy punkt odniesienia umieszczony tymczasowo przy bramce w celach kalibracyjnych, mierzony pionowo od poziomu wody, a tam gdzie ma to zastosowanie — od poziomu gruntu.
- 21.2.3** System fotofiniszu musi być skalibrowany przy użyciu fizycznego pionowego punktu odniesienia przy bramce pomiarowej (np. tymczasowego pylonu, masztu kalibracyjnego lub dedykowanego znacznika). Ustawienie ani orientacja kamery nie mogą redefiniować wysokości bramki pomiarowej.
- 21.3** Każde prawidłowe przecięcie bramki zostanie zapisane w postaci pliku graficznego, możliwego do wyeksportowania w przypadku skarg.
- 21.4** Zadanie oceniane jest na podstawie czasu jego ukończenia — im krótszy czas, tym wyższe miejsce.

- 21.5** Czas mierzony jest z dokładnością do jednej tysięcznej sekundy.
- 21.6** Czas decyduje o miejscu w klasyfikacji i, gdy ma to zastosowanie, jest przeliczany na punkty; w razie potrzeby doliczane są kary.
- 21.7** Arkusze wyników zawierają datę zadania oraz datę i godzinę wystawienia arkusza, numer zadania, biorące udział klasy, nazwiska zawodników, kraje, numery startowe i wyniki.
- 21.8** Arkusze wyników są oznaczane jako Wstępne, Oficjalne oraz — w razie protestów — Końcowe.
- 21.9** Wstępny arkusz wyników staje się Oficjalnym dopiero po rozpatrzeniu wszystkich skarg przez Dyrektora Zawodów.
- 21.10** Podczas zadań może być używane oprogramowanie do wyników na żywo dice.flights; po każdej sesji dane będą oficjalnie przenoszone do wstępnych arkuszy w celu dalszego przetwarzania w razie złożenia skarg.

## 22 ZADANIA

- 22.1** Zawody w slalomie motoparalotniowym obejmują maksymalnie 20 zadań dla klas indywidualnych oraz 5 zadań dla zespołów wyścigowych. Zwycięzcą zostaje pilot lub zespół wyścigowy z najniższą sumą punktów, uwzględniającą kary.
- 22.2** Aby zawody zostały uznane za ważne, w każdej klasie muszą zostać ukończone minimum 3 zadania.
- 22.3** Za każde 5 zadań wykonanych przez zawodnika (z wyłączeniem RCT) podczas zawodów odejmowany jest 1 najgorszy wynik ze wszystkich zadań:
  - 22.3.1** 5–9 ukończonych zadań — 1 najgorszy wynik odejmowany jest z zadań 1–9.
  - 22.3.2** 10–14 ukończonych zadań — 2 najgorsze wyniki odejmowane są z zadań 1–14.
  - 22.3.3** 15–19 ukończonych zadań — 3 najgorsze wyniki odejmowane są z zadań 1–19.
  - 22.3.4** 20 ukończonych zadań — 4 najgorsze wyniki odejmowane są z zadań 1–20.
- 22.4** Najgorsze wyniki będą odejmowane na bieżąco wraz z publikacją aktualnych wyników. Liczba odjętych najgorszych wyników może się zmieniać w trakcie zawodów w zależności od bieżących wyników.
- 22.5** Punkty karne nie podlegają odjęciu od wyniku pilota.
- 22.6** Jeżeli warunki pogodowe uniemożliwią latanie, klasyfikacja końcowa zawodów stanowi sumę punktów za poszczególne zadania dla każdego zawodnika; zwycięzcą zostaje zawodnik z najniższą sumą punktów w danej klasie.
- 22.7** Dyrektor Zawodów może zawiesić loty po rozpoczęciu startów, jeżeli ich kontynuacja byłaby niebezpieczna lub zaistnieje sytuacja awaryjna.
- 22.8** Jeśli okres zawieszenia będzie na tyle długi, że dałby niesprawiedliwą przewagę któremukolwiek zawodnikowi, dana runda zostanie anulowana.

## 23 KARY

- 23.1** Każdy pilot w każdym zadaniu ma obowiązek prawidłowego wykonania zadania oraz przestrzegania wszelkich zasad obowiązujących podczas lotów konkursowych. W przypadku naruszenia przepisów stosowane są odpowiednie kary:

Kodeks Punktów Karnych — Wszystkie Klasy			
Kara	Liczona wg	Punkty	Kod
Nieprawidłowy wlot	Liczba pilotów	1	FEN
Nieprawidłowy wylot	Liczba pilotów	1	FEX
Błąd w zadaniu	Liczba pilotów	2	ERR
Brak startu w zadaniu	Liczba pilotów	6	DNF
Incydent	Pozycja w zadaniu	1–3	INC
Wodowanie (poza awarię silnika)	Liczba pilotów	5	SPL

Wodowanie (awaria silnika)	Liczba pilotów	<b>2</b>	<b>ENC</b>
<b>Zespoły Wyścigowe (Racing Teams)</b>			
Wczesny wlot	Czas między pilotami × 3	<b>0</b>	<b>EEN</b>
Spóźniony wlot	Czas między pilotami	<b>0</b>	<b>LEN</b>
Sytuacja graniczna	Liczba pilotów	<b>5</b>	<b>LTD</b>

- 23.2** Kara wielokrotna — do punktacji uwzględniana jest tylko jedna kara o najwyższej wartości.
- 23.3** Każde zadanie jest rejestrowane, a oficjalny zapis służy jako dowód w razie skarg; sytuacje poza zasięgiem widoku konsultowane są z sędziami wyznaczonymi do monitorowania ruchu lotniczego.
- 23.4** Decyzją Posiedzenia Plenarnego CIMA 2026 zniesiono w zawodach slalomu motoparalotniowego kary za podwinięcie skrzydła (klapa) oraz za dotknięcie wody.

## 24 PROCEDURY ZADAŃ

### 24.1 Klasy indywidualne

- 24.1.1** Piloci startują pojedynczo, zgodnie z kolejnością, po sygnale zielonej flagi/zielonego światła od sędziów.
- 24.1.2** W strefie oczekiwania mogą znajdować się maksymalnie 3 piloci.
- 24.1.3** Wszyscy piloci kierują się bezpośrednio do strefy oczekiwania.
- 24.1.4** Pierwszy pilot wchodzi do strefy na niskim pułapie.
- 24.1.5** Drugi pilot wchodzi do strefy na średnim pułapie.
- 24.1.6** Trzeci pilot wchodzi do strefy na wysokim pułapie.
- 24.1.7** Kierunki krążenia w strefie oczekiwania zostaną określone podczas odprawy i mogą zostać zmienione decyzją Dyrektora Zawodów.
- 24.1.8** Wszyscy piloci w strefie oczekiwania mają obowiązek zachowywać widoczne odstępy w odległości i wysokości względem pilotów znajdujących się niżej.
- 24.1.9** Piloci dołączają do strefy oczekiwania i czekają na sygnał zielonej flagi/światła, by rozpocząć przelot trasy.
- 24.1.10** Pilot rozpoczyna zadanie natychmiast po sygnale zielonej flagi/światła.
- 24.1.11** Pomiar czasu rozpoczyna się, gdy pilot przelatuje przez bramkę (tylko 1 próba).
- 24.1.12** Pomiar czasu kończy się, gdy pilot przelatuje przez bramkę (tylko 1 próba).
- 24.1.13** Jeżeli w jakiegokolwiek sytuacji jednocześnie pojawi się zielona i czerwona flaga/światło, oznacza to polecenie natychmiastowego lądowania.

### 24.2 Zespoły Wyścigowe (RCT — Racing Teams)

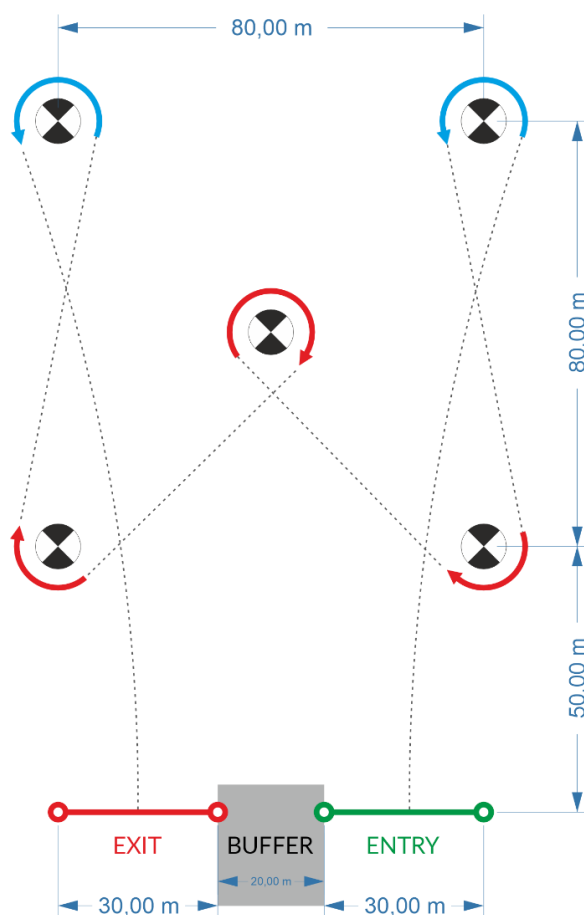
- 24.2.1** Piloci startują pojedynczo, zgodnie z kolejnością, po sygnale zielonej flagi/zielonego światła od sędziów.
- 24.2.2** Cały zespół wyścigowy (3–4 pilotów) kieruje się do strefy oczekiwania.
- 24.2.3** Pierwszy pilot przekracza bramkę, otwierając pomiar czasu dla zespołu.
- 24.2.4** Drugi pilot oczekuje przed stadionem w wyznaczonej strefie i wchodzi na bramkę wlotową dokładnie w momencie, gdy pierwszy pilot przekracza bramkę wylotową.
- 24.2.5** Trzeci pilot kontynuuje tę samą procedurę w stosunku do drugiego pilota; pomiar czasu zatrzymuje się w momencie przekroczenia przez niego bramki wylotowej.
- 24.2.6** Piloci wykonują bezpieczne lądowanie na platformie startowej (deku).
- 24.2.7** Pilot rezerwowy wyznaczony jest do zastąpienia jednego z członków zespołu w przypadku awarii silnika lub innych okoliczności.
- 24.2.8** Zasady specyficzne dla Zespołów Wyścigowych:
- Prawidłowa wymiana pilotów — brak kary.
  - Spóźniony wlot — kara LEN.
  - Sytuacja graniczna — kara LTD.
  - Wczesny wlot — kara EEN.

- Obowiązuje perspektywa strefy buforowej i strefy braku zawracania (no-return area).

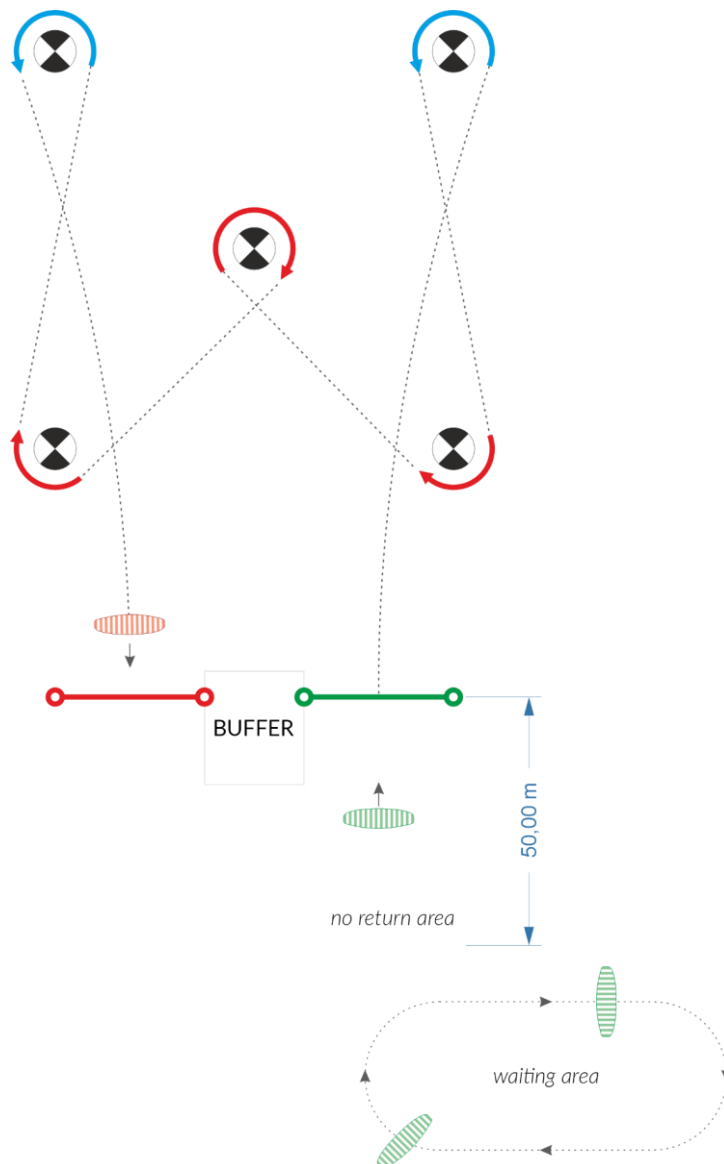
## 25 SPECYFIKACJA STADIONU

- 25.1 Oficjalny układ stadionu „5 dice” (kostka do gry).
- 25.2 Rozmiar pylonów: 8 lub 12 metrów.
- 25.3 Materiał pylonów: tkanina paralotniowa.
- 25.4 Liczba pylonów na stadion: 5 sztuk.
- 25.5 Wymiary stadionu: 80 × 80 metrów.
- 25.6 Odległość bramki od linii pierwszych pylonów: 50 metrów.
- 25.7 Szerokość bramki: 20 m (klasy indywidualne); 2 × 30 m (Zespoły Wyścigowe / RCT).
- 25.8 Materiał bramki: 4 boje polipropylenowe o średnicy 30 cm.
- 25.9 Konfiguracja zadania: 2–5 pylonów, 3–7 zakrętów.

### 25.10 Oficjalny układ — klasy indywidualne



### 25.11 Oficjalny układ — Zespoły Wyścigowe (RCT)



## 26 OFICJALNY KANAŁ KOMUNIKACJI

- 26.1** Ogólne grupy zawodów — pełniące rolę kanału ogłoszeniowego dla wszystkich uczestników wydarzenia, ułatwiające dostęp do informacji i zapewniające, że wszyscy są poinformowani na czas. Grupy będą tworzone na popularnych i powszechnie dostępnych platformach (WhatsApp, Telegram itp.).

## 27 WAŻNOŚĆ ZAWODÓW

- 27.1** Tytuł w danej klasie zostanie przyznany tylko wtedy, gdy w tej klasie zostały rozegrane co najmniej 3 rundy.
- 27.2** Aby mistrzostwa Kategorii 2 WLC były ważne, w danej klasie musi być co najmniej 15% zawodników spoza kraju gospodarza, gotowych do udziału w pierwszej rundzie i biorących udział w co najmniej 1 rundzie.

## 28 STATUS PRZEPISÓW I REGULAMINÓW

- 28.1** Po rozpoczęciu pierwszego dnia lotów konkursowych żadne zasady ani przepisy nie mogą być zmieniane. Wszelkie dodatkowe wymagania wprowadzone w trakcie zawodów nie będą działały wstecz. (S10 4.9.4)

## 29 GRAND PRIX SLALOM JUTROSIN (GPSJ) — FORMAT

## FORMAT NIE-FAI — WYDARZENIE TOWARZYSZĄCE (POKAZOWE)

**Grand Prix Slalom Jutrosin (GPSJ) NIE jest częścią oficjalnych zawodów FAI 2 World League Cup ani Mistrzostw Polski. GPSJ to odrębne wydarzenie pokazowe organizowane przez Aeroklub Ostrowski i partnerów, rozgrywane wyłącznie według regulaminu lokalnego przedstawionego w niniejszym paragrafie. Wyniki GPSJ nie wpływają na klasyfikację FAI ani na klasyfikację Mistrzostw Polski.**

GPSJ odbywa się w jednym dniu (22.08.2026) zgodnie z poniższą rozpiską. Zawody GPSJ rozgrywane są bez podziału na klasy FAI (łącznie PF1, PF1s, PL1, PL1s) — z wyjątkiem kategorii DEBIUT, która posiada własną klasyfikację.

### Uwaga ogólna:

- Jeśli warunki pogodowe nie pozwolą na rozegranie pełnego programu finałów GPSJ, wyniki do przyznania nagród zostaną zaczerpnięte z ostatnich rozegranych tasków GPSJ lub — w razie ich braku — z klasyfikacji MP FAI 2.

## 29.1 Finały GPSJ

Finały Grand Prix Slalom Jutrosin (GPSJ) rozgrywane są bez podziałów na klasy. Do Finałów wchodzi 16 najlepszych pilotów z kwalifikacji łączonej.

- 16 walczy o 8 miejsc; 8 przegranych walczy o 2 dodatkowe miejsca (task dogrywkowy). Dalej przechodzi 10 pilotów.
- 10 walczy o 5 miejsc; 5 przegranych leci o 2 dodatkowe miejsca (task dogrywkowy). Dalej przechodzi 7 zawodników.
- 7 walczy o 3 miejsca; 4 przegranych leci o 1 dodatkowe miejsce (task dogrywkowy).
- 3–4 miejsce — Mały Finał (do dwóch wygranych).
- 1–2 miejsce — Duży Finał (do dwóch wygranych).

*W Finałach taskiem decydującym jest task dogrywkowy.*

## 29.2 Luckylosers

System eliminacji rozgrywany w 2 taskach jako droga awansu do Finałów GPSJ dla zawodników sklasyfikowanych w kwalifikacjach łączonych od 17. miejsca do ostatniego.

- Przykład: zawodnicy z miejsc 17–40 (23 zawodników) walczą w 1 tasku o wejście do 10 najlepszych.
- Przegrani (13 zawodników) lecą dodatkowy task („dogrywkowy”, zawsze ten sam) i walczą o dodatkowe 6 miejsc.
- 16 pilotów awansuje do dalszego etapu (zob. § 29.1 Finały GPSJ).

## 29.3 Finały Debiut

Kategoria DEBIUT (zawodnicy startujący po raz pierwszy) rozgrywana jest bez podziałów na klasy. Finały Debiut rozgrywane są na podstawie wyników MP.

- 3–4 miejsce — Mały Finał Debiut (do dwóch wygranych).
- 1–2 miejsce — Duży Finał Debiut (do dwóch wygranych).

*W Finałach taskiem decydującym jest task dogrywkowy.*

## 29.4 Pokazy Sztafet (Racing Teams / Relay)

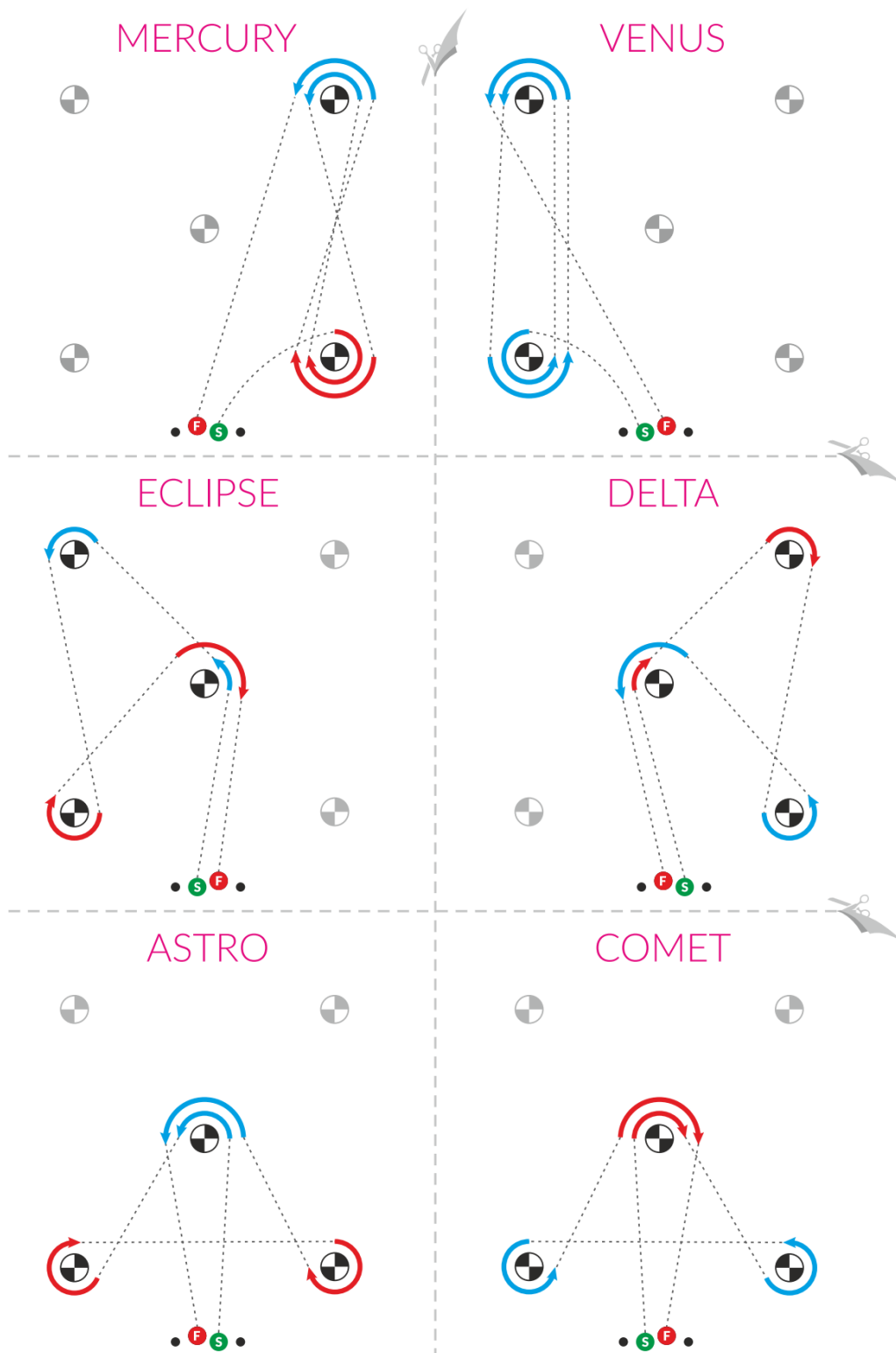
Po Finałach przewidziane są pokazy sztafet, zbudowane wokół rywalizacji „Polska kontra Reszta Świata”. Sztafety rozgrywane są zgodnie z formatem RCT (Racing Teams) określonym w § 24.2 oraz z punktacją z § 23 (sekcja Zespoły Wyścigowe).

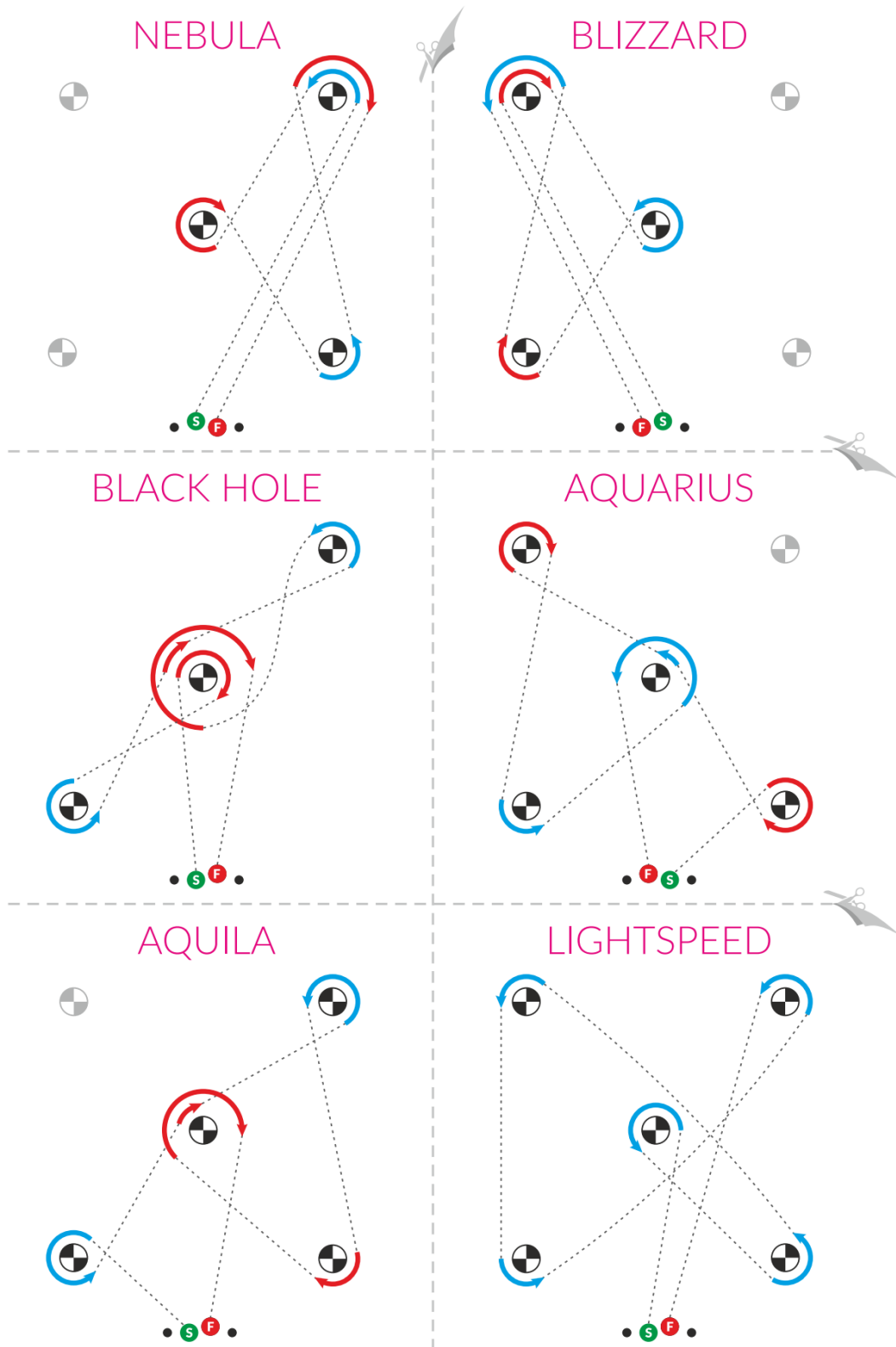
- Polska — wcześniej ustalona sztafeta.
- Reszta świata — 4 najlepszych pilotów z kwalifikacji.
- Parada polskiej sztafety — przelot w formacji ustaloną trasą.
- Dodatkowe pokazy nastawione na porządek w powietrzu (np. „jazda” po wodzie ze stablem).

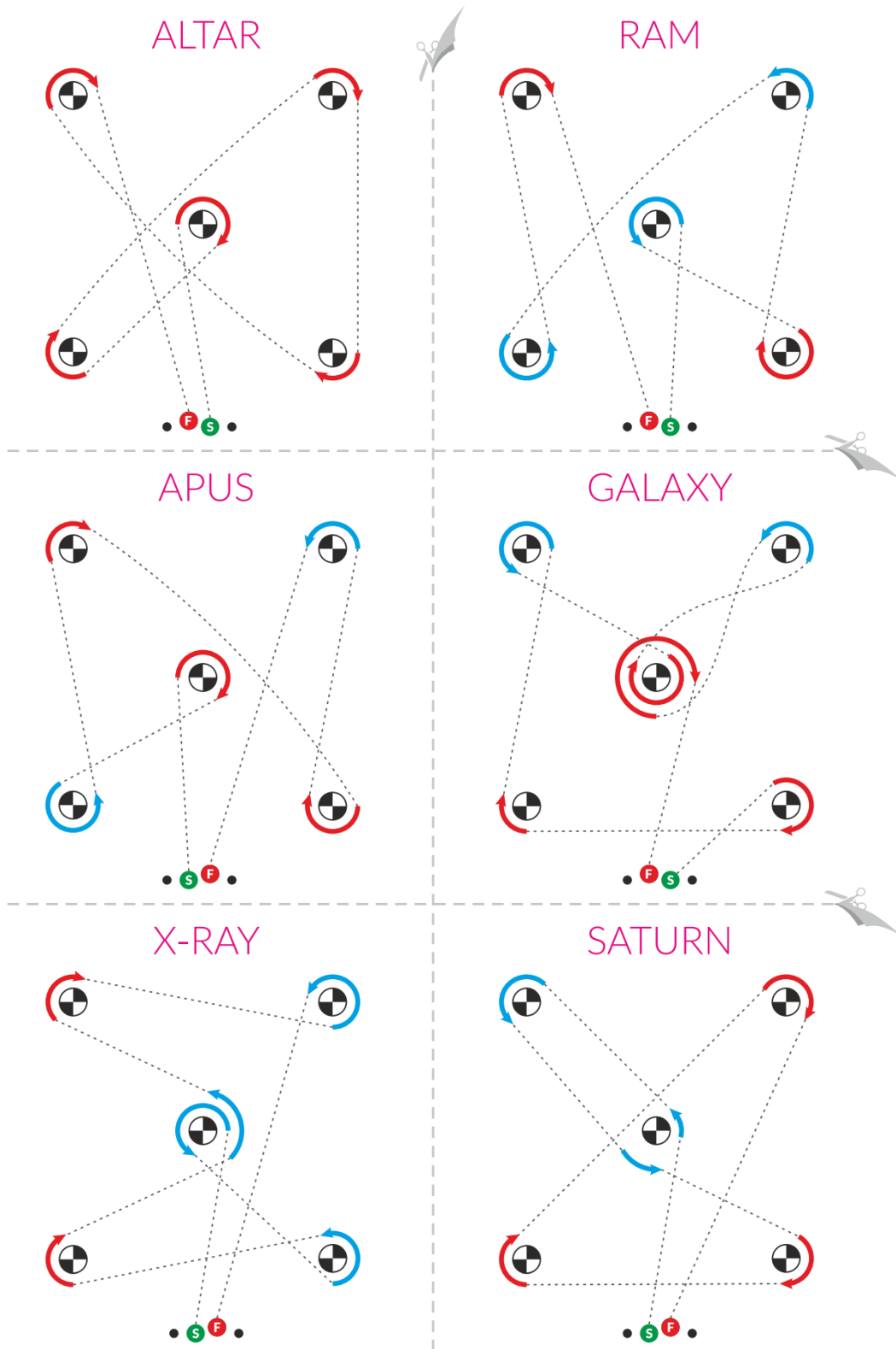
## 30 KATALOG ZADAŃ

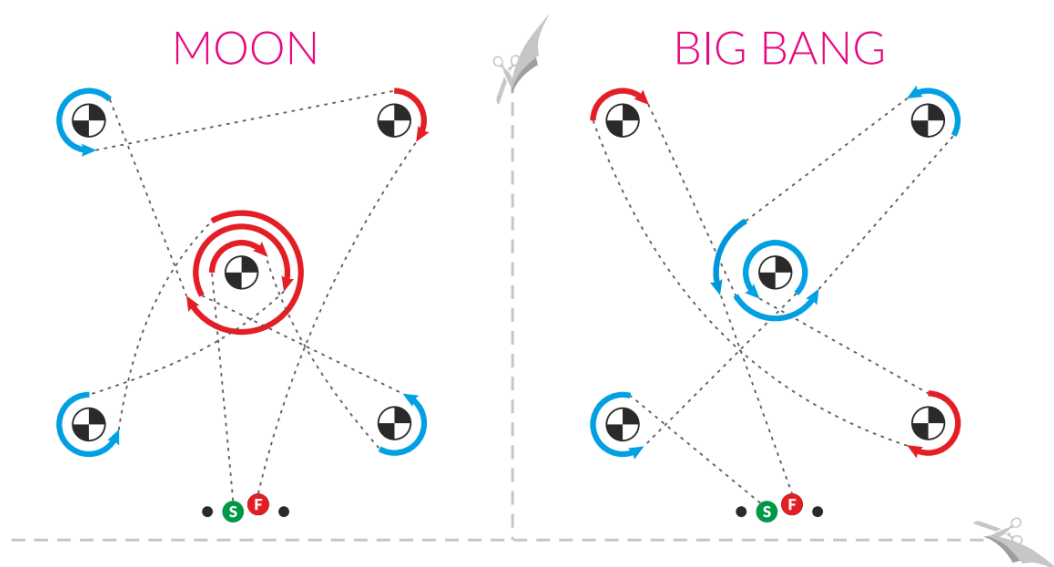
Poniższe trasy slalomu stanowią oficjalny Katalog Zadań mistrzostw, zgodny z Załącznikiem 7 do Sekcji 10 Kodeksu Sportowego FAI. Dyrektor Zawodów może wybrać dowolne zadanie z tego katalogu.

### 30.1 Klasy indywidualne









### 30.2 Zespoły Wyścigowe (RCT)

Trasy zespołowe (Alpha, Beta, Gamma, Lambda, Epsilon) zgodne z Załącznikiem 7. Stosowane w trakcie pokazów sztafet GPSJ — zob. § 29.4.

