



# Kodeks Sportowy FAI

*Fédération  
Aéronautique  
Internationale*

---

## **CZĘŚĆ OGÓLNA**

Wydanie 2013

Data wejścia w życie: 1 marzec 2013

*Maison du Sport International  
Av. de Rhodanie 54  
CH-1007 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)*

# **FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE**

**MSI - Avenue de Rhodanie 54, 1007 LAUSANNE, Switzerland**

Copyright 2013

Polskie tłumaczenie na zlecenie Aeroklubu Polskiego - Jakub Sadowski  
Redakcja i korekta - Jędrzej Jaxa-Rożen

Wszelkie prawa zastrzeżone. Prawa do tego dokumentu posiada Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Każda osoba działająca w imieniu FAI lub jej Członków jest upoważniona do kopiowania, drukowania i dystrybucji tego dokumentu, pod warunkiem spełnienia poniższych zasad:

- 1. Niniejszy dokument może być użyty tylko do celów informacyjnych i nie może służyć do celów komercyjnych.**
- 2. Wszelkie kopie tego dokumentu lub jego części muszą zawierać niniejszą informację prawną**

Należy pamiętać, że dowolny produkt, proces lub technologia opisana w dokumencie mogą być przedmiotem innych praw autorskich zastrzeżonych przez Fédération Aéronautique Internationale lub inne podmioty i powyższa licencja ich nie obejmuje.

## PRAWA DO MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SPORTOWYCH

Wszystkie międzynarodowe zawody sportowe organizowane w całości lub w części zgodnie z regułami Kodeksu Sportowego<sup>1</sup> Fédération Aéronautique Internationale (FAI) są nazywane *Międzynarodowymi Zawodami Sportowymi FAI*<sup>2</sup>. Zgodnie ze Statutem FAI<sup>3</sup>, posiada ona i kontroluje wszystkie prawa związane z międzynarodowymi zawodami sportowymi FAI. Członkowie FAI<sup>4</sup> winni na obszarach swoich krajów<sup>5</sup> egzekwować prawa własności FAI do międzynarodowych zawodów sportowych FAI i wymagać, aby były rejestrowane w Kalendarzu Sportowym FAI<sup>6</sup>.

Zezwolenia i uprawnienia do wykorzystania wszelkich praw do wszelkiej działalności komercyjnej na takich zawodach, włączając, lecz nie ograniczając do reklamowania zawodów lub reklamowania na zawodach, użycia nazwy lub logotypu zawodów dla celów handlowych oraz użycia jakichkolwiek nagrań lub zdjęć, zarejestrowanych cyfrowo lub inną metodą, czy też transmitowanych na żywo, muszą zostać przekazane na drodze umowy z FAI. Obejmuje to w szczególności wszelkie prawa do używania jakiegokolwiek materiału, zarówno elektronicznego jak i innego, który tworzy część którejkolwiek metody lub systemu sędziowania, oceniania, mierzenia osiągnięć lub informowania użytkowanych w jakichkolwiek międzynarodowych zawodach lotniczych FAI.<sup>7</sup>

Każda Komisja Sportu Lotniczego<sup>8</sup> jest uprawniona do wcześniejszego negocjowania umów w imieniu FAI z członkami FAI lub innymi właściwymi jednostkami, gdzie będzie mowa o przeniesieniu całości lub części praw do którychkolwiek międzynarodowych zawodów lotniczych FAI (wyłączając zawody Igrzysk Sportów Lotniczych<sup>9</sup>), które są organizowane w całości lub częściowo zgodnie z częścią Kodeksu Sportowego<sup>10</sup> za którą Komisja jest odpowiedzialna<sup>11</sup>. Każde takie przekazanie praw winno być zawarte w formie "Umowy Organizatora"<sup>12</sup>, jak określono w aktualnym Rozdziale Rozporządzeń FAI, punkt 1.2 "Zasady przekazywania praw do międzynarodowych zawodów sportowych".

Każda osoba fizyczna lub prawna, która przyjmuje odpowiedzialność za organizowanie zawodów sportowych FAI, czy to na podstawie pisemnej umowy, czy też bez niej, akceptuje jednocześnie w prawa własności FAI opisane powyżej. Tam, gdzie nie przeniesiono praw na mocy pisemnej umowy, FAI zachowuje wszelkie prawa związane z zawodami. Bez względu na jakąkolwiek umowę o przeniesieniu praw, FAI winno mieć darmowy, pełny dostęp do jakichkolwiek dźwięków i/lub obrazów graficznych wszelkich zawodów sportowych na swój użytek w celach archiwalnych i/lub promocyjnych.

---

<sup>1</sup> Statut FAI, Rozdział 1, punkt 1.6

<sup>2</sup> Kodeks Sportowy FAI, Część Ogólna, Rozdział 3, punkt 3.1.3.

<sup>3</sup> Statut FAI, Rozdział 1, punkt 1.8.1

<sup>4</sup> Statut FAI, Rozdział 2, punkt 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2 i 2.7.2

<sup>5</sup> Rozporządzenia FAI, Rozdział 1, punkt 1.2.1

<sup>6</sup> Statut FAI, Rozdział 2, punkt 2.4.2.2.5,

<sup>7</sup> Rozporządzenia FAI, Rozdział 1, punkt 1.2.3

<sup>8</sup> Statut FAI, Rozdział 5, punkt 5.1.1; 5.5 i 5.6

<sup>9</sup> Kodeks Sportowy FAI, Część Ogólna, Rozdział 3, punkt 3.1.7

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

<sup>11</sup> Statut FAI, Rozdział 5, punkt 5.6.3

<sup>12</sup> Rozporządzenia FAI, Rozdział 1, punkt 1.2.2

# CZĘŚĆ OGÓLNA KODEKSU SPORTOWEGO FAI

## WYDANIE 2012

### REJESTR ZMIAN

Poprawki i pełne aktualne wersje Części Ogólnej Kodeksu Sportowego są publikowane przez Sekretariat FAI, działający w imieniu Komisji Ogólnej Sportów Lotniczych (po francusku: Commission Aéronautique Sportive Internationale (CASI)). Po uzgodnieniu poprawki, na odpowiedniej stronie internetowej zostanie opublikowany kompletny nowy Statut, gdy tylko będzie gotowy. Będzie on obowiązywał od pierwszego dnia miesiąca wprowadzenia w życie. Będzie to zazwyczaj drugi lub trzeci miesiąc po tym, gdy odbyło się odpowiednie zebranie CASI. Odnośnik do strony FAI zawierającej najnowszą wersję Części Ogólnej jest następujący:

[http://www.fai.org/documents/sportingcode/GeneralSection\\_download](http://www.fai.org/documents/sportingcode/GeneralSection_download) (AL11)

Za zapewnienie w poszczególnych krajach, że ich przedstawiciele i inni posiadacze Części Ogólnej Kodeksu Sportowego są świadomi powyższego oraz stosują właściwą wersję na dany rok odpowiedzialny jest Krajowy Nadzór Sportu Lotniczego (NAC - National Airsport Control). Do takich osób funkcyjnych należą przedstawiciele, włączając członków odpowiednich komisji, dyrektorzy mistrzostw, sędziowie, oficjalni obserwatorzy i inne osoby potrzebujące korzystać z kopii Kodeksu Sportowego. (AL7)

Numer zmiany względem wydania z 1996	DATA ZMIAN	ZMIENIONE PRZEZ (Podpis)	ZMIENIONE PRZEZ NAZWISKO	DATA ZMIANY
1	1 stycznia 1997	Zawarte w niniejszym dokumencie		
2	1 stycznia 1998			
3	1 stycznia 1999			
4	1 stycznia 2000			
5	1 stycznia 2001			
6	1 stycznia 2002			
7	1 stycznia 2003			
8	1 kwietnia 2004			
9	1 lipca 2005			
10	31 stycznia 2006			
11	7 maja 2008			
12	21 stycznia 2009			
13	1 stycznia 2010			
14	1 stycznia 2011			
15	1 marca 2012			
16	1 stycznia 2013			

# SPIS TREŚCI

	<u>Strona</u>
Rejestr zmian .....	i
Spis treści.....	ii - v
<b>Wstęp</b> .....	vi
<b>Rozdział 1 - ZASADY I WŁADZA FAI</b> .....	1 - 1
<b>1.1 Zasady</b> .....	1 - 1
<b>1.2 Kodeks Sportowy</b>	
<b>1.3 Władza Sportowa</b>	
1.3.1 Krajowe Nadzory Sportu Lotniczego (KNSL, ang. NAC)	
1.3.2 Delegacja	
<b>1.4 Międzynarodowe komisje sportów lotniczych (tabela)</b> .....	1 - 2
<b>Rozdział 2 - KLASYFIKACJE I DEFINICJE</b> .....	2 - 1
<b>2.1 Klasyfikacje</b>	
<b>2.2 Definicje</b>	
2.2.1 Definicje Ogólne .....	2 - 1
2.2.1.1 Klasa A, Balony	
2.2.1.2 Klasa B, Sterowce	
2.2.1.3 Klasa C, Samoloty, w tym napędzane słońcem i elektrycznością (AL 11)	
2.2.1.4 Klasa D, Szybowce i motoszybowce.....	2 - 2
2.2.1.5 Klasa E, Wiropląty	
2.2.1.6 Klasa F, Modele statków powietrznych	(AL7)
2.2.1.7 Klasa G, Spadochrony	
2.2.1.8 Klasa H, Statki powietrzne pionowego startu i lądowania	
2.2.1.9 Klasa I, Statki powietrzne napędzane siłą ludzkich mięśni	
2.2.1.10 Klasa K, Statki kosmiczne	
2.2.1.11 Klasa M, Zmiennopłaty	
2.2.1.12 Klasa N, Statki powietrzne krótkiego startu i lądowania (STOL)	
2.2.1.13 Klasa O, Lotnie	
2.2.1.14 Klasa P, Promy kosmiczne	
2.2.1.15 Klasa R, Mikroloty i motoparalotnie	
2.2.1.16 Klasa S, Modele kosmiczne .....	2 - 3
2.2.1.17 Klasa U, Bezzałogowe statki latające (BSL) (ang. UAV)	(AL5)
<b>2.3 Definicje lotu</b> .....	2 - 3
<b>Rozdział 3 - ZAWODY SPORTOWE</b> .....	3 - 1
<b>3.1 Klasyfikacja Zawodów</b>	
3.1.1 Krajowe zawody sportowe	
3.1.2 Mistrzostwa kraju	
3.1.3 Międzynarodowe zawody sportowe	
3.1.4 Otwarte mistrzostwa kraju	
3.1.5 Regionalne mistrzostwa kontynentu	
3.1.6 Mistrzostwa świata	
3.1.7 Światowe Igrzyska Lotnicze	
<b>3.2 Uczestnicy</b>	
3.2.1 Uczestnik	
3.2.2 Zawodnik	
3.2.3 Drużyna	
3.2.4 Mistrz.....	3 - 2
<b>3.3 Uznanie zawodów sportowych</b>	
<b>3.4 Rejestracja międzynarodowych zawodów sportowych</b>	

<b>3.5. Zawody sportowe wymieniane w Kalendarzu Sportowym FAI</b> .....	Strona 3 - 2
3.5.1 Zawody pierwszej kategorii	
3.5.2 Zawody drugiej kategorii	
3.5.3 Kryteria kwalifikacji zawodów	
3.5.3.1 Zawody pierwszej kategorii	
3.5.3.2 Zawody drugiej kategorii	
3.5.4 Definicja regionów kontynentalnych	
3.5.5 Inne Zgrupowania regionalne.....	3 - 3
3.5.6 Częstotliwość i lokalizacja zawodów	
3.5.7 Koordynacja	
<b>3.6 Uczestnictwo</b>	
<b>3.7 Tożsamość i prawa reprezentacji</b> .....	3 - 4
<b>3.8 Oferty goszczenia zawodów sportowych FAI</b>	
3.8.1 Oferty	
3.8.1.1 Wyprzedzenie w czasie	
3.8.1.2 Zawartość	
3.8.1.3 Wstęp do kraju	
<b>3.9 Ogólne zasady zawodów sportowych FAI</b>	
3.9.1 Zasady dla zawodów pierwszej kategorii	
3.9.2 Zasady dla zawodów drugiej kategorii	
3.9.3 Władza FAI	
3.9.4 Zaproszenia grzecznościowe	
3.9.5 Język.....	3 - 5
3.9.6 Ubezpieczenie	(AL 2) (AL 14)
<b>3.10 Uczestnicy</b> .....	3 - 5
<b>3.11 Odpowiedzialność Uczestnika</b>	
3.11.1 Akceptacja Kodeksu Sportowego, zasad i regulaminów	
3.11.2 Doping, alkohol, choroby i wypadki.....	(AL8)
<b>3.12 Akceptacja Uczestników</b> .....	3 - 6
<b>3.13 Zmiana uczestników</b>	
<b>3.14 Odmowa udziału</b>	
<b>3.15 Zwrot opłat startowych</b>	
<b>3.16 Wyniki i wręczenie nagród</b>	
3.16.1 Zgoda Jury	
3.16.2 Powiadamianie o wynikach	
3.16.3 Wręczanie nagród	
<b>Rozdział 4 - NADZÓR NAD REKORDAMI I ZAWODAMI SPORTOWYMI</b> .....	4 - 1
<b>4.1 Odpowiedzialność KNSL</b>	
4.1.1 Nadzór i certyfikacja	
4.1.2 Weryfikacja	
<b>4.2 Przedstawiciele nadzorujący wyczyny</b>	
4.2.1 Oficjalni obserwatorzy	
4.2.2 Kwalifikowanie	
4.2.3 Obecność	
4.2.4 Status tymczasowy	
4.2.5 Pogwałcenie obowiązków	
4.2.6 Rekordy podczas zawodów sportowych FAI.....	(AL5)
<b>4.3 Przedstawiciele na międzynarodowych zawodach sportowych 1. kategorii</b> .....	4 - 2
4.3.1 Przedstawiciele Międzynarodowi	
4.3.2 Międzynarodowe Jury	
(4.3.2.5)	
(4.3.2.6.4)	
4.3.3 Sędziowie FAI.....	4 - 3
4.3.4 Osoby funkcyjne	
4.3.4.1 Dyrektor zawodów	
4.3.4.2 Stewardzi	
4.3.4.3 Rzecznik.....	(AL 2) 4 - 4

4.4	Przedstawiciele na międzynarodowych zawodach lotniczych 2. kategorii.....	Strona 4 - 4
4.5.	Przedstawiciele na krajowych zawodach lotniczych	
<b>Rozdział 5 - SKARGI, KARY, DYSKWALIFIKACJE, PROTESTY .....</b>		<b>5 - 1</b>
5.1	<b>Skargi</b>	
5.2	<b>Kary i dyskwalifikacje 5.2.1</b>	
	Uprawnienia dyrektora	
	5.2.2 Surowość kar	
	5.2.2.1 Naruszenia techniczne	
	5.2.2.2 Poważne uchybienia	
	5.2.2.3 Niesportowe zachowanie	
	5.2.3 Publikacja	
5.3	<b>Zrzeczenie się licencji sportowej</b>	
5.4	<b>Protesty .....</b>	<b>5 - 2</b>
5.5	<b>Rozpatrywanie protestów</b>	
5.6	<b>Odwołania</b>	
<b>Rozdział 6 - REKORDY MIĘDZYNARODOWE.....</b>		<b>6 - 1</b>
6.1	<b>Definicja Rekordu Międzynarodowego .....</b>	<b>(AL13)</b>
6.2	<b>Rekordy bezwzględne</b>	
6.3	<b>Posiadacze rekordów</b>	<b>(AL 2)</b>
6.4	<b>Administracja rekordami</b>	
6.5	<b>Odpowiedzialność za pozwolenia</b>	
6.6	<b>Rekordy równoczesne.....</b>	<b>6 - 2</b>
6.7	<b>Rekordy wielokrotne</b>	
6.8	<b>Zatwierdzanie</b>	
6.9	<b>Weryfikacja</b>	
6.10	<b>Powiadamianie .....</b>	<b>6 - 3</b>
<b>Rozdział 7 - WYMAGANIA POMIAROWE.....</b>		<b>7 - 1</b>
7.1	<b>Jednostki miar stosowane przez FAI</b>	
7.2	<b>Wymagana poprawa wyniku</b>	
7.3	<b>Jakość pomiarów</b>	
	7.3.1 Określenie metod pomiarów	
	7.3.1.1 Odległości po ortodromie	
	7.3.1.2 Czas i prędkość	
	7.3.1.3 Masa	
	7.3.1.4 Pomiar czasu w próbie rekordowej.....	<b>7 - 2</b>
	7.3.1.5 Wysokość	
	7.3.1.6 Ograniczenia w wyposażeniu	
	7.3.1.7 Dowody fotograficzne i z pomocy nawigacyjnych	
7.4	<b>Dokładność pomiarów</b>	
<b>Rozdział 8 - LICENCJE FAI.....</b>		<b>8 - 1</b>
8.1	<b>Licencja sportowa</b>	
	8.1.1 Prawa statutowe	
	8.1.2 Odpowiedzialność posiadacza licencji	
	8.1.3 Wydawanie licencji sportowych	
	8.1.3.1 Identyfikacja	
	8.1.3.6 Prawo reprezentacji	
	8.1.4 Formularz licencji sportowej.....	<b>8 - 2</b>
	8.1.5 Ważność licencji sportowych	
	8.1.6 Cofnięcie licencji sportowej	
	8.1.7 Przykładowy druk licencji sportowej	
	8.1.8 Inne druki licencji sportowej	
8.2	<b>Certyfikaty kompetencji .....</b>	<b>8 - 3</b>

**Rozdział 9 - ODWOŁANIA DO FAI** ..... Strona 9 - 1

- 9.1 Prawo do odwołania
- 9.2 Odwołanie
- 9.3 Termin odwołania
- 9.4 Rozpatrywanie odwołań
- 9.5 Publikacja decyzji

**Rozdział 10 - ZMIANY**..... 10 - 1

**ZAŁĄCZNIK A: Preferowana terminologia definicji lotu**..... A - 1/5

**SŁOWNIK**

Oznaczenia liczbowe..... Strona 1 Słownika

Inne dostępne dokumenty . ..... (AL 2)

Alfabetyczne..... Strony Słownika 1 - 4

-----



## Wstęp do Kodeksu Sportowego FAI

Fédération Aéronautique Internationale (FAI), jest światową organizacją, która w zajmuje się głównie lotniczymi zawodami sportowymi, rekordami, włączając działalność kosmonautyczną oraz inne certyfikowane osiągnięcia.

FAI skupia Krajowe Nadzory Sportu Lotniczego (KNSL), które zarządzają sportowymi aspektami działalności lotniczej w swoich krajach. KNSL, które są członkami FAI, zbierając się na Konferencji Generalnej FAI, stanowią najwyższy organ ustawodawczy FAI.

Polityka i decyzje Konferencji Generalnej wdrażane są przez Zarząd FAI oraz Komisje Sportów Lotniczych. Zarząd zapewnia, że Statut, Rozporządzenia, i Kodeks Sportowy są należycie przestrzegane. (AL5)

Kodeks Sportowy FAI składa się z Części Ogólnej oraz pewnej liczby części szczegółowych.

Kodeks obejmuje swoim zakresem trzy główne obszary: po pierwsze, zorganizowane imprezy sportowe, takie jak mistrzostwa i zawody, po drugie, rekordy, i po trzecie: weryfikację określonych wyników na cele certyfikatów kompetencji i odznak.

Część Ogólna zajmuje się sprawami, które są wspólne dla wszystkich sportów lotniczych i za które odpowiada Komisja Ogólna Sportów Lotniczych (po francusku CASI, zob. Słownik). Części szczegółowe Kodeksu zawierają zasady i procedury dla określonych dziedzin i odpowiadają za nie właściwe Komisje Sportów Lotniczych. Kodeks Sportowy jest pod ciągłym nadzorem ze względu na to, iż sporty lotnicze rozwijają się bardzo szybko.

KNSL mają prawo reprezentacji na każdej z Komisji Sportów Lotniczych, która zajmuje się określoną działalnością w imieniu FAI. Jednakże CASI jest wyjątkowa pod względem tego, że składa się z równej liczby reprezentantów Komisji Sportów Lotniczych oraz krajowych delegatów wybranych na Konferencji Generalnej. Praca FAI wymaga znacznej koordynacji. Na szczeblu krajowym jest to zadaniem KNSL, a międzynarodowa koordynacja jest osiągnięta przez pracę komisji i przez Sekretariat FAI, na którego czele stoi Sekretarz Generalny.

Celem Kodeksu Sportowego jest zapewnienie, że zasady i przepisy rządzące sportem lotniczym będą sprawiedliwe i łatwe do zrozumienia zarówno przez uczestników, jak i kierownictwo. Na poziomie roboczym muszą zostać podjęte wszelkie starania, aby zapewnić, iż ustanowione przepisy są stosowane jednorodnie i bezstronnie, zaś uczestnicy i kierownicy powinni dostrzegać potrzebę stanowienia i utrzymywania najwyższych standardów sportowej rywalizacji.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

*by następny Rozdział rozpoczynał się na prawej stronie w druku dwustronnym*

# **Rozdział 1**

## **ZASADY I WŁADZA FAI**

1.1 **ZASADY**. FAI jest jedynym międzynarodowym organem kontrolującym sporty lotnicze oraz rekordy lotnicze i kosmiczne w interesie najlepszych praktyk sportowych i uczciwego współzawodnictwa. Statut FAI określa Kodeks Sportowy jako system zasad za pomocą których FAI administruje i nadzoruje wszelką działalność dotyczącą sportów lotniczych, włączając rekordy, odznaki sportowe i certyfikaty kompetencji dla tej działalności.

### 1.2 **KODEKS SPORTOWY**

1.2.1 Kodeks Sportowy składa się z Części Ogólnej i części szczegółowych.

1.2.2 Część Ogólna zawiera zasady i przepisy wspólne dla całej działalności FAI. Odpowiedzialność za rozwój i aktualizację Części Ogólnej spoczywa na Komisji Ogólnej Sportów Lotniczych (francuski skrót "CASI", zob. Słownik).

1.2.3 Każda część szczegółowa zawiera zasady i przepisy, które odnoszą się do poszczególnych dziedzin działalności FAI. Odpowiedzialność za rozwój i aktualizację każdej z części szczegółowych spoczywa na odpowiednich Komisjach Sportu Lotniczego FAI.

1.2.4 Części szczegółowe dla każdej dziedziny działalności nie mogą stać w sprzeczności z Częścią Ogólną.

### 1.3 **WŁADZA SPORTOWA**

1.3.1 **KRAJOWY NADZÓR SPORTU LOTNICZEGO (National Airsport Control - NAC)**. Władza egzekwowania Kodeksu Sportowego jest sprawowana przez Czynnich i Stowarzyszonych Członków, którzy posiadają Uprawnienia Sportowe w swoich krajach. Członkowie FAI wykonujący w ten sposób Krajowy Nadzór Sportu Lotniczego są dalej nazywani KNSL (ang. "NAC" (National Airsport Control)).

1.3.2 **DELEGACJA**. O ile Statut, Rozporządzenia lub Kodeks Sportowy FAI nie stanowią inaczej, KNSL może przekazać innej organizacji w swym kraju część swoich uprawnień sportowych. Nie zmniejsza to odpowiedzialności KNSL wobec FAI. Przekazanie takie może być wycofane w każdej chwili. FAI winna być poinformowana o wszelkich przekazaniach uprawnień i ich wycofaniach .

- 1.4 **MIEDZYNARODOWE KOMISJE SPORTÓW LOTNICZYCH FAI.** Statut FAI określa obszary odpowiedzialności każdej Komisji Sportu Lotniczego FAI. Poniższa tabela może służyć jako pomoc; skróty komisji są rozwinięte w Słowniku:

KOMISJA FAI Nazwa i Skrót		Część Kodeksu Sporto- wego	KLASY FAI	
Działalność	Skrót (rozwińcie - zob. Słownik)		Litera Klasy	OPIS
Balonowa	CIA	1	A B	Balony wolne Sterowce
Lotnictwa Ogólnego	GAC	2	C H M N	Samoloty S. pionowego startu i lądowania Zmiennopłaty Samoloty STOL
Szybowcowa	IGC	3	D DM	Szybowce Motoszybowce
Modelarstwa Lotniczego	CIAM	4	F S	Modele statków powietrznych Modele kosmiczne
Spadochronowa	IPC	5	G	Spadochrony
Akrobacji Lotniczej	CIVA	6	C D	Samoloty Szybowce
Lotniowa	CIVL	7	O	Lotnie Paralotnie
Astronautyczna	ICARE	8	K P	Statki Kosmiczne Promy Kosmiczne
Wiroplątowa	CIG	9	E	Śmigłowce Zmiennopłaty Wiatrakowce
Mikrolotowa	CIMA	10	R	Mikroloty Motolotnie Motoparalotnie
Ogólna	CASI	11	I	Statki powietrzne napędzane siłą ludzkich mięśni
Ogólna	CASI	12	U	Bezzałogowe statki powietrzne (AL5)
Ogólna	CASI	Ogólna	All	Wszystkie klasy
Ogólna	CIACA w imieniu CASI (AL11)	13 (AL10)	CS CE	Statki zasilane słońcem (AL1) Statki zasilane elektrycznie (AL1)

Nazwy Komisji Technicznych FAI to skróty CIACA, CIEA, CIMP i EnvC. Więcej informacji na ich temat zawiera Słownik. (AL7)

Dla każdego sportu lotniczego istnieje e-mailowa lista informacyjna. Strona FAI to <http://www.fai.org>  
By otrzymać inne informacje o internetowych usługach FAI, wyślij email na [info@fai.org](mailto:info@fai.org) (AL1)

## Rozdział 2

### KLASYFIKACJE I DEFINICJE

2.1 **KLASYFIKACJE.** Poniższe klasyfikacje stosują się do wszystkich zawodów sportowych FAI i rekordów:

Klasa A:	Wolne Balony	
Klasa B:	Sterowce	
Klasa C:	Samoloty, w tym napędzane słońcem i elektrycznością	(AL11)
Klasa D:	Szybowce i motoszybowce	
Klasa E:	Wiropląty	
Klasa F:	Modele statków powietrznych	(AL7)
Klasa G:	Spadochrony	
Klasa H:	Pionowzloty	
Klasa I:	Statki powietrzne napędzane siłą ludzkich mięśni	
Klasa K:	Statki kosmiczne	
Klasa M:	Zmiennopłaty	
Klasa N:	Statki powietrzne krótkiego startu i lądowania (STOL)	
Klasa O:	Lotnie i parolotnie	
Klasa P:	Promy kosmiczne	
Klasa R:	Mikroloty i motoparalotnie	
Klasa S:	Modele kosmiczne	
Klasa U:	Bezzałogowe statki latające BSL (UAV)	(AL5)

*Uwaga : Zobacz również tabelę na stronie 1 - 2.*

2.2 **DEFINICJE.** Definiując odpowiedzialności Komisji Sportowych FAI oraz klasyfikacje powyżej i w punkcie 1.4, stosuje się poniższe definicje. Bardziej szczegółowe definicje oraz podklasy mogą być zawarte w częściach szczegółowych Kodeksu Sportowego.

#### 2.2.1 OGÓLNE DEFINICJE

**STATEK POWIETRZNY:** Pojazd, który może być utrzymywany w atmosferze dzięki siłom wywieranym na niego przez powietrze.

**AERODYNA:** Cięższy od powietrza statek powietrzny, którego siła nośna pochodzi głównie z sił aerodynamicznych (AL5)

**AEROSTAT:** Statek powietrzny lżejszy od powietrza.

2.2.1.1 Klasa A: WOLNY BALON - Aerostat zawieszony statycznie w powietrzu, bez napędu zapewnianego jakimkolwiek źródłem energii.

2.2.1.2 Klasa B: STEROWIEC - Aerostat wyposażony w napęd i sterowanie.

2.2.1.3 Klasa C: SAMOLOT - Statek powietrzny o stałym płacie, posiadający napęd. (AL11)

**STATEK POWIETRZNY NAPĘDZANY ELEKTRYCZNIE:** Taki, który może być utrzymywany w locie poziomym przy użyciu jedynie silnika/ów elektrycznych. (AL11)

**STATEK POWIETRZNY NAPĘDZANY SŁOŃCEM:** Taki, który może być utrzymywany w locie poziomym przy użyciu promieni słonecznych oddziałujących na jego powierzchnię jako jego źródła energii. (AL11)

- 2.2.1.4 Klasa D: SZYBOWIEC - Aerodyna o stałym płacie zdolna do stałego lotu ślizgowego i nie posiadająca napędu. (AL5)
- MOTOSZYBOWIEC: Aerodyna o stałym płacie wyposażona w jednostkę napędową, zdolna do stałego lotu ślizgowego bez siły ciągu pochodzącej z jednostki napędowej (AL5)
- 2.2.1.5 Klasa E: WIROPLAT - Aerodyna, w której cała siła lub najistotniejsza część siły nośnej pochodzi z systemu wirującego płata.
- WIATRAKOWIEC: Wiropląt, do którego którego płatów nie jest doprowadzona żadna forma bezpośredniego napędu.
- ŚMIGŁOWIEC: Wiropląt z napędzanym wirnikiem, którego oś (lub osie) jest (są) stałe i zasadniczo prostopadłe do osi podłużnej wiroplata..
- WIROPLAT O ZMIENNEJ GEOMETRII: Aerodyna, w której cała lub najistotniejsza część siły nośnej w locie pionowym lub zawieszonym pochodzi z przestawienia wirników w górę do w pozycji zasadniczo pionowej, w przypadku lotu poziomego jej siła nośna pochodzi z wirników i/lub skrzydeł, oraz w przypadku awarii napędu pozostaje zdolna do autorotacji.
- 2.2.1.6 Klasa F: MODEL STATKU POWIETRZNEGO - Statek powietrzny o ograniczonych wymiarach, posiadający lub nie posiadający źródła napędu, nie będący w stanie unieść człowieka. (AL7)
- 2.2.1.7 Klasa G: SPADOCHRON - Składane urządzenie wykonane z materiału, zaprojektowane, by przeciwdziałać siłom grawitacji w celu bezpiecznego dostarczenia zawieszonych ładunku lub osoby na powierzchnię ziemi (AL13)
- 2.2.1.8 Klasa H: SAMOLOT PIONOWEGO STARTU I LĄDOWANIA - Samolot zdolny do startu, utrzymania zawisu lub lotu postępowego oraz lądowania, przy jednoczesnym otrzymywaniu całej siły nośnej bezpośrednio z siły ciągu jednego lub więcej silnika odrzutowego zainstalowanego na samolocie lub jako element jego konstrukcji oraz nie wymagający siły nośnej pochodzącej z zewnętrznych powierzchni w czasie startu i lądowania.
- 2.2.1.9 Klasa I: STATEK POWIETRZNY NAPĘDZANY SIŁĄ LUDZKICH MIĘŚNI - Aerodyna, która startuje i pozostaje w powietrzu przy użyciu jedynie siły mięśni jednej lub więcej osób znajdujących się na pokładzie. Nie może wykorzystywać jakichkolwiek systemów wsparcia statycznego (gazu, ciepłego powietrza, etc.) ani nie może posiadać żadnego rodzaju urządzeń, które otrzymują energię podczas lotu, lecz może posiadać urządzenie przechowujące energię mięśni po starcie.
- 2.2.1.10 Klasa K: STATEK KOSMICZNY - Pojazd zdolny do lotu w kosmos.
- 2.2.1.11 Klasa M: ZMIENNOPLAT - Statek powietrzny zdolny do lotu zarówno pionowego jak i poziomego, w którym podczas lotu poziomego większa część siły nośnej pochodzi z płata nośnego o stałej pozycji, a lot pionowy lub zawis osiąga przez przestawienie skrzydeł lub silnika (silników) w górę, do pozycji zasadniczo pionowej.
- 2.2.1.12 Klasa N: STATEK POWIETRZNY KRÓTKIEGO STARTU I LĄDOWANIA (STOL) - Samolot zdolny do startu i lądowania na krótkim dystansie.
- 2.2.1.13 Klasa O: LOTNIA - Szybowiec pozwalający na przenoszenie, start i lądowanie wyłącznie przy użyciu samych nóg pilota. (AL 1)
- PARALOTNIA: Lotnia bez sztywnej struktury zasadniczej.
- 2.2.1.14 Klasa P: PROM KOSMICZNY - Prom zdolny do lotu w kosmos oraz ciągłego, kontrolowanego lotu w atmosferze. Musi być również zdolny do miękkiego przyziemienia na lądzie lub wodowania (AL 1)
- 2.2.1.15 Klasa R:
- MIKROLOT: Jedno- lub dwumiejscowy samolot z określoną masą maksymalną i charakteryzujący się bardzo niskim obciążeniem powierzchni.

MOTOLOTNIA: Lotnia z jednostką napędową, zapewniającą przeprowadzenie startu i podtrzymanie lotu.

MOTOPARALOTNIA: Paralotnia posiadająca jednostkę napędową, zapewniającą przeprowadzenie startu i podtrzymanie lotu.

2.2.1.16 Klasa S: MODEL KOSMICZNY - Statek kosmiczny lub prom kosmiczny o ograniczonych rozmiarach i ładowności, niezdolny do przenoszenia ludzi lub ładunków komercyjnych.

2.2.1.17 Klasa U: Bezzałogowy statek latający - BSL (Unmanned Aerial Vehicle - UAV) – Aerodyna z jednostką napędową, nie przenosząca człowieka, zaprojektowana na potrzeby badań naukowych, komercyjne, rządowe lub wojskowe. (AL5)

2.3 DEFINICJE LOTU. Definicje typów lotów, kursów, punktów startu, zwrotnych, końcowych, etc, na potrzeby każdego sportu lotniczego winny być określone przez każdą Komisję Sportu Lotniczego i opublikowane w odpowiednich częściach szczegółowych Kodeksu. Preferowana terminologia FAI dla definicji lotu jest określona w załączniku A.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

*by następny Rozdział rozpoczynał się na prawej stronie w druku dwustronnym*



## **Rozdział 3**

### **ZAWODY SPORTOWE**

- 3.1 **KLASYFIKACJA ZAWODÓW.** Zawody sportowe to wszelkie wydarzenie sportowe lub inaczej określone współzawodnictwo, zorganizowane w imieniu lub przez KNSL albo FAI w zgodzie z Kodeksem Sportowym. Na potrzeby klasyfikacji stosuje się definicje z punktów 3.1.1 do 3.1.7. Inne definicje i klasyfikacje mogą być zawarte w szczegółowych częściach Kodeksu Sportowego
- 3.1.1 **KRAJOWE ZAWODY SPORTOWE.** Zawody sportowe otwarte dla uczestników spośród organizującej KNSL.
- 3.1.2 **MISTRZOSTWA KRAJU.** Krajowe zawody sportowe, w których zwycięzca jest nagradzany tytułem mistrza kraju.
- 3.1.3 **MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SPORTOWE.** Zawody sportowe, w których wstęp jest otwarty dla uczestników z więcej niż jednego KNSL.
- 3.1.4 **OTWARTE MISTRZOSTWA KRAJU.** Krajowe mistrzostwa otwarte dla uczestników z innych KNSL, na zaproszenie KNSL organizującej.
- 3.1.5 **MISTRZOSTWA REGIONALNE**
- 3.1.5.1 **Mistrzostwa Kontynentu.** Międzynarodowe zawody sportowe otwarte dla uczestników z wszystkich KNSL z rejonu danego kontynentu zdefiniowanego w Kodeksie Sportowym (patrz punkt 3.5.4) oraz, w przypadku wolnych miejsc, dla innego zaproszonego KNSL spoza kontynentu. Zawodnik lub drużyna z jednego KNSL tego regionu zdobywając najwyższy łączny wynik na koniec zawodów, winien zostać zwycięzcą i nagrodzony tytułem mistrza danego kontynentu.
- 3.1.5.2. **Mistrzostwa dla innych Grup Regionalnych.** Jak powyżej, lecz dla grup regionalnych innych krajów, niż te wymienione w punkcie 3.5.4 lecz zatwierdzonych przez Komisję Ogólną Lotnictwa Sportowego (francuski skrót "CASI", patrz Słownik) dla określonych mistrzostw. Obejmuje to zgrupowania w ramach kontynentów lub zgrupowania międzykontynentalne.
- 3.1.6 **MISTRZOSTWA ŚWIATA.** Międzynarodowe zawody sportowe otwarte na uczestników z wszystkich KNSL i w których zwycięzca jest nagradzany tytułem Mistrza Świata.
- 3.1.7 **ŚWIATOWE IGRZYSKA SPORTÓW LOTNICZYCH.** Międzynarodowe zawody sportowe obejmujące kilka sportów lotniczych FAI w tym samym czasie i otwarte na uczestników z KNSL. Regulaminy dla ŚISL są dostępne w FAI. CASI zatwierdzi przepisy ogólne dla ŚISL. Dla ŚISL w 2009 roku tam, gdzie przepisy ogólne kłócą się z Kodeksem Sportowym, obowiązują przepisy ogólne . (AL11)
- 3.2 **UCZESTNICZY**
- 3.2.1 **KANDYDAT.** Osoba lub KNSL dla których otrzymano wypełniony formularz rejestracyjny udziału w zawodach sportowych. Osoba lub osoby niezdolne do reprezentowania KNSL mogą zostać uprawnione do udziału przez Zarząd FAI lub odpowiednią Komisję Sportu Lotniczego, taka osoba lub drużyna będą określani jako aplikanci FAI. (AL5)
- 3.2.2 **ZAWODNIK.** Osoba zgłoszona i biorąca udział w zawodach sportowych. (AL6)
- 3.2.3 **DRUŻYNA.** Grupa jednego lub więcej zawodników, których wyniki liczone są łącznie.
- 3.2.3.1. **Drużyna narodowa.** Grupa jednego lub więcej zawodników reprezentujących jeden KNSL.
- 3.2.3.2 **Drużyna międzynarodowa.** Grupa jednego lub więcej zawodników reprezentujących więcej niż jeden KNSL lub FAI, jak określono w punkcie 3.2.1.

- 3.2.3.3 Drużyna FAI. Grupa jednego lub więcej zawodników FAI.
- 3.2.4 MISTRZ. Tytuł przyznawany zwycięzcy mistrzostw świata, regionu lub kraju.. Zwycięzca Światowych Igrzysk Sportów Lotniczych będzie nagrodzony tytułem Mistrzem Światowych Igrzysk Sportów Lotniczych dla odpowiedniej klasy. (AL 1)
- 3.3 **UZNAWIE ZAWODÓW SPORTOWYCH**
- 3.3.1 O ile Konferencja Generalna FAI nie postanowi inaczej, FAI i KNSL winny uznawać tylko te zawody sportowe, które odbywają się w zgodzie z regułami FAI. Organizacje te są uprawnione do zawieszenia lub cofnięcia licencji sportowej zawodnika biorącego udział w nieuznanych zawodach.
- 3.3.2 Zawody sportowe mogą zostać uznane, jeśli organizujący KNSL wypełnił wszystkie swoje zobowiązania wobec FAI.
- 3.4 **REJESTRACJA MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SPORTOWYCH**. FAI prowadzi i publikuje Międzynarodowy Kalendarz Sportowy. Aby zostać uznanymi, Międzynarodowe Zawody Lotnicze muszą zostać zarejestrowane w Kalendarzu Sportowym FAI przez KNSL je organizujący. Taka rejestracja musi być dotrzeć do Sekretariatu FAI przynajmniej trzydzieści dni przed datą rozpoczęcia zawodów. (AL11)
- 3.5 **ZAWODY SPORTOWE WYMIENIONE W KALENDARZU SPORTOWYM FAI**
- 3.5.1 **ZAWODY PIERWSZEJ KATEGORII**
- 3.5.1.1 Międzynarodowe Igrzyska Sportów Lotniczych, zgodnie z zatwierdzeniem Konferencji Generalnej
- 3.5.1.2 Mistrzostwa świata i kontynentów,, zgodnie z zatwierdzeniem odpowiednich Komisji Sportów Lotniczych FAI i potwierdzone przez Zarząd jako część zatwierdzenia Kalendarza Sportowego FAI (stosuje się punkt 4.2.2.11 Statutu). (AL6)
- 3.5.1.3 Międzynarodowe Zawody Sportowe zatwierdzone przez odpowiednie Komisje Sportów Lotniczych FAI.
- 3.5.2 **ZAWODY DRUGIEJ KATEGORII** - Inne międzynarodowe zawody lotnicze, organizowane przez lub przy akceptacji KNSL.
- 3.5.3 **KRYTERIA KWALIFIKACJI ZAWODÓW**
- 3.5.3.1 Zawody pierwszej kategorii. Przynajmniej 4 KNSL winny zgłosić udział przed końcem oficjalnego okresu rejestracji określonego lokalnymi przepisami, wnosząc opłaty startowe. Jeśli zgłosiło się mniej niż 4 KNSL, Komisja Sportu Lotniczego winna zdecydować, czy zawody się odbędą; decyduje również, czy zostanie przyznany tytuł mistrzowski, czy też nie. (AL9)
- 3.5.3.2 Zawody drugiej kategorii. Regulamin zawodów winien określać minimalną liczbę zgłoszeń.
- 3.5.4 **DEFINICJA REGIONÓW KONTYNETALNYCH**. Na potrzeby mistrzostw regionów kontynentalnych, FAI uznaje następujące regiony kontynentalne (*porządek alfabetyczny angielski*).
- 3.5.4.1 Azja - kraje kontynentu azjatyckiego i przyległe kraje wyspiarskie na wschód od krajów europejskich zdefiniowanych poniżej w punkcie 3.5.4.3., tak daleko na wschód jak Japonia i Filipiny. Zawiera Sri Lankę, Brunei, Indonezję i Tajwan, lecz nie zawiera Rosji.
- 3.5.4.1.1 Rejon Azji Wschodniej - Burma, Chiny, Mongolia i kraje Azji (3.5.4.1) na południe i wschód od nich.

- 3.5.4.1.2 Region Azji Południowej - kraje Azji z granicą na lub przyległe do Oceanu Indyjskiego, Morza Czerwonego oraz Zatoki Perskiej, wyłączając kraje regionu Azji Wschodniej (3.5.4.1.1), plus kraje Azji (3.5.4.1) na wschód od Morza Śródziemnego. Na potrzebę tego dokumentu uznaje się, że Ocean Indyjski zawiera Zatokę Bengalską i Morze Arabskie.
- 3.5.4.1.3 Rejon Azji Środkowej - kraje Azji (3.5.4.1) oprócz tych z regionów Południowego i Południowo-wschodniego (3.5.4.1.1&2).
- 3.5.4.2 Afryka - składa się z krajów kontynentu afrykańskiego, włączając przyległe kraje wyspiarskie takie jak Wyspy Zielonego Przylądka, Seszele i Mauritius.
- 3.5.4.3 Europa - składa się wszystkich krajów Morza Śródziemnego i krajów na północ od niego, włączając przyległe kraje wyspiarskie; oraz kraje na zachód od Morza Kaspijskiego; włączając Islandię, Irlandię, Izrael, całość Rosji, Turcję i Zjednoczone Królestwo (Wielką Brytanię), lecz nie włączając Iranu (wymieniony, gdyż posiada granicę z zachodnią częścią Morza Kaspijskiego).
- 3.5.4.4 Oceania - składa się z Papui Nowej Gwinei, Australii, Nowej Zelandii oraz krajów Oceanu Spokojnego, na wschód po Markizy i archipelag Tuamotu., lecz nie zawiera żadnego kraju wymienionego powyżej jako azjatycki (*np. Indonezja, Japonia, Filipiny*).
- 3.5.4.5 Ameryka Północna - składa się z wszystkich krajów od Panamy do Kanady oraz Wysp Karaibskich, włączając Bermudy.
- 3.5.4.6 Ameryka Południowa - składa się z wszystkich krajów od Kolumbii do Chile i Argentyny.
- 3.5.4.7 Tymczasowe zmiany dla potrzeb określonych mistrzostw. Na prośbę zainteresowanej Komisji Sportu Lotniczego i za zgodą Przewodniczącego CASI - na potrzeby mistrzostw regiony kontynentalne mogą zostać zmienione.
- 3.5.5 INNE GRUPY REGIONALNE. W sytuacji, gdy Mistrzostwa FAI regularnie zatwierdza mistrzostwa grup regionalnych, które nie pokrywają się z regionami kontynentalnymi wymienionymi w punkcie 3.5.4, w tym podpunkcie zostanie umieszczona definicja grupy regionalnej. *Jest tak, aby uprzedzić tworzenie innych grup i zapewnić, że kolejne odniesienia wewnątrz Kodeksu pozostaną takie same, jeśli takie zgrupowania zostaną dodane później. Przykład mogą stanowić Kraje Basenu Oceanu Spokojnego.*
- 3.5.6 CZĘSTOTLIWOŚĆ I MIEJSCE ZAWODÓW. Każda Komisja Sportu Lotniczego winna określić częstotliwość i miejsce swoich zawodów zgodnie z poniższymi zasadami:
- 3.5.6.1 *(Usunięto w 2008 r.)* (AL11)
- 3.5.6.2 Mistrzostwa świata i kontynentów powinny się odbywać mniej więcej co dwa lata w każdej dyscyplinie i klasie.
- 3.5.6.3 O ile to tylko możliwe - mistrzostwa świata i kontynentów powinny się odbywać w różnych latach kalendarzowych.
- 3.5.7 KOORDYNACJA. Każda Komisja Sportu Lotniczego FAI ma obowiązek upewnić się, że jej zawody nie będą, o ile to możliwe, nakładać się na inne. FAI będzie pracować nad zapewnieniem, że zawody różnych Komisji nie będą ze sobą konfliktować czasowo ani geograficznie.
- 3.6. UDZIAŁ
- 3.6.1 Międzynarodowe zawody sportowe są otwarte tylko dla tych KNSL, które spełniły wszystkie swoje obowiązki wobec FAI. Potencjalni członkowie FAI, według uznania zainteresowanych komisji specjalnościowych FAI oraz po konsultacji z Sekretarzem Generalnym FAI mogą uczestniczyć tylko w maksymalnie dwóch zawodach sportowych.
- 3.6.2 Każda KNSL organizująca międzynarodowe zawody sportowe musi dołożyć wszelkich starań, by zapewnić wjazd do swojego kraju wszystkim uczestnikom dopuszczonym do startu w zawodach. Jeśli organizujący KNSL dowie się, że z jakiegokolwiek przyczyny reprezentantowi innego kraju może być lub będzie odmówiony wjazd, winna niezwłocznie poinformować o tym Sekretarza Generalnego FAI, przewodniczącego odpowiedniej Komisji Sportu Lotniczego oraz KNSL uczestnika.

3.6.3 Zawodnicy FAI lub drużyny FAI, zgodnie z Częścią Ogólną pkt 3.2.1 i/lub 3.6.1, mogą być zaproszeni do udziału w międzynarodowych zawodach sportowych pod warunkiem, że KNSL organizujący zawody oraz odpowiednia KSL się na to zgodzą.

3.6.4 W przypadku zawodów drużynowych określona Komisja Sportu Lotniczego może ograniczyć udział drużyn międzynarodowych w zawodach pierwszej kategorii. (AL3)

### 3.7 **TOŻSAMOŚĆ I PRAWA REPREZENTACJI**

3.7.1 **TOŻSAMOŚĆ UCZESTNIKÓW.** Tożsamość uczestników potwierdza dokument identyfikacyjny wydany przez lub w imieniu rządu kraju uczestnika lub kraju jego zamieszkania.

#### 3.7.2 **PRAWA REPREZENTACJI ZAWODNIKA**

3.7.2.1 Z zawodach sportowych pierwszej kategorii, zawodnik reprezentuje KNSL, który wydał licencję sportową FAI, o ile zawodnik nie przynależy do drużyny międzynarodowej. KNSL są odpowiedzialne za zapewnienie, że posiadacze licencji sportowych, którzy biorą udział w międzynarodowych zawodach sportowych drugiej kategorii przestrzegają zasad i regulaminu tych zawodów. (AL 10)

3.7.2.2 Zawodnicy lub drużyny FAI spełniające punkty 3.2.1 i/lub 3.6.1 mogą zostać zaproszeni do udziału w międzynarodowych zawodach sportowych, o ile organizujący KNSL potwierdzi, że są wolne miejsca.

### 3.8 **OFERTY PRZEPROWADZENIA ZAWODÓW SPORTOWYCH FAI**

3.8.1 **OFERTY.** Oferty KNSL na organizację zawodów pierwszej kategorii winny spełniać określone wymogi wydane przez właściwą Komisję Sportu Lotniczego FAI, oraz poniższe zasady:

3.8.1.1 **Wyprzedzenie w czasie.** Oferta organizacji mistrzostw świata lub kontynentu winna być przedstawiona odpowiedniej Komisji Sportu Lotniczego o ile to możliwe nie mniej niż dwa lata wcześniej.

3.8.1.2 **Zawartość.** Jako minimum, oferta winna zawierać informację o datach, miejscu, lokalnej pogodzie i charakterystyce miejsca istotnych dla zamierzonej działalności. Informacje obejmą wymogi środowiskowe, ograniczenia przestrzeni powietrznej, wszelkie specjalne wymogi ubezpieczeniowe, wskazanie wysokości opłaty startowej i co opłata startowa obejmuje. (AL9)

3.8.1.3 **Wstęp do kraju.** Oferta musi opisywać wszelkie warunki wjazdu uczestników do kraju lub miejsca zawodów. Jeśli zaproponowano lub zidentyfikowano jakiegokolwiek ograniczenia Zarząd FAI winien zdecydować czy są one akceptowalne, biorąc pod uwagę opinię właściwej KSL i Biura CASI dotyczącą aspektów sportowych. (AL7)

### 3.9 **ZASADY OGÓLNE ZAWODÓW SPORTOWYCH FAI**

3.9.1 **ZASADY DLA ZAWODÓW PIERWSZEJ KATEGORII.** Ogólne zasady dla zawodów pierwszej kategorii winny być zawarte w odpowiednich sekcjach Kodeksu Sportowego. Regulaminy poszczególnych zawodów nie mogą być w konflikcie z zasadami Kodeksu Sportowego. Winny być one uprzednio zatwierdzone przez właściwą Komisję Sportu Lotniczego FAI i nie mogą być później zmieniane.

3.9.2 **ZASADY DLA ZAWODÓW DRUGIEJ KATEGORII.** Zasady ogólne i zasady współzawodnictwa dla Zawodów Drugiej Kategorii winny bazować, na ile to właściwe, na tych dla zawodów pierwszej kategorii i nie mogą być z nimi zasadniczo sprzeczne..

3.9.3 **WŁADZA FAI.** Zasady, regulaminy, program i wszystkie inne oficjalne dokumenty winny zawierać oświadczenie o zwierzchności FAI i ukazywać logo FAI.

3.9.4 **ZAPROSZENIA GRZECZNOŚCIOWE.** W przypadku zawodów Pierwszej Kategorii organizatorzy winni zapewnić, że zostaną wydane zaproszenia grzecznościowe (np. na ceremonie otwarcia / zamknięcia) dla Prezydenta FAI oraz przewodniczącego odpowie-

dniej Komisji Sportu Lotniczego FAI. Zaproszenia takie winny jasno formułować zakres gościny, jeśli jest jakikolwiek, jaką oferuje im organizator. (AL11)

- 3.9.5 JEZYK. Zasady, przepisy i informacje kierowane do KNSL i zawodników lub wydawane podczas zawodów winny być w języku angielskim oraz, według uznania Organizatorów, francuskim i/lub języku kraju gospodarza. We wszelkich niejasnościach interpretacyjnych rozstrzygać winna wersja w języku angielskim.
- 3.9.6 UBEZPIECZENIE. Organizujący zawody powinni rozważyć ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej, chroniące uczestników i organizatorów. Organizatorzy powinni wziąć pod uwagę zalecenie uczestniczącym KNSL i/lub uczestnikom posiadanie indywidualnych ubezpieczeń zdrowotnych i ubezpieczeń od wypadków. (AL 2) Tam, gdzie organizator zawodów FAI zapewnia lub ułatwia zdobycie ubezpieczenia na takie zawody, musi się ono stosować do minimalnych wymagań ustanowionych przez regulamin rywalizacji. (AL 14)
- 3.10 UCZESTNICTWO. Zgłoszenia uczestników do zawodów pierwszej kategorii FAI winny być składane tylko poprzez KNSL od której zgłaszający się otrzymał licencję sportową lub, w przypadku zawodnika pod flagą (CzO 3.2.1), poprzez FAI.

### 3.11 ODPOWIEDZIALNOŚĆ UCZESTNIKA

- 3.11.1 AKCEPTACJA KODEKSU SPORTOWEGO, ZASADY I REGULAMINY. Od uczestników i zawodników wymaga się, aby znali, rozumieli, akceptowali i respektowali Kodeks Sportowy, zasady i regulaminy zawodów, a uczestnicząc w nich wyrażali zgodę na ich bezwarunkową akceptację. Powinni oni doceniać, że są członkami drużyny narodowej swojego KNSL lub, w zawodach drugiej kategorii, że są ambasadorami swoich krajów i powinni rywalizować w sportowym duchu, a ich zachowanie musi być bez zarzutu. (AL10)
- 3.11.2 DOPING, ALKOHOL, CHOROBY I WYPADKI (cały punkt, AL9)
- Poniżej zawarto skrótowy szkic z dokumentu "Procedury i zasady antydopingowe FAI" wydanego przez FAI i zaakceptowanego przez Światową Agencję Antydopingową do użytku w sportach lotniczych.
- 3.11.2.1 Definicja: Doping to użycie lub próba użycia jednej lub więcej zakazanych substancji lub metod, krwi lub jej produktów, lub manipulacja, mająca na celu uczynienie powyższych czynności trudnymi do wykrycia. Może on być intencjonalny, nieintencjonalny, wynikający z niedbalstwa, przeoczenia lub innych okoliczności. Wykroczenie dopingowe popełniane jest również przez odmowę lub niespełnienie wymogów kontroli antydopingowych, manipulacje przy kontrolach antydopingowych, posiadanie zakazanych substancji lub metody bądź pomoc w wykroczeniu dopingowym.
- 3.11.2.2. Polityka. Polityką FAI jest zapobieganie nadużyciom, złym praktykom oraz oszustwom, w przypadkach, gdzie jest podejrzenie o doping. Doping łamie podstawowe zasady FAI dotyczące równości i zasad uczciwej sportowej rywalizacji (fair play) oraz jest potencjalnie szkodliwy dla zdrowia i bezpieczeństwa uczestników sportów lotniczych.
- 3.11.2.3. Substancje zakazane. Są to substancje znajdujące się na liście WADA aktualnej w chwili przeprowadzania testu (znajdującej się na [www.wada-ama.org](http://www.wada-ama.org)). Ze względów bezpieczeństwa FAI dołącza do tej listy alkohol (powyżej zdefiniowanego poziomu). (AL13)
- 3.11.2.4 Obowiązki zawodnika. Wszyscy zawodnicy uczestniczący w zawodach sportowych podlegający przepisom FAI winni zaakceptować, że może być od nich wymagane poddanie się i współpraca w zakresie, kontroli antydopingowej. Uczestnicy z udokumentowanymi schorzeniami medycznymi wymagającymi użycia zakazanej substancji lub metody muszą przed danymi zawodami otrzymać Wyjątek pożytku leczniczego (Therapeutic Use Exemption - TUE) zgodnie z zasadami antydopingowymi FAI. Dodatkowo, z przyczyn pojawiających się podczas lub bezpośrednio przed zawodami - zawodnik biorący jakikolwiek lek lub medykament względnie cierpiący ze względu na stan medyczny, chorobę lub kontuzję, które mogą albo narazić na szwank jego bezpieczeństwo, albo unieważnić licencję, musi przed startem w zawodach pisemnie poinformować o tym kierownika zawodów.

- 3.12 **AKCEPTACJA ZGŁOSZEŃ**
- 3.12.1 Zgłoszenie winno być zaakceptowane jedynie, jeśli zgłoszone zostało na oficjalnym formularzu zgłoszeniowym, towarzyszyła mu pełna opłata startowa, a także trafiły one do organizatora przed określoną datą zakończenia przyjmowania zgłoszeń.
- 3.12.2 Spóźnione zapisy mogą być zaakceptowane decyzją organizatora jedynie wtedy, gdy istnieje dobre uzasadnienie spóźnienia oraz gdy są jeszcze wolne miejsca.
- 3.12.3 Zgłoszenia dokonane telefonicznie lub teleksem będą potwierdzane dopiero po otrzymaniu oficjalnego formularza zgłoszeniowego i opłaty. Oprócz zwykłej poczty formularze mogą być przesyłane również pocztą elektroniczną i faxem, drogi te można też wykorzystać przy wnoszeniu opłat przelewem lub kartami kredytowymi, o ile metody te nie są wykluczone w informacji o zgłoszeniach. Organizatorzy winni udostępnić odpowiednie formularze i procedury na wszelkich stronach internetowych danych zawodów. Nie mogą być akceptowane formularze zgłoszeniowe, które są niekompletne lub zawierają nieprecyzyjne informacje. (AL5)
- 3.13 **ZMIANA ZGŁOSZEŃ**. Zmiany w zgłoszeniach mogą być wprowadzane tylko do czasu określonego w regulaminie zawodów, lecz koniecznie przed ich rozpoczęciem. Zmiana zawodników, sprzętu lub klasy może być robiona dokonywana tylko zgodnie z przepisami i reuglaminem
- 3.14 **ODRZUCENIE UCZESTNIKÓW**. Organizator zawodów nie może odrzucić zgłoszenia do Zawodów Pierwszej Kategorii dokonanego w dobrej wierze i zgodnego z zasadami zapisów. (AL11)
- 3.15 **ZWROT OPŁAT STARTOWYCH**
- 3.15.1 W przypadku nie odbycia się zawodów, opłaty startowe winny być zwrócone w pełnej kwocie. Jeśli ze względów na siłę wyższą zawody zostały odwołane lub zatrzymane, winny zostać zwrócone niewykorzystane sumy. Zanim zapadnie decyzja o odwołaniu, właściwa KSL winna skonsultować się z Sekretarzem Generalnym FAI, który w razie potrzeby udzieli informacji i porad. Sposób postępowania będzie określany dla pojedynczych przypadków. W przypadkach uwikłanych w politykę zaangażowany może zostać Zarząd FAI.
- 3.15.1.1 *(Usunięto w 2004 r.)*
- 3.15.2 Wycofujący się zawodnik lub drużyna nie mają prawa do zwrotu jakichkolwiek opłat.
- 3.16 **WYNIKI I WRĘCZENIE NAGRÓD**
- 3.16.1 **ZGODA JURY**. Wyniki międzynarodowych zawodów sportowych winny być ostateczne tylko, gdy wszystkie protesty zostały rozpatrzone przez Jury oraz Jury spełniwszy swe funkcje, rozwiązało skład. Wyniki końcowe muszą być upublicznione przed wręczeniem nagród.
- 3.16.2 **POWIADOMIENIE O WYNIKACH**
- 3.16.2.1 Oficjalnie zatwierdzona lista zawodników i wyniki zawodów pierwszej kategorii winny być przesłane elektronicznie do Sekretariatu FAI o ile to możliwe przed wręczeniem nagród, a w każdym przypadku w ciągu 24 godzin od zakończenia zawodów. (AL11)
- 3.16.2.2 Wyniki wszystkich sportowych zawodów lotniczych FAI winny być bez zwłoki przekazane na piśmie gospodarzowi (KNSL), wszystkim zawodnikom oraz KNSL, które reprezentowali, oraz - w przypadku zawodów pierwszej kategorii - Sekretariatowi FAI. (AL11)
- 3.16.2.3 W przypadku zawodów pierwszej kategorii Sekretariat FAI winien być powiadomiony przez Przewodniczącego Jury najpóźniej na osiem dni po zakończeniu zawodów o liczbie złożonych protestów, łącznie z liczbą protestów wycofanych, podtrzymanych lub zakończonych niepowodzeniem, a także dotyczące ich decyzje Jury. (AL11)
- 3.16.3 **WRĘCZENIE NAGRÓD**
- 3.16.3.1 Podczas zawodów pierwszej kategorii winna być wywieszona flaga FAI i odegrany Hymn FAI. Powinny być też wywieszone flagi krajów zawodników zajmujących pierwsze, drugie i trzecie miejsce w każdej klasie oraz powinien być odegrany hymn narodowy krajów, których zawodnicy zdobyli mistrzostwo.

- 3.16.3.2 FAI winna przyznawać złote, srebrne i brązowe medale w każdym mistrzostwach świata lub kontynentu oraz Światowych Igrzyskach Sportów Lotniczych. Będą one wręczone zawodnikom zajmującym pierwsze, drugie i trzecie miejsce w całym mistrzostwach, włączając kategorie kobiece i juniorskie. Wszystkie medale są fundowane przez właściwą KSL. Koszta mogą być przeniesione na budżet organizatora, jeśli zdecyduje tak KSL. Na prośbę KSL złoty, srebrny i brązowy medal FAI mogą również zostać przyznane wszystkim członkom drużyn walczących o jedno z miejsc (np. akrobacja zespołowa, drużynowe wyścigi modeli lotniczych, etc.). Tam gdzie drużyny bazują na wynikach indywidualnych osiągniętych w mistrzostwach - złoty, srebrny i brązowy medal może być przyznany tylko kierownikom drużyn, które zdobyły pierwsze, drugie lub trzecie miejsce, a jeśli zdecyduje tak Komisja Sportu Lotniczego, mniejsze medale FAI mogą być przyznane wszystkim członkom takich drużyn. Duże medale FAI dla zwyciężskich drużyn mają być przekazane przez kierownika drużyny dla właściwemu KNSL lub innemu organowi, który drużyna reprezentuje. Dyplom FAI otrzymają w nagrodę zawodnicy, którzy zajęli miejsca od 1. do 10. Organizatorzy mogą przyznawać według swojego uznania inne nagrody, (AL7)
- 3.16.3.3 Wszystkie medale, dyplomy i nagrody, czy to puchary, czy nagrody pieniężne, o których mowa w Kodeksie Sportowym lub przepisach i regulaminach zawodów, winny być wręczone nie później, niż na oficjalnym wręczeniu nagród.

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

*by następny Rozdział rozpoczynał się na prawej stronie w druku dwustronnym*



## Rozdział 4

### NADZÓR NAD REKORDAMI

### I ZAWODAMI SPORTOWYMI

#### 4.1 ODPOWIEDZIALNOŚĆ KNSL

4.1.1 NADZÓR I CERTYFIKACJA. Każdy KNSL jest odpowiedzialny za nadzór i certyfikację wszystkich zawodów sportowych FAI, prób bicia rekordów i lotów po odznakę, jakie odbywają się pod jego kontrolą.

4.1.2 WERYFIKACJA. FAI może w dowolnym czasie zażądać dowodu, że wynik, rekord lub zawody były nadzorowane zgodnie z regułami Kodeksu Sportowego. Może odmówić ich uznania, jeśli uzna te dowody za niewystarczające.

#### 4.2 PRZEDSTAWICIELE NADZORUJĄCY WYCZINY .

4.2.1 OFICJALNI OBSERWATORZY. Osoby funkcyjne nadzorujące wyczyny muszą być zarejestrowane przez KNSL jako oficjalni obserwatorzy. Oficjalni obserwatorzy są upoważnieni do kontroli i zatwierdzania osiągnięć niezbędnych do uzyskania rekordów i odznak. Muszą znać i rozumieć Kodeks Sportowy FAI oraz zasady i przepisy dla określonych zdarzeń podlegających certyfikacji. Komisje Sportowe FAI mogą określić kryteria kwalifikacji dla oficjalnych obserwatorów w ich odpowiednich dziedzinach sportów lotniczych oraz publikować te kryteria i obowiązki w częściach szczegółowych Kodeksu Sportowego. Takie zakwalifikowanie winno być zatwierdzone przez KNSL oficjalnego obserwatora.

4.2.2 KWALIFIKOWANIE. Oficjalny obserwator w każdej próbie bicia rekordu lub zdobycia odznaki musi być niezależny i nie budzić podejrzeń o konflikt interesów.

4.2.3 OBECNOŚĆ. Oficjalny obserwator może zatwierdzać wydarzenie związane z wyczynami lotniczymi FAI tylko wtedy, gdy jest obecny podczas zdarzenia, dla którego zatwierdzenie jest wymagane. Może zatwierdzić zaistniały fakt, o ile pojawił się zaraz po nim i absolutnie nie ma wątpliwości względem jego potwierdzenia.

Jeśli wyczyn FAI jest oceniany na podstawie dowodów z nagrań wideo, tylko jeden oficjalny obserwator musi być obecny aby potwierdzić nagranie, a wynik może być oceniony przy użyciu tego nagrania przez wymaganą liczbę oficjalnych obserwatorów w późniejszym terminie lub poprzez połączenie internetowe. (AL 14)

#### 4.2.4 STATUS TYMCZASOWY

4.2.4.1 Status tymczasowego oficjalnego obserwatora jest przyznawany kontrolerom lotniczym pełniącym obowiązki służbowe, aby obserwowali starty, linie startu i mety, punkty zwrotne lub kontrolne oraz lądowania. Oficjalnie zarejestrowani asystenci i przedstawiciele podczas Mistrzostw świata, kontynentu, lub innych zawodów określonych w szczegółowych częściach Kodeksu Sportowego, działający pod zwierzchnością Dyrektora Mistrzostw, również mogą pełnić rolę oficjalnych obserwatorów.

4.2.4.2 Gdy zdarzenie ma miejsce poza obszarem operacyjnym oficjalnego obserwatora, może być ono potwierdzone przez dwóch niezależnych świadków, posiadających potrzebne umiejętności i kompetencje, i którzy podadzą swoje adresy i poświadczą na piśmie informacje wymagane przez odpowiednią część Kodeksu Sportowego. Potwierdzenie inne niż przez oficjalnych obserwatorów musi być kontrasygnowane przez oficjalnych obserwatorów po tym, jak zweryfikują oświadczenia.

4.2.5 POGWAŁCENIE OBOWIĄZKÓW. W przypadku pogwałcenia obowiązków oficjalny obserwator zostanie odwołany. Niedbałe zatwierdzenia lub umyślne błędne interpretacje będą podstawą dla działania dyscyplinarnego ze strony właściwego KNSL.

- 4.2.6 REKORDY PODCZAS ZAWODÓW SPORTOWYCH FAI:  
Tam, gdzie mógł być osiągnięty rekord jako część zawodów sportowych, Organizator winien, jeśli zostanie o to poproszony, współpracować z wnioskującym rekordzistą w zakresie zbierania i zgłaszania informacji oraz wykonania innych niezbędnych czynności, takich jak takich, jak powiadamianie właściwego KNSL i FAI w czasie ustalonym dla rekordów świata (patrz 6.8.4). Niemniej to wnioskujący odpowiada za upewnienie się, że wszystkie procedury wniosku zostały przeprowadzone. (AL5)
- 4.3 **PRZEDSTAWICIELE NA MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODACH SPORTOWYCH PIERWSZEJ KATEGORII**
- 4.3.1 PRZEDSTAWICIELE MIĘDZYNARODOWI
- 4.3.1.1 Kwestie doradztwa, arbitrażu lub interpretacji przepisów winny być obowiązkiem międzynarodowego Jury, opisanego w punkcie 4.3.2. Kwestie subiektywnej oceny wyniku winny być obowiązkiem sędziów FAI, jak to opisuje punkt 4.3.3. Członkowie międzynarodowego Jury i sędziowie FAI są międzynarodowymi przedstawicielami działającymi w imieniu FAI i winni zostać wyznaczeni lub zaakceptowani przez zainteresowaną Komisję Sportu Lotniczego FAI.
- 4.3.1.2 Międzynarodowy przedstawiciel może podczas zawodów sprawować tylko jedno z powyższych stanowisk. Nie może być zawodnikiem, ani zajmować jakiegokolwiek funkcyjnego w organizacji zawodów.
- 4.3.1.3 Międzynarodowi przedstawiciele w jakiegokolwiek grupie lub funkcji muszą reprezentować różne KNSL, o ile właściwa Komisja Sportu Lotniczego nie postanowi inaczej. (AL9)
- 4.3.2 MIĘDZYNARODOWE JURY
- 4.3.2.1 Zawody pierwszej kategorii FAI winny posiadać międzynarodowe Jury, zajmujące się protestami i monitorowaniem przebiegu zawodów, a także zapewnieniem, że oficjalnie zaakceptowana lista uczestników zostanie przesłana do Sekretariatu FAI zgodnie z punktem 3.16.2.1. Skład międzynarodowego Jury może być albo reprezentatywny, albo nominowany. Odpowiednie części Kodeksu Sportowego winny opisać, który system doboru Jury należy zastosować. (AL11)
- 4.3.2.2 Jury reprezentatywne - to takie, w którym przewodniczący Jury jest mianowany przez Komisję Sportu Lotniczego FAI zarządzającą zawodami oraz w której jest po jednym członku z każdego KNSL biorącego udział w zawodach. Winni oni się kwalifikować do pełnienia funkcji sędziowskich zgodnie z odpowiednią częścią Kodeksu Sportowego.
- 4.3.2.3 Jury nominowane - to takie, gdzie przewodniczący jest mianowany przez zainteresowaną Komisję Sportu Lotniczego. Członkami są dwie lub cztery osoby mianowane przez Komisję zgodnie z odpowiednią częścią Kodeksu Sportowego.
- 4.3.2.4 Przewodniczący Jury. Poza prowadzeniem posiedzeń Jury, przewodniczący Jury ma prawo do zobligowania Organizatora, by przestrzegał Kodeksu Sportowego FAI oraz opublikowanych zasad i regulaminu dla tych zawodów. Jeśli Organizator nie wywiąże się z tego, przewodniczący Jury ma prawo zatrzymać zawody, dopóki Jury nie rozważy sytuacji. Jeśli organizator nie przestrzega Kodeksu Sportowego oraz opublikowanego regulaminu, Jury ma prawo przerwać zawody. Może ono zalecić Sekretariatowi FAI zwrot opłat startowych. (AL11)
- 4.3.2.5 Członkowie Jury. Członek Jury musi posiadać dogłębną wiedzę o odpowiednich Kodeksach Sportowych oraz zasadach i regulaminach danych zawodów. W razie potrzeby ze strony Komisji, w FAI dostępny jest podręcznik członka międzynarodowego Jury. Podczas rozgrywania zawodów przynajmniej jeden członek Jury musi być obecny na miejscu. (AL 1)
- 4.3.2.6 Spotkania Międzynarodowego Jury
- 4.3.2.6.1 Obecność. Obecność na zebraniach Jury jest dla członków Jury obowiązkowa, z wyjątkiem wydarzeń losowych, jak choroby lub wypadki. W takich sytuacjach przewodniczący może zaakceptować odpowiednie zastępstwo, nominowane przez zainteresowanego członka Jury, przewodniczącego Komisji Sportu Lotniczego lub jego przedstawiciela. Dyrektor zawodów oraz wnioskodawca mają prawo do składania zarówno pisemnych jak i ustnych wyjaśnień przed jury. Protesty rozpatruje się zgodnie z punktem 5.5.

- 4.3.2.6.2 Zapisywanie Dowodów. Zapis wszelkich działań Jury, decyzje i ich powody oraz kopie dowodów winny być wysłane do FAI przez przewodniczącego Jury na wypadek upływu późniejszych odwołań do FAI (patrz rozdział 10.).
- 4.3.2.6.3 Kworum. Kworum dla Jury reprezentatywnego stanowi 2/3 wszystkich członków, włączając przewodniczącego Jury. Kworum dla Jury nominowanego to trzy osoby, włączając jego przewodniczącego.
- 4.3.2.6.4. Głosowanie. Decyzje powinny być powzięte zwykłą większością głosów. W razie wniosku ze strony członka jury odbędzie się głosowanie tajne. (AL 1)
- 4.3.2.7 Rozwiązanie Międzynarodowego Jury
- 4.3.2.7.1 Jury winno zakończyć pracę po wydaniu decyzji w sprawie każdego protestu, który został poprawnie wniesiony. Jeśli nie pozostały wniesione żadne protesty, nie powinno się ono rozwiązywać przed upływem limitu czasowego określonego dla wpływania protestów po ostatniej konkurencji.
- 4.3.2.7.2 Ostatnim działaniem Jury jest weryfikacja i zatwierdzenie wyników zawodów oraz ogłoszenie zawodów ważnymi, o ile zostały przeprowadzone zgodnie z zasadami i decyzjami Jury.
- 4.3.3 SEDZIOWIE FAI
- 4.3.3.1 Komisje Sportów Lotniczych FAI winny mianować sędziów dla wydarzeń wymagających - w pełni lub częściowo - subiektywnych ocen wyczynów lub pełnienia innych obowiązków, jak określono w częściach szczegółowych Kodeksu Sportowego.
- 4.3.3.2 O kwalifikacjach, doświadczeniu oraz znajomości zasad i regulaminów wymaganych od sędziów zdecyduje właściwa Komisja Sportu Lotniczego FAI.
- 4.3.3.3 KNSL winna przesłać do właściwej Komisji Sportu Lotniczego FAI nazwiska kandydatów mających być uznanymi sędziami międzynarodowymi. Po ich zatwierdzeniu przez Komisję udostępni FAI listę tych sędziów.
- 4.3.3.4 Zainteresowana Komisja winna mianować sędziego głównego, mającego obowiązek organizować pracę sędziów międzynarodowych i przekazywać wyniki dyrektorowi zawodów.
- 4.3.4 OSOBY FUNKCYJNE. KNSL goszczący zawody pierwszej kategorii winna mianować dyrektora zawodów, rzecznika prasowego i inny niezbędny personel lub funkcjonariuszy wg wymogów danego sportu lotniczego. (AL12)
- 4.3.4.1 Dyrektor zawodów
- 4.3.4.1.1 Dyrektor zawodów winien sprawować pełną władzę w kwestiach operacyjnych zawodów lotniczych. Winien mieć do pomocy wicedyrektora oraz przedstawicieli technicznych. Dyrektor zawodów i wicedyrektor winni być zatwierdzeni przez odpowiednią Komisję Sportu Lotniczego FAI.
- 4.3.4.1.2 Dyrektor zawodów jest odpowiedzialny za dobre zarządzanie oraz prawidłowy i bezpieczny przebieg zawodów. Winien on podejmować decyzje operacyjne w zgodzie z zasadami Kodeksu Sportowego i regulaminem zawodów. Może karać lub dyskwalifikować zawodnika za nieprawidłowe zachowania lub naruszanie zasad. Winien uczestniczyć w zebraniach międzynarodowego Jury i składać zeznania, jeśli zostanie o to poproszony.
- 4.3.4.1.3 Dyrektor zawodów winien przed rozpoczęciem zawodów opublikować oficjalnie zatwierdzoną listę startową, podawać codzienne wyniki, wydać artykuł o zawodach przygotowany przez rzecznika zawodów oraz w wymaganym czasie przesłać do swojego KNSL oraz FAI ostateczną listę startową, pełną listę wyników i szczegóły protestów. (AL4)
- 4.3.4.2 Stewardzi
- 4.3.4.2.1 Stewardzi są doradcami dyrektora zawodów. Nadzorują przebieg zawodów i zgłaszają wszelkie niesprawiedliwości, naruszenia zasad i regulaminów bądź zachowania narażające

bezpieczeństwo innych uczestników lub publiczności, czy też w jakikolwiek sposób szkodliwe dla sportu. Zbierają informacje i fakty dotyczące spraw podlegających rozstrzygnięciom międzynarodowego Jury. Szczegółowe zasady mianowania i obowiązków stewardów mogą być włączone przez Komisje Sportów Lotniczych w szczególności części Kodeksu.

- 4.3.4.2.2 Steward nie ma uprawnień wykonawczych. Nie może być członkiem Komitetu Organizacyjnego. Steward może uczestniczyć w zebraniach międzynarodowego Jury jako obserwator lub świadek.
- 4.3.4.3 Rzecznik. Rzecznik winien być odpowiedzialny za jak najszersze nagłaśnianie zawodów za pośrednictwem zarówno mediów tradycyjnych, jak i elektronicznych.
- 4.3.4.3.1 Uprawnienia. Rzecznik nie ma podczas trwających zawodów uprawnień wykonawczych, jednak może być wcześniej członkiem komitetu organizacyjnego. Rzecznik nie może uczestniczyć w zebraniach międzynarodowego Jury, chyba, że wezwie się go w roli świadka . (AL 2)
- 4.3.4.3.2 Artykuł rzecznika. Na zakończenie zawodów, rzecznik przekazać dyrektorowi zawodów artykuł. Powinien on wykorzystywać odpowiednie drukowane, graficzne i elektroniczne media i być dołączony do oficjalnego raportu dla KNSL i FAI, a także używany osobno do celów promocyjnych wg potrzeb. (AL 2)

#### 4.4 **PRZEDSTAWICIELE W MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODACH SPORTOWYCH DRUGIEJ KATEGORII**

- 4.4.1 Struktura organizacyjna w międzynarodowych zawodach sportowych drugiej kategorii będzie podobna do tej w zawodach pierwszej kategorii, lecz może być uproszczona.
- 4.4.2 Jury i komisja sędziowska, jeśli będą powołane, nie muszą mieć międzynarodowego składu.
- 4.4.3 Szczegółowe części Kodeksu Sportowego mogą określać dalsze wymagania.

#### 4.5. **PRZEDSTAWICIELE W KRAJOWYCH ZAWODACH LOTNICZYCH**

- 4.5.1 Struktura organizacyjna w krajowych zawodach sportowych winna odpowiadać potrzebom operacyjnym, jednocześnie zachowując podstawowe rysy struktury międzynarodowych zawodów sportowych.
- 4.5.2 Szczegółowe części Kodeksu Sportowego mogą określać dalsze wymagania, w szczególności odnośnie mistrzostw kraju.

-----

## **Rozdział 5**

# **SKARGI, KARY, DYSKWALIFIKACJE I PROTESTY**

### **5.1 SKARGI**

5.1.1 Celem skargi jest uzyskanie poprawy bez potrzeby składania formalnego protestu.

5.1.2 Przed międzynarodowymi zawodami sportowymi skarga może być składana przez KNSL do KNSL gospodarza. Taka skarga może dotyczyć jedynie niedochowania przez organizatora przepisów dotyczących zgłoszeń, ich kwalifikowania bądź odrzucania. Kopia takiej skargi winna być niezwłocznie przesłana do Sekretariatu FAI, który poinformuje przewodniczącego właściwej Komisji Sportu Lotniczego FAI. (AL11)

5.1.3 W dowolnym czasie w ciągu zawodów zawodnik lub drużyna, którzy są niezadowoleni z jakiegokolwiek sprawy powinni najpierw poprosić właściwego przedstawiciela organizatora o pomoc. Jeśli to nie pomoże, zawodnik może złożyć skargę samodzielnie lub poprzez kierownika drużyny złożyć skargę dyrektorowi zawodów lub jego wyznaczonym przedstawicielom. Skargi muszą być składane jak najszybciej po zdarzeniach, które je spowodowały i niezwłocznie rozpatrywane.

### **5.2 KARY I DYSKWALIFIKACJE**

5.2.1 Dyrektor zawodów sportowych może ukarać zawodnika jak określono w regulaminie zawodów. Kary te mogą być w postaci utrudnień zawodniczych, zmniejszenia liczby punktów, zmiany kolejności miejsc, dyskwalifikacji lub jakiegokolwiek innej kary opracowanej przez właściwą Komisję Sportu Lotniczego.

5.2.2 **SUROWOŚĆ KAR.** Surowość zastosowanych kar może się wahać od minimalnej straty punktów po niżej wskazaną dyskwalifikację, w zależności od przewinienia.

5.2.2.1 **Naruszenia Techniczne.** Naruszenia techniczne przepisów lub niedochowanie wymogów wynikające z błędu lub pomyłki, gdzie nie przyniosło to przewagi lub mogło przynieść przewagę konkurentowi winno orientacyjnie powodować karę prowadzącą do odjęcia nie mniej niż 2% najlepszego wyniku lub maksymalnego możliwego wyniku dla danego zadania.

5.2.2.2 **Poważne Naruszenia.** Poważne naruszenia, włączając zachowania niebezpieczne lub powtarzające się mniejsze naruszenia winny, jako przykład, nieść karę prowadzącą do odjęcia nie mniej niż 5% najlepszego wyniku lub maksymalnego możliwego wyniku w danej konkurencji.

5.2.2.3 **Niesportowe zachowanie.** Oszustwa lub niesportowe zachowania, włączając umyślne próby okłamywania lub wprowadzania w błąd osób funkcyjnych,, umyślne wpływanie na innych współzawodników, fałszowanie dokumentów, użycie zabronionego wyposażenia lub substancji, naruszenia przestrzeni powietrznej, lub powtarzające się poważne naruszenia przepisów winny zasadniczo prowadzić do dyskwalifikacji z zawodów sportowych.

5.2.3 **PUBLIKOWANIE.** Kary winny być wypisane na liście wyników z dnia, w którym zostały one przyznane/

### **5.3 ZŁOŻENIE LICENCJI SPORTOWEJ**

5.3.1 Zawodnik, który został zdyskwalifikowany, winien złożyć swoją licencję sportową na ręce dyrektora zawodów.

- 5.3.2 Nie będzie on miał prawa do zwrotu jakiegokolwiek części opłaty startowej ani nie będzie kwalifikował się do jakichkolwiek nagród przyznawanych w tych zawodach. Wszelkie opóźnienia w złożeniu licencji sportowej winny być dodane do okresu jej zawieszenia.
- 5.3.3 W czasie zawieszenia licencji udział w jakimkolwiek wydarzeniu sportowym FAI, włączając próby bicia rekordów, jest zabroniony.
- 5.3.4 Dyskwalifikacja będzie podstawą działań dyscyplinarnych zainteresowanego KNSL, a dyrektor zawodów winien wysłać złożoną licencję do KNSL dyskwalifikowanego zawodnika pod koniec zawodów, wraz z opisem zdarzeń.

#### 5.4 **PROTESTY**

- 5.4.1 Protest przeciwko decyzji dotyczącej skargi opisanej w punkcie 5.1.2 musi być wniesiony przed rozpoczęciem zawodów.
- 5.4.2 W razie niezadowolenia z decyzji dotyczącej skargi wniesionej podczas zawodów, zawodnik lub kierownik drużyny ma prawo do protestu. Protest taki musi być złożony na piśmie, po angielsku, oraz być przekazany przez kierownika drużyny dyrektorowi zawodów w przepisowym czasie wraz z opłatą. Jeśli zawodnik nie posiada osobnego kierownika drużyny, może złożyć protest samodzielnie. Wysokość opłaty za protest oraz ramy czasowe dotyczące składania protestów winny być opisane w regulaminie zawodów.
- 5.4.3 Zwykle złożona opłata podlega zwrotowi jedynie gdy protest zostanie podtrzymany, lub przed rozpatrzeniem przez Jury.
- 5.4.4 Wszystkie niezwrócone opłaty z protestów przesłane będą przez Jury do FAI, do wiadomości Sekretarza Generalnego, w ciągu 28 dni od zakończenia zawodów. Środki będą następnie przekazywane do użytku właściwej Komisji Sportu Lotniczego.

#### 5.5 **ROZPATRYWANIE PROTESTÓW**

- 5.5.1 Dyrektor zawodów musi niezwłocznie przekazywać każdy protest przewodniczącemu Jury. Przewodniczący winien zwołać zebranie międzynarodowego Jury w ciągu 24 godzin od przyjęcia protestu, o ile nie określono innego terminu w odpowiedniej części Kodeksu Sportowego lub lokalnym regulaminie.
- 5.5.2 Jury winno wysłuchać obu stron w kwestii podlegającej dowolnemu protestowi, stosując odpowiednie przepisy FAI i regulamin zawodów.
- 5.5.3 Przewodniczący Jury winien poinformować o podjętej decyzji i bez zwłoki streścić wszelkie istotne okoliczności na piśmie dyrektorowi zawodów, który winien opublikować raport Przewodniczącego.
- 5.6 **ODWOŁANIA**. KNSL może odwołać się do FAI przeciwko decyzjom Jury zgodnie z zapisami Rozdziału 9.

## Rozdział 6

# REKORDY MIĘDZYNARODOWE

- 6.1 **DEFINICJA REKORDU MIĘDZYNARODOWEGO.** Rekord międzynarodowy to rekord świata i/lub rekord regionu kontynentalnego. Prezentuje najlepszy wynik certyfikowany przez FAI i osiągnięty w klasie FAI odpowiedniej klasie, podklasie, kategorii lub grupie FAI jak określa Część Ogólna Kodeksu Sportowego i/lub części szczegółowe. Klasy są określone w punktach 1.4 i 2.1. Podklasy, kategorie i grupy winny być określone w częściach szczegółowych; na przykład: (AL13)
- Podklasy: np. podklasa AX, Balony na ogrzane powietrze; MG, Motoszybowce;  
Kategorie : np. generalna, kobieca, rozmiar, solo, wielomiejscowe, etc;  
Grupy : np. grupa 1, silnik tłokowy, etc.
- 6.1.1 Typy rekordów (np. wysokość, wysokość z ładunkiem, odległość i/lub prędkość po różnych trasach) winny być określone dla każdej klasy FAI w odpowiedniej części Kodeksu Sportowego.
- 6.1.2 Aby kwalifikować się do międzynarodowego rekordu świata, wyczyn musi zostać wcześniej uznany za rekord krajowy przez zaangażowaną KNSL, z wyjątkiem międzynarodowych wyczynów grupowych w Klasie G (rekord największej formacji spadochronowej), klasie D (szybowce wielomiejscowe i motoszybowce) i wszystkich wyczynów klas K (statki kosmiczne) oraz P (promy kosmiczne). W każdym przypadku muszą być spełnione zasady FAI. (AL14)
- 6.1.3 Wyczyn może spełniać kryteria kwalifikacji dla rekordu świata i/lub rekordu regionu kontynentalnego. Zgłoszenie rekordu musi wymieniać o jakie zatwierdzenie się ubiega - jako rekord świata, rekord regionu kontynentalnego, czy oba. Opłata administracyjna pobierana przez FAI za zatwierdzenie każdego rekordu międzynarodowego będzie pobierana tylko raz, nawet, gdy ustanowiono oba rodzaje rekordów. (AL14)
- 6.1.4 Na potrzeby rekordów Rejonu Kontynentów winny być jak określono w punkcie 3.5.4 niniejszej Części Ogólnej Kodeksu Sportowego dla mistrzostw regionów kontynentalnych, z jednym wyjątkiem: Komisja Sportu Lotniczego może określić w swojej części szczegółowej Kodeksu Sportowego, że część Federacji Rosyjskiej na wschód od południka 61° winna być przydzielona do Azji. (AL14)
- 6.1.5 Każda Komisja Sportowa FAI winna zdecydować czy w jej dyscyplinie mogą być ustanawiane rekordy regionów kontynentalnych, a jeśli tak - winna określić w swojej części szczegółowej Kodeksu Sportowego dotyczące uczestników i/lub inne zasady i ograniczenia mające tam zastosowanie. (AL14)
- 6.2 **REKORDY BEZWZGLĘDNE.** Rodzaje rekordów uznawanych przez FAI za rekordy bezwzględne winny określić Komisje Sportów Lotniczych i zamieścić je w częściach szczegółowych Kodeksu Sportowego.
- 6.3 **REKORDZIŚCI**
- Rekord międzynarodowy może zostać przyznany osobie, załodze, drużynie albo jinnym dowolnie zdefiniowanym podmiotom, zgodnie z zapisem odpowiedniej części Kodeksu Sportowego. Tam, gdzie rekord międzynarodowy przyznano więcej niż jednej osobie, FAI wymieni te osoby w porządku alfabetycznym, o ile inny porządek nie zostanie zalecony przez KNSL wnioskodawców. (AL13)
- 6.4 **ADMINISTROWANIE REKORDAMI**
- 6.4.1 KNSL, który wydał licencję sportową FAI dowolnej osoby bijącej rekord międzynarodowy lub rekord świata albo, w przypadkach rekordów zbiorowych, KNSL który wydał licencje sportowe największej liczbie członków zespołu (KNSL organizujący próbę rekordową) jest odpowiedzialny za zatwierdzenie dokumentacji wniosku o rekord świata przed przesła-

niem do FAI, niezależnie od tego, gdzie miała miejsce próba. (AL 14)

6.4.2 Gdy próba bicia rekordu zarówno rozpoczyna się, jak i kończy w kraju innym, niż kraj KNSL organizującego próbę, lokalny KNSL winien nadzorować próbę przez zatwierdzenie oficjalnych obserwatorów zaangażowanych w próbę zgodnie z punktem 4.2.1. Lokalny KNSL w tych okolicznościach może być uznany za KNSL kontrolujący próbę. W razie potrzeby i/lb prośby ze strony KNSL organizującego próbę, KNSL kontrolujący ją winien również zapewnić kontrolę prób bicia rekordu zaczynających lub kończących się na terenie jego kraju.

6.4.3 Jeśli próba rekordu przecina lub jest wykonywana nad terytorium innego KNSL, KNSL organizujący próbę jest odpowiedzialny za uprzednie powiadomienie zainteresowanego KNSL o planowanej próbie bicia rekordu nad jego terytorium, o ile to potrzebne i właściwe.

6.5 **ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA POZWOLENIA.** Osoba zamierzająca podjęcie próby bicia rekordu jest odpowiedzialna za wszystkie elementy potrzebne do przeprowadzenia, zatwierdzenia i certyfikacji próby, włączając uzyskanie niezbędnych zgód, pozwoleń i zezwoleń. Wysyłane zgłoszenie musi wykazywać, że wnioskodawca posiadał licencję sportową FAI ważną w okresie próby bicia rekordu. (AL6).

6.6 **REKORDY RÓWNOCZESNE.** Jeśli w danym dniu rekord zostanie pobity przez jednego lub więcej pilotów, za rekord zostanie uznany tylko najlepszy wyczyn, z wyjątkiem sytuacji, gdy dwa lub więcej statki powietrzne lecące w grupie i w jednakowych warunkach, osiągną dokładnie ten sam wynik i jednocześnie pobiją rekord - wtedy wyczyn może zostać zarejestrowany jako rekord wspólnie pod nazwiskami pilotów lub członków tej grupy.

6.7 **REKORDY WIELOKROTNE.** Osoba może w jednej próbie bić więcej niż jeden rekord, pod warunkiem że, rekordy należą do tej samej klasy, są przewidziane w odpowiedniej części Kodeksu Sportowego oraz są kontrolowane przy użyciu tych samych metod weryfikowania i zatwierdzania, jakie zastosowano w przypadku oddzielnych rekordów.

6.8 **ZATWIERDZANIE REKORDÓW MIĘDZYNARODOWYCH** (AL13)

6.8.1 Próba bicia rekordu musi być uznana przez organizujący ją KNSL za rekord kraju w sytuacji, gdy wymaga tego punkt 6.1.2. (AL8)

6.8.2 Zgłoszeniu rekordu międzynarodowego musi towarzyszyć dokumentacja zawierająca wszystkie informacje i certyfikaty dowodzące, że wymagane warunki zostały spełnione. Po uznaniu rekordu za rekord kraju wymaganym przez punkt 6.1.2., KNSL organizujący próbę przesyła dokumentację do Sekretariatu FAI, który musi ją otrzymać w ciągu 120 dni od próby, o ile nie wydłuży tego okresu przewodniczący właściwej Komisji Sportu Lotniczego po rozpatrzeniu wszystkich czynników, które mogły utrudnić złożenie dokumentacji w normalnym okresie czasu. Sekretariat FAI winien potwierdzić odbiór dokumentacji wnioskodawcy i organizującemu KNSL. Dokumentacja musi być w standardowym formacie opisanym przez odpowiednią część Kodeksu Sportowego i winna zawierać oświadczenie, że próba była przeprowadzona zgodnie z przepisami Kodeksu Sportowego, włączając zapisy punktu 5.2.2.3 o niesportowym zachowaniu. (AL13)

6.8.3 Opis zgłoszenia winien zawierać, w miarę potrzeb:

- klasyfikację (klasa, podklasa, etc.) rekordu podlegającego zgłoszeniu;
- jego nazwa i opis, włączając rekordowe wyniki;
- miejsce (trasa) i data próby rekordowej;
- nazwisko, płeć i obywatelstwo zawodnika/zawodników;
- numer i data ważności licencji sportowej zawodnika oraz nazwa wydającego ją KNSL;



- typ i rejestracja lub znaki pozwalające zidentyfikować statek powietrzny;
- typ silnika/ów lub napędu, moc i numer/y identyfikacyjny/e;
- nazwa KNSL odpowiedzialnego za kontrolę próby bicia rekordu;
- potwierdzenie i data zatwierdzenia w charakterze rekordu krajowego.

6.8.4 Formalnie zarejestrowana przez FAI informacja pisemna (włączając fax lub e-mail) oraz telefoniczna o wstępnym zgłoszeniu rekordu międzynarodowego musi zostać przekazana przez KNSL kontrolujący lub organizujący, lub oficjalnego obserwatora kontrolującego próbę, organizatora zawodów sportowych (4.2.6), lub samego wnioskodawcę, oraz musi dotrzeć do FAI w ciągu 7 dni od ukończenia zakończenia próby rekordowej, o ile po rozpatrzeniu wszystkich czynników, mogących utrudnić złożenie dokumentacji w normalnym czasie, przewodniczący właściwej Komisji Sportu Lotniczego nie przedłuży tego terminu. Sekretariat FAI winien potwierdzić otrzymanie informacji o wstępnym zgłoszeniu przez zawarcie szczegółów w kolejnym Biuletynie Informacyjnym dla KNSL i przewodniczących Komisji. Oczekuje się od KNSL, że będą informowały wnioskodawców o przebiegu postępowania. (AL10)

6.9 **WERYFIKACJA.** FAI zastrzega sobie prawo do zażądania dalszych informacji lub dokumentacji i winna bez zwłoki informować KNSL uznaniu lub odrzuceniu rekordu. W przypadku części dokumentacji lub ewentualnego konfliktu przepisów, FAI poprosi właściwą Komisję Sportu Lotniczego FAI o doradztwo. W przypadku każdej odmowy FAI wyda jej pisemne uzasadnienie.

#### 6.10 **POWIADAMIANIE**

6.10.1 Sekretariat FAI winien w najkrótszym możliwym czasie informować wszystkie KNSL o zgłoszeniach rekordów przedstawionych do homologacji.

6.10.2 Sekretariat FAI winien powiadamiać wszystkie KNSL o ostatecznym zatwierdzeniu nowych rekordów poprzez Biuletyn Informacyjny FAI. Zatwierdzenie stanie się ostateczne, o ile w ciągu 90 dni od daty publikacji oryginalnego powiadomienia nie zostanie wniesiony żaden protest.

-----

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

*by następny Rozdział rozpoczynał się na prawej stronie w druku dwustronnym*

## Rozdział 7

### WYMAGANIA POMIAROWE

#### 7.1 JEDNOSTKI POMIAROWE FAI

##### Odległości na i powyżej powierzchni ziemi

Duże odległości (powyżej 10 km) ..... Kilometry (km)  
Małe odległości (mniej niż 10 km) ..... Metry (m)  
Bardzo małe odległości ..... Centymetry (cm)  
Wysokość ..... Metry (m)

##### Prędkość

Prędkość pozioma ..... kilometry na godzinę(km/h)  
Prędkość pionowa..... metry na sekundę(m/s)

##### Inne jednostki

Temperatura .....stopnie Celsjusza (°C)  
Ciśnienie ..... Hektopaskale (hpa) lub Milibary (mb)  
Masa ..... Kilogramy (kg)  
Czas..... UT lub UTC  
(AL9)

#### 7.2 WYMAGANA POPRAWA WYNIKU

Poprawa wyniku niezbędna do zarejestrowania nowego rekordu przez FAI jest opisana przez komisje specjalnościowe w ich częściach Kodeksu Sportowego. Wymagana poprawa powinna być związana z dokładnością pomiaru decydującej zmiennej, by zapewnić, że wzięto pod uwagę wszelkie przewidywalne błędy i marginesy. Dzięki temu nie będzie wątpliwości, że nowy rekord jest znacząco lepszy od poprzedniego. (AL7)

#### 7.3 JAKOŚĆ POMIARÓW

7.3.1 WARUNKI POMIARÓW I METODY ZBIERANIA DOWODÓW. Metody i wyposażenie do pomiarów i rejestracji odległości, czasu, prędkości, wysokości, masy lub innych określonych parametrów, jak również techniczne standardy wyposażenia, winny być określone przez każdą Komisję Sportu Lotniczego FAI i opisane we właściwej części Kodeksu Sportowego. W przypadku lotów rekordowych, oficjalny obserwator winien sprawdzić zgodność użytego wyposażenia oraz urządzeń pomiarowych i rejestrujących z listą typów dopuszczonych przez odpowiednią Komisję Sportu Lotniczego FAI. Spełnione winny być następujące wymagania:

7.3.1.1 Odległość na powierzchni ziemi. Na potrzeby FAI Ziemię uważa się za elipsoidę zgodną z modelem WGS84 (AL16)

7.3.1.2 Czas i prędkość. Pomiar czasu i prędkości może być realizowany przez użycie zegarów lub innego sprzętu rejestrującego czas, według decyzji odnośnej Komisji Sportu Lotniczego.

7.3.1.3 Masa. Masa startowa statku powietrznego winna być masą całkowitą, wliczając załogę.

7.3.1.4 Pomiar czasu w próbie rekordowej. W przypadku prób bicia rekordów, zegary i inne wyposażenie zapisujące czas winny być sprawdzane przez okres 3 godzin względem oficjalnego źródła czasu zarówno bezpośrednio przed oraz po próbie, wszelkie odnalezione błędy biorąc pod uwagę przy obliczeniach. Nie dotyczy to czasów pochodzących z opartych na UTC zapisów GNSS, precyzyjny pomiar czasu jest bowiem podstawą działania GNSS, przechowywanego dane w bezpiecznym systemie, który nie daje możliwości zmiany bez jej wykrycia. (AL5)

- 7.3.1.5 Wysokość. Metody pomiaru i sprawdzania wysokości są określane przez odpowiednią Komisję Sportu Lotniczego FAI. Mogą one obejmować użycie skalibrowanych barografów, rejestratorów lotu (włączając zarówno te oparte na wskazaniach GNSS jak i wykorzystujących wysokość ciśnieniową), ram przeziernych, obserwacyjnych statków powietrznych, lub radaru mierzącego odległość. (AL6)
- 7.3.1.6 Ograniczenia w wyposażeniu. Wszelkie wymagania, ograniczenia i zakazy dotyczące używanego wyposażenia winny być określone przez właściwą Komisję Sportu Lotniczego.
- 7.3.1.7 Dowody fotograficzne lub z pomocy nawigacyjnych. Dowody ze źródeł fotograficznych lub z danych zarejestrowanych w locie z pomocy nawigacyjnych mogą być użyte do weryfikacji dokumentacji lotu jak określono w częściach szczegółowych, włączając wszelkie wymogi plombowania wyposażenia.
- 7.3.1.7.1 Fotografia. Źródła fotograficzne mogą pochodzić z dowolnego urządzenia obrazującego, włączając kamery zapisujące obraz na błonie, dysku lub taśmie w zakresie fal widzialnych lub podczerwonych (IR) (takich jak wzmacniacze bliskiego IR lub termiczne kamery głębokiej podczerwieni). Fotografie dotyczące lotu lub oddzielnego odcinka lotu winny być na pojedynczym, niepociętym odcinku filmu lub na pojedynczej kasecie, lecz jeśli film został nieumyślnie pocięty podczas przetwarzania, wynikowe ujęcia mogą być użyte dla weryfikacji, jeśli jest możliwe udowodnienie, że pochodzą z tej samej rolki i są we właściwej kolejności. Na filmie winna być widoczna data i dane pilota.
- 7.3.1.7.2 Pomoce nawigacyjne. Dane z pomocy nawigacyjnych, takich jak Globalny System Nawigacji Satelitarnej (GNSS) oparty o amerykański GPS i rosyjski GLONASS również mogą zostać użyte, jeśli dokładność danych oraz kolejność wskazań zgadzają się z częścią wyczynu lotniczego mającego zostać potwierdzonym, na przykład dowodząc obecności w strefie obserwacyjnej. Sekwencje danych nawigacyjnych winny być zarejestrowane w czasie lotu metodą zaaprobowaną w odpowiedniej części szczegółowej Kodeksu Sportowego, z zachowaniem procedur kontrolnych zapobiegających oszustwom lub uszkodzeniu danych.
- 7.4 **DOKŁADNOŚĆ POMIARÓW**
- 7.4.1 Niezbędną dokładność pomiarów i wszelkie metody mające zostać do nich użyte winny określić sekcje szczegółowe Kodeksu Sportowego.
- 7.4.2 FAI zastrzega sobie prawo do zażądania dowodów dokładności pomiarów i obliczeń. Może ona odmówić zatwierdzenia, jeśli informacje są niewystarczające.
-

## **Rozdział 8**

### **LICENCJE FAI**

#### **8.1 LICENCJA SPORTOWA**

- 8.1.1 **PRAWA STATUTOWE**. Tylko członkowie FAI posiadający w swoich krajach uprawnienia sportowe FAI mają prawo wydawać licencje sportowe FAI.
- 8.1.2 **ODPOWIEDZIALNOŚĆ POSIADACZA LICENCJI**. Posiadacz winien podpisać swoją licencję sportową. Robiąc to, potwierdza on, że zna i rozumie Kodeks Sportowy FAI oraz zobowiązuje się go przestrzegać. Tylko posiadacze ważnej licencji sportowej FAI opisanej w punkcie 8.1.5 mogą uczestniczyć w zawodach sportowych FAI i próbach bicia rekordów.
- 8.1.3 **WYDAWANIE LICENCJI SPORTOWYCH**. Każdy KNSL ma prawo wydawać licencje sportowe FAI za okazaniem dowodu tożsamości tym spośród swoich członków, którzy posiadają obywatelstwo albo prawo stałego pobytu w kraju danego KNSL.
- 8.1.3.1 **Identyfikacja**
- 8.1.3.1.1 Obywatelstwo osoby potwierdza dokument identyfikacyjny stwierdzający jej obywatelstwo i wydany przez lub w imieniu rządu danego kraju.
- 8.1.3.1.2 Miejszem zamieszkania danej osoby jest miejsce, w którym spędza ona co najmniej 185 dni każdego roku kalendarzowego z powodów osobistych lub zawodowych lub w przypadku osoby, która nie ma więzów zawodowych, ze względu na więzy osobiste, które wykazują bliskie związki tej osoby z miejscem, w którym żyje.
- 8.1.3.1.3 Tożsamość osoby bez obywatelstwa potwierdza pozwolenie na pobyt wydane przez lub w imieniu rządu kraju zamieszkania.
- 8.1.3.2 Dana osoba nie może w tym samym czasie posiadać licencji sportowej wydanej przez więcej niż jeden KNSL. Osobie, która zgodnie z zapisami punktu 8.1.3.6 wybiera przeniesienie z jednego KNSL do innego, licencja sportowa może być wydana przez nowy KNSL tylko po wcześniejszym powiadomieniu poprzedniego KNSL oraz po cofnięciu wszelkich ważnych licencji sportowych wydanych przez poprzedni KNSL.
- 8.1.3.3 Prawo wydawania licencji sportowych nie może być delegowane przez KNSL, lecz KNSL może angażować inne organa lotnicze w swoim kraju do ich dystrybucji. W przypadku cofnięcia danej osobie licencji sportowej ważnej dla jednej dyscypliny KNSL musi zapewnić, że wszystkie inne licencje sportowe wydane danej osobie (8.1.3.2) również zostaną cofnięte.
- 8.1.3.4 KNSL może odmówić wydania licencji sportowej.
- 8.1.3.5 Zgodnie z punktem Statutu FAI 1.8.2, Sekretarz Generalny, upoważniony przez Zarząd FAI lub zainteresowaną Komisję Sportową, może wydać licencję sportową osobie, która nie może otrzymać licencji sportowej zgodnie z zapisami punktu 8.1.3.6. To prawo nie może być stosowane wobec osób, które są obywatelami lub zamieszkują w kraju KNSL w dobrej kondycji.
- 8.1.3.6 **Prawa reprezentacji** (AL10)
- 8.1.3.6.1 Obywatelowi kraju może zostać wydana licencja sportowa FAI, by reprezentował KNSL tego kraju w zawodach sportowych pierwszej kategorii i brał udział w zawodach drugiej kategorii i innych działaniach FAI, takich jak próby bicia rekordów. Dla poznania definicji obywatelstwa wg FAI zobacz punkt 8.1.3.1.1, a dla zmian reprezentacji - zobacz punkt 8.1.3.6.4. (AL10)

- 8.1.3.6.2 Mieszkaniec kraju. Definicja stałego pobytu na potrzeby FAI znajduje się w punkcie 8.1.3.1.2.
- 8.1.3.6.2.1. Zawody pierwszej kategorii. Mieszkaniec kraju nieposiadający jego obywatelstwa może otrzymać licencję sportową FAI, by reprezentował KNSL tego kraju w zawodach pierwszej kategorii, zgodnie z punktem 8.1.3.6.4 o zmianach reprezentacji.
- 8.1.3.6.2.2. Pozostałe zawody i działalność FAI. Mieszkaniec kraju nieposiadający jego obywatelstwa może otrzymać licencję sportową FAI wydaną przez KNSL kraju jego zamieszkania, by uczestniczył w zawodach sportowych drugiej kategorii i pozostałej działalności FAI, takiej jak próby bicia rekordów, zgodnie z punktem 8.1.3.2. , zapobiegającym posiadaniu dwóch licencji sportowych w tym samym czasie.
- 8.1.3.6.3 Wielokrotne obywatelstwo. Osoba mająca wielokrotne obywatelstwo może swobodnie wybierać spośród krajów swojego obywatelstwa KNSL, od którego przyjmie licencję sportową FAI. Jeśli taka osoba zechce następnie zmienić go na inny spośród krajów swojego obywatelstwa, może to być zrobione bez względu na kraj jego zamieszkania, zgodnie z punktem 8.1.3.6.4 o zmianach w reprezentacji.
- 8.1.3.6.4 Zmiana reprezentacji - zawody pierwszej kategorii. Jeśli osoba reprezentowała kraj w zawodach Pierwszej Kategorii, nie może ona reprezentować innego kraju w zawodach Pierwszej Kategorii w ciągu następnych pełnych dwóch lat kalendarzowych (1. stycznia do 31. grudnia) następujących po roku kalendarzowym, w którym osoba reprezentowała poprzedni kraj. Patrz również punkt 8.1.3.2, zapobiegający posiadaniu dwóch licencji sportowych w tym samym czasie. W wyjątkowych okolicznościach, kiedy z powodów zmian geopolitycznych, a nie osobistych wyborów, osoba stająca się mieszkańcem innego kraju i nie ma dłużej prawa posiadania licencji sportowej poprzedniego kraju - czas ten może zostać zredukowany pod warunkiem, że poprzedni KNSL da swoją pisemną zgodę, a sprawa zostanie rozpatrzona i zaakceptowana przez biuro CASI. (AL11)

#### 8.1.4 FORMA LICENCJI SPORTOWEJ

8.1.4.1 Wszystkie elementy zawarte we wzorcu w punkcie 8.1.7 są obligatoryjne. Wyłączając słowa "Fédération Aéronautique Internationale" i "Sporting Licence" lub "Licence Sportive", mogą być one drukowane w języku narodowym kraju wystawiającego KNSL. Tekst opisujący prawa posiadacza winien być wydrukowany również po angielsku lub francusku, jeśli język kraju nie jest jednym z dwóch powyższych.

8.1.4.2 Licencja sportowa może wymieniać rodzaje sportu, dla których jest ona ważna.

#### 8.1.5. WAŻNOŚĆ LICENCJI SPORTOWYCH

8.1.5.1 Licencja sportowa FAI winna być uznawana przez wszystkie KNSL. Będzie ona ważna jedynie gdy zawiera:

- a. dane personalne i podpis posiadacza,
- b. numer przyznany przez wystawiającą KNSL,
- c. pełną nazwę wydającego KNSL, jego pieczęć (stempel) lub logotyp oraz podpis jego prezesa lub wyznaczonego przez niego przedstawiciela,
- d. logo FAI lub pieczęć FAI,
- e. datę ważności.

8.1.5.2 Właściciel licencji sportowej może być zobowiązany do okazania oficjalnego dokumentu zawierającego jego zdjęcie i podpis, jako dowód tożsamości

8.1.6 COFNIĘCIE LICENCJI SPORTOWYCH. Licencja Sportowa może być cofnięta przez FAI lub KNSL, który ją wydał.

8.1.7 PRZYKŁADOWA FORMA LICENCJI SPORTOWEJ.

Przód : FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE  
KNSL (Logotyp, imię i nazwisko, adres) Logotyp FAI  
Uprawiane sporty (opcjonalnie) Fotografia posiadacza (opcjonalnie)  
"SPORTING LICENCE" ważna do ..... 20.....  
Imię i nazwisko..... Data urodzenia .....  
Adres domowy (opcjonalnie) .....  
.....  
.....  
Podpis posiadacza Upoważniony przedstawiciel KNSL (NAC)

Tył : "Licencja jest ważna, jeżeli zawiera godło FAI i jest podpisana przez jej posiadacza, który swoim podpisem potwierdza, że zna i rozumie Kodeks Sportowy FAI oraz zgadza się go przestrzegać. Niniejsza licencja została wydana w imieniu FAI i może zostać w każdej chwili cofnięta. Licencja jest ważna we wszystkich krajach reprezentowanych w FAI. Posiadacz musi ją okazać, aby wziąć udział w zawodach sportowych lub próbach bicia rekordów podlegających przepisom FAI."

8.1.8 INNE FORMY LICENCJI SPORTOWEJ. KNSL może wystawiać licencje sportowe w połączeniu z innymi dokumentami, takimi jak karty członkostwa i certyfikaty kompetencji. Ich wzory winny jednak spełniać wymagania określone w punktach 8.1.4 i 8.1.5.

8.1.8.1. Rekordy BSL. Na potrzeby prób bicia rekordów bezzałogowymi statkami latającymi (BSL - UAV) zgodnie z Częścią 12 Kodeksu Sportowego wydaje się licencję rekordową BSL FAI. Obowiązują tu pozostałe procedury Rozdziału 8 przy zastąpieniu terminu "licencja sportowa" przez "licencja rekordowa BSL". Licencja taka zamiast osobie może być wydana firmie, zazwyczaj mającej prawa do wykorzystania danego typu BSL (AL5)

8.2. CERTYFIKATY KOMPETENCJI. Certyfikaty kompetencji są dokumentami potwierdzającymi poziom umiejętności lub kwalifikacji danej osoby. Mogą być wydawane dla każdego ze sportów FAI. Wymagania i uprawnienia posiadaczy certyfikatów kompetencji są określone przez Komisje Sportowe FAI i szczegółowo omawiane przez odpowiednie części Kodeksu Sportowego.

-----

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

*by następny Rozdział rozpoczynał się na prawej stronie w druku dwustronnym*



## Rozdział 9

### ODWOŁANIA DO FAI

- 9.1 **PRAWO DO ODWOŁANIA.** Prawo odwołania do FAI należy się zainteresowanej KNSL, z wyjątkiem kwestii opisanych w punkcie 3.11.2 w których prawo do odwołania ma zainteresowana osoba. Za rozpatrywanie odwołań odpowiedzialna jest Komisja Ogólna Sportów Lotniczych FAI (CASI). (AL10)
- 9.2 **ODWOŁANIE.** Odwołanie do FAI musi być złożone na piśmie po angielsku lub francusku i zaadresowane do Sekretarza Generalnego FAI przez upoważnionego przedstawiciela zainteresowanej NAC. Winny mu towarzyszyć wszystkie niezbędne dokumenty oraz opłata. Kwota opłaty będzie ustalana każdego roku przez FAI.
- 9.3 **TERMIN ODWOŁANIA.** Odwołanie do FAI dotrzeć do siedziby FAI w ciągu 90 dni od ogłoszenia decyzji, której odwołanie dotyczy. Czas ten może być w szczególnych okolicznościach wydłużony przez przewodniczącego CASI.
- 9.4 **ROZPATRYWANIE ODWOŁAŃ.** Jeśli CASI zdecyduje, że odwołanie złożone zgodnie z punktami 9.2 i 9.3 powinno zostać rozpatrzone, zwoła ona Międzynarodowy Trybunał Odwoławczy złożony z trzech członków, z których jeden zostanie mianowany Przewodniczącym Trybunału. Członkowie Trybunału, którzy powinni nie mieć żadnych związków z zaangażowanymi stronami, zostaną mianowani przez biuro CASI wedle zalecenia Przewodniczącego CASI. (AL16)
- 9.4.1 Międzynarodowy Trybunał Odwoławczy będzie pracował zgodnie z zapisami instrukcji Międzynarodowego Trybunału Odwoławczego FAI (AL16)
- 9.4.2 Decyzje Międzynarodowego Trybunału Odwoławczego są ostateczne, o ile nie zostanie złożone odwołanie do Sportowego Sądu Arbitrażowego (CAS) w Lozannie w ciągu 21 dni od publikacji orzeczenia wyroku Międzynarodowego Trybunału Odwoławczego. (AL16)
- 9.5 **PUBLIKACJA DECYZJI.** FAI ma prawo do publikacji treści orzeczenia i nazwisk zaangażowanych osób. Osoby te nie mogą użyć publikacji orzeczenia w sprawach przeciwko FAI lub którejkolwiek z osób, które przygotowały publikację.
-

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

*by następny Rozdział rozpoczynał się na prawej stronie w druku dwustronnym*

## Rozdział 10

### ZMIANY

10.1 Część Ogólna i każda z numerowanych części szczegółowych Kodeksu Sportowego wymaganego przez Statut FAI mogą być zmienione na zalecenie Komisji Ogólnej Sportów Lotniczych (francuski skrót: CASI, por. słownik terminów) lub właściwą Komisję Sportu Lotniczego FAI.

10.2 Zmiany do Części Ogólnej Kodeksu Sportowego winny wchodzić w życie z datą ustaloną przez Komisję Sportu Lotniczego FAI (francuski skrót: CASI, por. słownik terminów). Komisje winny określić stałą datę dla corocznych zmian w Kodeksie/Kodeksach za którą odpowiadają (tabela, 1.4). Zmiany, które mają wpływ na bezpieczeństwo, mogą wchodzić w życie z chwilą publikacji. (AL7)

10.3 Poprawki i pełne aktualne wersje Kodeksu Sportowego są publikowane przez Sekretariat FAI na odpowiednich stronach internetowych. Poprawki te winny być opublikowane w standardowym formacie jednakowym dla wszystkich części Kodeksu Sportowego w sposób zasadniczo następujący: (AL7)

Numer zmiany: .....

Data zatwierdzenia: ..... dzień ..... miesiąc ..... rok

*(Uwaga: jeden numer dotyczy sekwencji zmian; datę stanowi chwila zatwierdzenia do publikacji).*

Do części : .....

Ważna od (data): .....

*(Uwaga: Data ważności jest datą, od której zapisy zmiany zaczynają obowiązywać w danej dziedzinie)*

10.4 W zakresie odpowiedzialności każdego KNSL leży pilnowanie aktualności tych części Kodeksu Sportowego, które go bezpośrednio dotyczą.

10.5 Poprawki i pełne aktualne wersje Części Ogólnej Kodeksu Sportowego są publikowane przez Sekretariat FAI, działający w imieniu Komisji Ogólnej Sportów Lotniczych (francuski skrót: CASI, por. słownik terminów). Po uzgodnieniu poprawki, na odpowiedniej stronie internetowej zostanie opublikowany kompletny nowy Statut, gdy tylko będzie gotowy. Zacznie on obowiązywać od pierwszego dnia miesiąca wprowadzenia w życie. Będzie to zazwyczaj drugi lub trzeci miesiąc po tym, gdy odbyło się odpowiednie zebranie CASI. Odnośnik do strony FAI zawierającej najnowszą wersję Części Ogólnej jest następujący:

[http://www.fai.org/documents/sportingcode/GeneralSection\\_download](http://www.fai.org/documents/sportingcode/GeneralSection_download)

Za zapewnienie w poszczególnych krajach, że ich przedstawiciele i inni użytkownicy Części Ogólnej Kodeksu Sportowego są świadomi powyższego, oraz stosują właściwą wersję na dany rok odpowiedzialny jest Krajowy Nadzór Sportu Lotniczego. (NAC - National Airsport Control). Do takich osób należą Przedstawiciele, włączając członków odpowiednich komisji, dyrektorzy mistrzostw, sędziowie, oficjalni obserwatorzy i inne osoby potrzebujące korzystać z kopii Kodeksu Sportowego. (AL7)

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

*by następny Rozdział rozpoczynał się na prawej stronie w druku dwustronnym*

## ZAŁĄCZNIK A DO CZĘŚCI OGÓLNEJ KODEKSU SPORTOWEGO FAI

### **PREFEROWANA TERMINOLOGIA** **DEFINICJI LOTU**

Szczegółowe części Kodeksu. Każda część szczegółowa powinna zawierać dodatkowe zasady i przepisy, które dotyczą konkretnej dziedziny działalności FAI. Odpowiedzialność za rozwój i utrzymanie każdej z części szczegółowych spoczywa na odpowiednich Komisjach Sportu Lotniczego FAI (lista z rozdziału 1, punkt 1.4).

Podstawowa zasada. Tam, gdzie część szczegółowa Kodeksu wymaga zasady lub definicji podobnej do już zawartej w tym załączniku, w miarę możliwości terminologia powinna być oparta na podanej tutaj. Aby przepisy mogły objąć szeroki zakres sportów lotniczych, załącznik ten podaje alternatywy słownictwa (określone a, b, c, d, etc) w konkretnych punktach. Zainteresowana komisja sportowa powinna rozważyć te alternatywy i wybrać właściwe dla swojej dyscypliny, stosując ten wybór w na całym obszarze swojej części kodeksu.

Przygotowanie szkicu części szczegółowej Kodeksu. Aby ująć specjalne warunki i potrzeby poszczególnych sportów lotniczych, część szczegółowa będzie często wymagała wzbogacenia terminologii stosowanej w Części Ogólnej o dodatkowe wyjaśnienia lub szczegółowe przepisy. Celem powinno być, część szczegółowa była tak przygotowana, aby mogły ją zrozumieć osoby, którym będzie potrzebna, takie jak osoby funkcyjne, sędziowie i oficjalni obserwatorzy, które mogą nie mieć szczegółowej wiedzy o strukturze FAI, jej procedurach, Statucie i Rozporządzeniach lub niuansach Części Ogólnej Kodeksu Sportowego.

Wyjątki. FAI zdaje sobie sprawę, że w niektórych obszarach poszczególnych sportów lotniczych specjalistyczna terminologia niezbędna w Części Szczegółowej kodeksu może odbiegać od terminologii proponowanej poniżej. W takiej sytuacji zainteresowana komisja sportowa powinna być w stanie móc wyjaśnić dlaczego taka rozbieżność jest potrzebna. Podstawową zasadą jest starać się używać przede wszystkim terminów z niniejszego załącznika, korzystając z do innej terminologii tylko wtedy, gdy właściwa komisja uważa to za konieczne dla właściwego i uczciwego zarządzania i nadzoru nad danym sportem lub działalnością oraz powodowane jest to szczególną naturą warunków związanych z danym sportem lub działalnością.

#### **Definicje Lotu.**

- A1 **Lot.** Zdarzenie rozpoczynające się startem i kończące lądowaniem oraz zawierające wyczyn lotniczy (punkt A4), który musi być potwierdzony przez KNSL i/lub FAI.
- A2 **Lot swobodny.** Część lotu, w której statek powietrzny nie jest ciągnięty, niesiony, ani wspomagany przez inny statek, lub oddzielne zewnętrzne lub odrzucalne źródło energii.
- A3 **Spadek swobodny.** Droga pokonana w powietrzu przez osobę pomiędzy oddzieleniem od statku powietrznego, a użyciem spadochronu lub innych środków zasadniczo zmieniających prędkość spadania.
- A4 **Wyczyn lotniczy.** Osiągnięcie dokonane podczas swobodnego lotu lub spadku, dokumentację którego przekazano w celu zatwierdzenia do KNSL lub FAI, według zapisów Kodeksu Sportowego.
- A5 **Nieukończony lot.** Lot jest uznany za nieukończony, jeśli; ALBO,  
  
nastąpi wypadek podczas lotu skutkujący śmiercią jakiegokolwiek członka załogi w ciągu 48 godzin lub, wyłączając spadochroniarstwo, jakiegokolwiek osoby opuściły statek podczas lotu; ALBO,  
  
odrzucona lub zrzucona została jakakolwiek część statku powietrznego lub jego wyposażenia, inna niż dopuszczone odrzucalne wyposażenie, balast lub paliwo.
- A6 **Rodzaje lotów.** Dla pojedynczego lotu przypisane i potwierdzone mogą być wyczyny lotnicze dokonane w jednym lub więcej następujących rodzajów lotów:
- A6.1 **Lot odległościowy.** Wyczyn lotniczy dotyczący odległości po danej trasie (punkt A7).

- A6.2 Lot prędkościowy. Wyczyn lotniczy obejmujący pomiar czasu i prędkość obliczoną na znanej trasie (punkt A7).
- A6.3 Lot docelowy. Wyczyn lotniczy na trasie zadeklarowanej przed startem. Lot docelowy może jednocześnie być lotem odległościowym lub prędkościowym, jednak loty odległościowe i prędkościowe niekoniecznie muszą być lotami docelowymi.. Patrz również punkt A7.2, dotyczący przelotów deklarowanych. (AL5)
- A6.4 Lot na długość. Wyczyn lotniczy z pomiarem czasu od punktu startu do punktu mety.
- A6.5 Loty wysokościowe. (Zobacz słownik, terminy wysokość bezwzględna i wysokość względna)
- A6.5.1 Lot na wysokość względną. Wyczyn lotniczy w którym mierzona jest osiągnięta i utrzymana wysokość względna.
- A6.5.2 Lot na wysokość bezwzględną. Wyczyn lotniczy w którym mierzona jest osiągnięta i utrzymana wysokość bezwzględna.
- A6.5.3 Lot na przewyższenie. Wyczyn lotniczy w którym mierzona jest wysokość zdobyta pomiędzy dowolną niską wysokością, a następującą po niej większą wysokością.
- A6.6 Lot na czas wznoszenia. Wyczyn lotniczy liczony od startu zatrzymanego, do momentu, gdy osiągnięto zakładaną wysokość.

A7 **Trasy** - Na potrzeby FAI trasa to odległość między punktem startu a punktem mety, poprowadzona przez dowolne punkty zwrotne lub punkty kontrolne. Odległość to najkrótsza droga na powierzchni ziemi pomiędzy danymi dwoma punktami, mierzona zgodnie z przyjętymi założeniami FAI odnośnie kształtu Ziemi, patrz rozdział 7, punkt 7.3.1.1.

- A7.1 Trasa zatwierdzona. Trasa obliczona z góry i zaaprobowana przez KNSL do celów FAI.
- A7.2 Trasa deklarowana. Trasa z góry zadeklarowana przez pilota; trasa dla proponowanego lotu docelowego. W przypadku kilku deklaracji dla jednego wyczynu, pod uwagę będzie brana tylko najnowsza. Dla trasy z punktem/punktami zwrotnym/i deklaracja musi zawierać kolejność, w jakiej punkty te będą osiągnane. Deklaracje mogą być zapisane na papierze lub nagrane, opatrzone datą i czasem elektronicznie, jak np. przez rejestrator lotu, zatwierdzony do tego celu przez zainteresowaną KSL (patrz również rozdział 7., punkt 7.3.1.7.2) (AL5)
- A7.3 Przelot po trasie zamkniętej Przelot, w którym punkt startu i mety są w tym samym miejscu.
- A7.3.1 Przelot docelowo-powrotny. Wyczyn lotniczy po trasie zamkniętej z jednym punktem zwrotnym.
- A7.3.2 Przelot po trójkącie. Wyczyn lotniczy po trasie zamkniętej wokół dwóch punktów zwrotnych. Do celów FAI takich, jak rekordy po trójkącie, każdy odcinek przelotu po trójkącie nie powinien stanowić mniej niż 10% lub więcej niż 45% całkowitej długości trasy. *Celem jest zapewnienie, by punkty zwrotne nie leżały na tyle blisko siebie, że przelot w efekcie byłby w następstwie tego przelotem docelowo-powrotnym. Według tej reguły, dla trójkąta 100 km minimalna odległość między PZ wynosi zatem 10 km.*
- A7.3.3 Przelot po wielokącie. Wyczyn lotniczy po trasie zamkniętej z trzema lub więcej punktami zwrotnymi.
- A7.3.4 Okrażenie. Pojedynczy, kompletny wyczyn lotniczy po trasie zamkniętej. Wyczyn może składać się z więcej niż jednego okrażenia.

## A8 **Początek wyczynu lotniczego**

A8.1 Punkt startu. Start wyczynu lotniczego FAI na potrzeby pomiaru. W zależności od dyscypliny i rodzaju lotu, punkt startu może być jednym z poniższych:

- a. punktem rozpoczęcia rozbiegu do startu (start zatrzymany); LUB,
- b. punktem podczas rozbiegu do startu (start lotny); LUB,
- c. punktem startu samolotu; LUB,

- d. punktem wyczepienia; LUB,
- e. przecięciem linii startowej; LUB,
- f. punktem, w którym spadochroniarz opuszcza pokład (nazywany punktem wysoku); LUB,
- g. dokładnie wyznaczonym obiektem charakterystycznym na ziemi, dla którego potwierdzona może być za pomocą bezpośredniej obserwacji, fotografii, GPS, pomocy nawigacyjnej, radaru lub innej zatwierdzonej metody obecność w wyznaczonym sektorze, w kierunku przeciwnym do pierwszego odcinka trasy (strefa obserwacji, punkt A13.2); LUB,
- h. punktem o najmniejszej wysokości użytej w pomiarze lotu wysokościowego (A6.5); LUB,
- i. innym typem startu zdefiniowanym w części szczegółowej Kodeksu Sportowego i właściwym dla danego sportu lub działalności.

A8.2 Czas startu. Czas w punkcie startu.

A8.2.1 Czas wysoku. W spadochroniarstwie, czas w punkcie wysoku.

A8.3 Wysokość startu. Wysokość bezwzględna w punkcie startu.

A8.3.1 Wysokość wysoku. W spadochroniarstwie, wysokość w punkcie wysoku.

A8.4 Linia startu. Bramka o wyznaczonej wysokości i szerokości, której podstawa jest określona na powierzchni ziemi i leży w przybliżeniu pod kątem prostym do pierwszego odcinka przelotu.

A8.4.1 Przecięcie linii startu. Linia startu zostaje przecięta, gdy przecina ją dziób statku powietrznego. Pomiar czasu dotyczy dokładnego momentu przecięcia, pomiar odległości dotyczy punktu centralnego linii startu.

A8.5 Rodzaje startu

A8.5.1 Start w locie. Gdzie w punkcie startu statek powietrzny jest w trakcie lotu swobodnego.

A8.5.2 Start lotny. Gdzie w punkcie startu statek powietrzny ma wciąż kontakt z ziemią lub wodą.

A8.5.3 Start zatrzymany. Start nieruchomego statku powietrznego liczony od dania sygnału "start" .

A8.6 Punkt startu. Dokładny punkt, w którym wszystkie części statku powietrznego lub jego załogi tracą kontakt lub połączenie z ziemią lub wodą.

A8.7 Miejsce startu. Nazwa lotniska lub miejsca, z którego odbywa się start.

A8.8 Punkt wyczepienia. Punkt na ziemi poniżej statku powietrznego w momencie zwolnienia z holu.

A9 Punkt zwrotny. Jasno określony, dokładny punkt rozpoznawczy na powierzchni ziemi, który po osiągnięciu w locie zostanie użyty na potrzeby pomiarowe jako część trasy..

A.9.1 Osiągnięcie punktu zwrotnego. Punkt zwrotny jest osiągnięty gdy ALBO;

- a. cały statek powietrzny został zaobserwowany jako przechodzący poza pionowy rzut środkowej części obiektu punktu zwrotnego lub pylonu; LUB,
- b. gdy cały statek powietrzny wszedł w określony sektor (strefa obserwacji, punkt A13.1) poza po zewnętrznej stronie kąta tworzonego przez sąsiadujące odcinki przelotu. Szczegóły obecności w strefie obserwacji - patrz A13.3. (AL8)

A.10 Punkt kontrolny - punkt przelotu, który statek powietrzny musi osiągnąć lub w którym musi lądować. Punkt kontrolny zostaje osiągnięty, gdy statek powietrzny spełni zasadę osiągnięcia punktu zwrotnego; LUB gdy statek wylądował w tym punkcie. *W przypadkach konieczności ominięcia ograniczonej przestrzeni powietrznej, zamiast punktu zwrotnego można użyć punktu kontrolnego, którym nie wymaga się lądowania, jednakże odcinki przelotu na potrzeby FAI są mierzone jedynie między punktami zwrotnymi.*

A.11 **Punkt kontrolny** - punkt osiągnięty podczas lotu, lecz niekoniecznie zadeklarowany przed lotem. Obowiązują te same zasady, co przy osiągnięciu punktu zwrotnego.

A.12 **Meta wyczynu lotniczego**

A.12.1 **Punkt mety**. Meta wyczynu lotniczego na potrzeby jego pomiaru. W zależności od dyscypliny i rodzaju lotu o jaki chodzi, punkt finiszu może być jednym z następujących:

- a. punktem lądowania; LUB,
- b. przecięciem linii mety; LUB,
- c. dokładnie wyznaczonym obiektem charakterystycznym na ziemi, dla którego potwierdzona może być za pomocą bezpośredniej obserwacji, fotografii, GPS, pomocy nawigacyjnej, radaru lub innej zatwierdzonej metody obecność w wyznaczonym sektorze, w kierunku przeciwnym do ostatniego odcinka trasy (Strefa Obserwacji, punkt A13.2) i z wysokością nie mniejszą, niż wysokość danego punktu rozpoznawczego; LUB,
- d. punktem najwyższej wysokości użytym w pomiarze Lotu Wysokościowego (A6.5); LUB,
- e. innym rodzajem mety, zdefiniowanym przez część szczegółową Kodeksu Sportowego i właściwym dla danego sportu lub działalności.

A12.2 **Czas na mecie**. Czas w punkcie mety.

A12.3 **Wysokość mety**. Wysokość nad poziomem morza w Punkcie Finiszu.

A12.4 **Linia mety**. Bramka o wyznaczonej wysokości i szerokości, której podstawa jest określona na powierzchni ziemi i leży w przybliżeniu pod kątem prostym do ostatniego odcinka przelotu.

A.12.4.1 **Przecięcie linii mety**. Linia mety zostaje przecięta, gdy dziób statku powietrznego przecina jej linię nie będąc wspomagany jakąkolwiek siłą z zewnątrz statku powietrznego. Pomiar czasu dotyczy dokładnego momentu przecięcia, pomiar odległości dotyczy punktu centralnego linii mety.

A12.5 **Punkt Lądowania**. Dokładny punkt, w którym dowolna część statku powietrznego, jego załoga lub ciała skoczka lub wyposażenia ALBO:

- a) po raz pierwszy dotknie ziemi lub wody; ALBO,
- b) zatrzyma się po lądowaniu.

*Poszczególne sporty i dziedziny działalności powinny wybrać właściwą dla nich definicję spośród powyższych.*

A12.6 **Czas lądowania** Czas w punkcie lądowania.

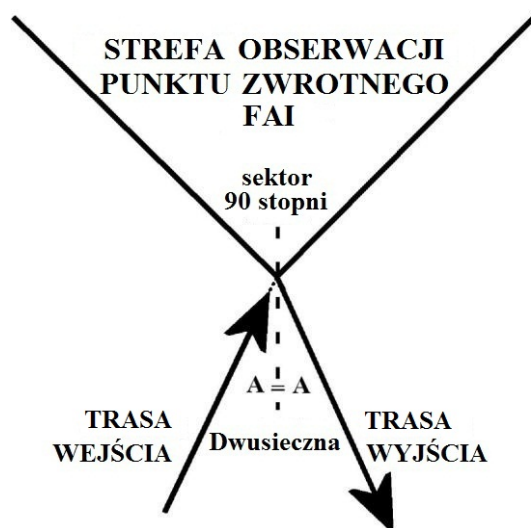
A12.7 **Miejsce lądowania** Nazwa lotniska lub miejsca, w którym dokonuje się lądowania.

A12.8 **Lądowanie na celność**. Lądowanie w którym precyzyjnie mierzona jest odległość wyznaczonej części osoby lub statku powietrznego od środka celu.

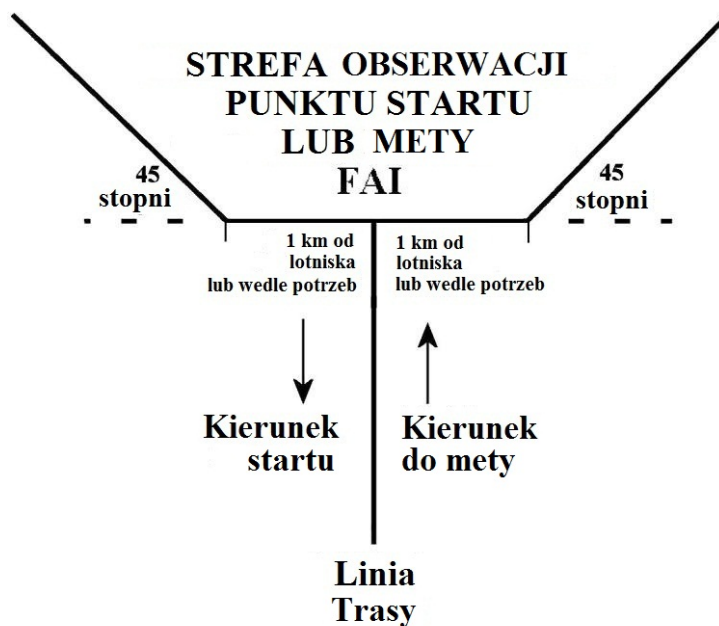
A13 **Strefy obserwacji**. Strefy obserwacji (SO) to przestrzeń lotnicza ponad ziemią, ograniczona następującymi liniami na powierzchni ziemi:

A13.1 **Punkt zwrotny**. W przypadku punktu zwrotnego SO jest oparta na 90° wycinku koła na powierzchni ziemi z wierzchołkiem w punkcie zwrotnym i symetrycznie przeciwległym wobec dwóch odcinków trasy związanych z danym punktem.





A13.2 Punkt startu i punkt mety. SO dla punktów startu i finiszu oparta jest na dwukilometrowej linii (lub innej odległości właściwej dla danego lotniska), której środek przechodzi przez punkt startu lub mety. Linia jest zorientowana pod odpowiednimi kątami ( $90^\circ$ ) do pierwszego odcinka trasy na punkcie startu i do ostatniego odcinka kursu do punktu mety. W najdalej wysuniętych punktach linii granica SO ciągnie się dalej pod kątem  $45^\circ$  jako przedłużenie linii w kierunku przeciwnym do trasy w tym punkcie.



A13.3 Potwierdzenie obecności w strefie obserwacji (SO). Dowodem obecności w SO może być: naoczna obserwacja z ziemi, obserwacja radarowa lub za pomocą urządzenia śledzącego zatwierdzonego przez właściwą KSL, ocena na podstawie fotografii otoczenia zrobionych z pokładu statku powietrznego lub właściwego namiaru GNSS w SO, pochodzącego z rejestratora lotu GNSS zabudowanego na pokładzie i zatwierdzonego do użytku przez właściwą KSL (patrz również rozdział 7., punkt 7.3.1.7.2) (AL5)

# SŁOWNIK POJEĆ

## ! SKRÓTÓW

Ta część konkretyzuje pewną liczbę pojęć użytych w tekście głównym oraz podaje niektóre powszechnie uznawane definicje i skróty właściwe dla sportów lotniczych

### Liczbowe

1	(Część Kodeksu Sportowego) - Aerostaty	
2	(Część Kodeksu Sportowego) - Lotnictwo Ogólne	
3	(Część Kodeksu Sportowego) - Szybownictwo	
4	(Część Kodeksu Sportowego) - Modelarstwo lotnicze	
5	(Część Kodeksu Sportowego) - Spadochroniarstwo	
6	(Część Kodeksu Sportowego) - Akrobacja lotnicza	
7	(Część Kodeksu Sportowego) - Lotniarstwo	
8	(Część Kodeksu Sportowego) - Astronautyka	
9	(Część Kodeksu Sportowego) - Wiropląty	
10	(Część Kodeksu Sportowego) - Lotnictwo Mikrolotowe i motoparalotniarstwo	
11	(Część Kodeksu Sportowego) - Statki powietrzne napędzane siłą ludzkich mięśni	
12	(Część Kodeksu Sportowego) - Bezzałogowe statki latające	(AL5)

### Inne dostępne dokumenty

Poza odpowiednimi częściami Kodeksu Sportowego (tabela, punkt 1.4), dostępne są na żądanie inne dokumenty FAI:

- Obliczenia odległości dla kulistego modelu Ziemi FAI (dawniej CzO załącznik B) (AL11)
- Przepisy kontroli antydopingowej FAI dla sportów lotniczych (odsyła punkt 3.11.2.6)
- Przepisy Światowych Igrzysk Sportów Lotniczych FAI (odsyła punkt 3.1.7)
- Podręcznik członka międzynarodowego Jury (odsyła punkt 4.3.2.5)
- Specyfikacje techniczne dla zatwierdzonych przez IGC rejestratorów lotu GNSS (*mimo, iż dokument ten jest utrzymywany przez IGC, również inne komisje sportów lotniczych mogą chcieć z niego korzystać, lub korzystać z jego części, takich jak wspólny standard plików danych, który umożliwia użycie stworzonych dla nich programów analitycznych.*) (AL 2)

### Alfabetyczne

A	(Klasa FAI) - balony
Aerodyna	Patrz definicje z rozdziału 2, strona 2 – 1
Lotnictwo	Na potrzeby FAI - działalność lotnicza, włączając wszelkie sporty lotnicze, na wysokości 100 km od powierzchni Ziemi i poniżej (źródło: statut, preambuła, terminy). Zobacz również termin Kosmos (AL6)
Aerostat	Dla definicji - patrz rozdział 2., strona 2 - 1
Statek Powietrzny	Dla definicji - patrz rozdział 2., strona 2 - 1
AL	Amendment List - Lista Zmian (Dla CzO, wchodzi w życie 1.01 po wydaniu wydaniu FAI)
Altitude	Pionowa odległość od średniego poziomu morza (MSL). Patrz również 'QNH', i 'Wysokość'.
AMSL	Above Mean Sea Level -- metry nad poziomem morza (mnpm) (wysokość bezwzględna)
ASC	Air Sport Commission - komisja sportu lotniczego (lista - strona 1-2), polski skrót KSL, odpowiedzialna za określoną część Kodeksu Sportowego
AUW	All Up Weight / ciężar całkowity
B	(Klasa FAI) - sterowce
C	(Klasa FAI) - samoloty
C	(Temperatura) – Celsjusz
CANS	Commission on Airspace and Navigation Systems. Komisja Przestrzeni Powietrznej i Systemów Nawigacyjnych. Jedna z komisji technicznych FAI. (AL13)
CAS	Calibrated Airspeed, prędkość przyrządowa poprawiona o ciśnienie i błędy pomiaru
CASI	Commission d'Aéronautique Sportive Internationale (Komisja Ogólna Sportów Lotniczych FAI)
Certyfikacja	Podpisanie i przygotowanie certyfikatów i innych dokumentów związanych z procesem weryfikacji lotu z myślą o zatwierdzeniu wyczynu lotniczego FAI
CIA	Commission Internationale d'Aérostation, Międzynarodowa Komisja Balonowa

CIACA	Commission Internationale des Amateurs Constructeurs d'Aéronefs, Międzynarodowa Komisja Amatorskich i Eksperymentalnych Statków Powietrznych. Jedna z komisji technicznych FAI. (AL7)
CIAM	Commission Internationale d'Aéromodélisme, Międzynarodowa Komisja Modelarstwa Lotniczego
CIEA	Commission Internationale d'Education Aéronautique et Spatiale, Międzynarodowa Komisja Wychowania Lotniczego i Kosmicznego. Jedna z komisji technicznych FAI. (AL1)
CIG	Commission Internationale de Giraviation, Międzynarodowa Komisja Wiroplątowa
CIMA	Commission Internationale de Micro-Aviation, Międzynarodowa Komisja Mikrolotowa
CIMP	Commission Internationale Médico-Physiologique, Międzynarodowa Komisja Medyczna. Jedna z komisji technicznych FAI (AL1)
CIVA	Commission Internationale de Voltige Aerienne, Międzynarodowa Komisja Akrobacji
CIVL	Commission Internationale de Vol Libre, Międzynarodowa Komisja Lotniowa i Paralotniowa
C of A Komisja	Certificate of Airworthiness - Świadectwo zdolności do lotu (AL7) Komisje FAI to Komisje Sportów Lotniczych (KSL) oraz Komisje Techniczne. KSL są wymienione na stronie 1-2 i każda jest odpowiedzialna za określoną część Kodeksu Sportowego. Komisje techniczne to CIACA, CIEA, CIMP, EnvC, and CANS - patrz ich skróty w słowniku. (AL13)
CP	Control Point - punkt kontrolny
D	(Klasa FAI) - szybowce
DM	(Klasa FAI) - motoszybowce
E	(Klasa FAI) - wiropląty (śmigłowce i wiatrakowce)
Ellipsoid	Elipsoida, przestrzenna elipsa, powszechnie stosowana jako model Ziemi (Patrz WGS84).
EnvC	Komisja Środowiskowa. Jedna z Komisji Technicznych FAI.
F	(Klasa FAI) – Modelarstwo lotnicze (AL7)
FAI	Fédération Aéronautique Internationale, z siedzibą w Lozannie, Szwajcaria.
Kula FAI	Przybliżenie kształtu ziemi, Elipsoida WGS84 jest znacznie dokładniejszym modelem (GS 7.3.1.1.). Krótki dokument o nazwie «Obliczenia odległościowe FAI dla kulistego modelu Ziemi» podający odpowiednie wzory i metodologię, jest dostępny na stronie FAI . Ponadto na stronie FAI jest dostępny mały uniwersalny program PC do obliczeń odległości. (AL11)
g	Przyspieszenie ziemskie (9.81 m/s <sup>2</sup> )
G	Wielokrotność siły grawitacji działającej na statek powietrzny doznający przyspieszeń
G	(Klasa FAI) - spadochroniarstwo
GAC	General Aviation Commission - Komisja Lotnictwa Ogólnego
Geodezyjna	Pojęcie "linia geodezyjna" pochodzi z geodezji, nauki o kształcie i pomiarach Ziemi, oraz odnosi się do najkrótszej drogi pomiędzy dwoma punktami na powierzchni elipsoidalnego modelu Ziemi. Odległość może być obliczona przy użyciu długości/ szerokości geograficznej opartych na tej samej siatce . Dla dokładnych obliczeń dystansu i oceny bliskości stref lotniczych, model używany na potrzeby FAI to elipsoida WGS84 (CzO 7.3.1.1). Krótki program obliczeniowy długości geodezyjnych na elipsoidzie WGS84 dla PC jest dostępny na: <a href="http://www.fai.org/how-to-set-a-record/world-distance-calculator">www.fai.org/how-to-set-a-record/world-distance-calculator</a> (AL16)
GLONASS	Global Orbital Navigation Satellite System, rosyjski system GNSS podobny do amerykańskiego GPS
GNSS	Global Navigation Satellite System (ogólny termin dla wszystkich systemów, takich jak rosyjski GLONASS czy amerykański GPS)
GPS	Global Positioning System (amerykański system GNSS zarządzany przez Departamenty Obrony i Transportu)
H	(Klasa FAI) - statek powietrzny pionowego startu i lądowania
Height	Pionowa odległość od znanej podstawy odniesienia, jak miejsce startu. Zob. również 'QFE', i 'Altitude'.
Homologacja	Zatwierdzenie wyczynu lotniczego przez KNSL lub FAI do celów rekordowych
KNSL goszcząca	KNSL kraju, w którym organizowane jest wydarzenie sportowe FAI (AL11)
hPa	Hektopaskal (Jednostka ciśnienia, równa milibarowi)
I	(Klasa FAI) - statek powietrzny napędzany siłą ludzkich mięśni
IAS	Indicated Airspeed - prędkość przyrządowa
ICAO	International Civil Aviation Organisation (z siedzibą w Montrealu, Kanada)

ICARE	International Commission for Astronautics Records - Międzynarodowa Komisja Rekordów Astronautycznych	
IGC	International Gliding Commission Międzynarodowa Komisja Szybowcowa	
IPC	International Parachuting Commission - Międzynarodowa Komisja Spadochronowa	
Międzynarodowa Atmosfera Wzorcowa (ISA)	ISA używana do celów FAI została opisana w dokumencie ICAO nr 7488 tabele 3 i 4. Zakłada temperaturę i ciśnienie na poziomie morza o wartościach 15°C i 760 mm słupa rtęci (tzn. 1013.25 mb/hPa), i stały spadek temperatury o 6.5°C na 1000 m (1.98°C/3.56°F na 1000 ft) wraz ze wzrostem wysokości, do pułapu 11,000 m (-56.5°C), co uznaje się za tropopauzę, powyżej której zakłada się stałą temperaturę. Do kalibracji barografów stosuje się tabele ciśnieniowe ISA ponieważ mimo, iż prawdziwa atmosfera różni się z dnia na dzień, na potrzeby kalibracji potrzebny był zestaw międzynarodowo uznanych wartości tak, aby wszystkie kalibracje miały wspólny punkt odniesienia, niezależnie, czy takie nastawy odpowiadają 'rzeczywistym wysokościami' danego dnia. Taka sama zasada dotyczy kalibracji wysokości barometrycznych w statkach powietrznych, tak, aby cała działalność lotnicza używała wspólnego standardu wskazań wysokości ciśnieniowej.	
ISA	Atmosfera wzorcowa	
K	(Klasa FAI) - prom kosmiczny	
M	(Klasa FAI) - zmiennopłat	
MG	(Klasa FAI) - Motoszybowiec	
min	Minuta, jednostka czasu (UT), w odróżnieniu od `arcmin`, minuty kątownej	
m/s	Metres per Second - metry na sekundę	
MSL	Mean Sea Level - średni poziom morza	
N	(Klasa FAI) - statek powietrzny typu STOL	
NAC	National Airsport Control - Krajowy Nadzór Sportu Lotniczego (KOKSL)	
O	(Klasa FAI) - Lotnie i parolotnie	
O&R	Out and Return - w tę i z powrotem	
Obowiązki	(np. wobec FAI) - Zobowiązania KNSL wobec FAI są wymienione w Statucie FAI, pod hasłem obowiązków. W chwili ukończenia tego wydania CzO właściwym punktem statutu było 2.4.2.2. (AL6)	
OO	Oficjalny obserwator	(AL11)
Organizator	Organizator zawodów zaakceptowany przez i działający wraz z KNSL lub w imieniu KNSL lub FAI	
Ornitopter	Maszyna osiągająca i utrzymująca lot poziomy jedynie siłą poruszających się skrzydeł.	
P	(FAI Class) - Promy kosmiczne	
QFE	Nastawienie ciśnienia wysokościomierza, wskazujące zero na wysokości lotniska	
QNH	Nastawienie ciśnienia, wskazujące wysokość nad poziomem morza.	
R	(Klasa FAI) - Mikroloty, motolotnie i motoparalotnie	
S	(Klasa FAI) - Modele kosmiczne	
Winien	Patrz "Słownictwo"	
Powinien	Patrz "Słownictwo"	
Szybowanie	Użycie składowej pionowej ruchów powietrza w atmosferze na potrzeby podtrzymania lotu bez użycia siły ciągu z jednostek napędowych.(AL6)	
Kosmos	Na potrzeby FAI, działalność powyżej 100 kilometrów nad powierzchnią Ziemi. Patrz hasło Lotnictwo.	(AL6)
Kula	Patrz Kula FAI.	(AL6)
STOL	Krótki start i lądowanie	
TAS	Rzeczywista prędkość względem powietrza	
Komisja Techniczna	Patrz Komisja.	(AL1)
TP	Turn Point, PZ - punkt zwrotny	
U	(Klasa FAI) – Bezzałogowy Statek Latający	(AL5)
UT	lokalny przelicznik czasu do UTC	
UTC	Universal Time Co-ordinated - Uniwersalny czas koordynowany (dawniej GMT)	
Walidacja	Akt ratyfikacji lub oficjalnego zatwierdzenia. W terminologii FAI, akt zatwierdzenia wyczynu lotniczego (lub jego elementu, np. osiągnięcia punktu zwrotnego)	
Weryfikacja	Proces sprawdzania i gromadzenia dowodów na potrzeby zatwierdzenia wyczynu lotniczego	
Vs	Prędkość przeciągnięcia	
VTOL	Pionowy start i lądowanie	
WADA	Światowa Agencja Antydopingowa. Patrz <a href="http://www.wada-ama.org">http://www.wada-ama.org</a>	(AL8)
WAG	World Air Games. Światowe Igrzyska Sportów Lotniczych. Międzynarodowe zawody obejmujące wiele sportów lotniczych w jednym terminie, zob CzO 3.1.7	
Elipsoida WGS84	W 1989 ICAO przyjęło WGS 1984 jako system standardowego odniesienia dla przyszłej międzynarodowej nawigacji lotniczej. Miało to na celu zapewnienie wspólnego światowego standardu, bez różnic regionalnych, na wypadek gdyby system GPS wszedł do użycia w komercyjnym transporcie lotniczym. Zakłada on	

elipsoidalny model Ziemi (Elipsoida WGS84) z promieniem równikowym wynoszącym 6378,1370 km i promieniem biegunowym 6356,7523 km, mającym środek na środku ciężkości Ziemi i zorientowanym wzdłuż osi obrotu. Od roku 1980 ulepszano system WGS84, lecz zmiany nie dotyczyły rozmiarów elipsoidy, a jedynie modeli grawitacyjnych. WGS84 jest obecnie używany przez krajowe władze lotnicze przy definiowaniu granic przestrzeni powietrznych, w tym przestrzeni ograniczonych, pozycji obiektów lotniskowych, takich jak linia centralna pasa, a jego model Ziemi jest używany przez inne systemy GNSS światowego zasięgu, takie jak europejski Galileo, rosyjski GLONASS oraz Beidou 2 z ChRL. Por. CzO 7.3.1.1 oraz hasło "geodezyjna" w niniejszym słowniku.. Krótki program obliczający odległości na powierzchni ziemi dla elipsoidy WGS84 jest dostępny pod: [www.fai.org/how-to-set-a-record/world-distance-calculator](http://www.fai.org/how-to-set-a-record/world-distance-calculator) (AL16)

#### Słownictwo

Użycie słów "winien" i "musi" oznacza, że dana kwestia jest obligatoryjna; "powinien" oznacza nieobligatoryjne zalecenia; "może" oznacza, że coś jest dopuszczalne, a "będzie" oznacza, że coś się zdarzy. Użyty rodzajnik męski powinien być odbierany jako obejmujący również kobiety o ile kontekst nie wskazuje inaczej. *Kursywy użyto w przypadku wyjaśnień.*

-----