

# Правила безопасности полётов авиамodelей

Объединение Федерации Полётов авиамodelей Эстонского Лётного спорта

Действительны с 01.02.2008

Редакция нр.: 1.0



Таллинн 2008



## Содержание

1. Общая часть.....	3
2. Общие технические требования.....	5
3. Радиоуправляемый полёт .....	5
4. Радиоуправляемый полёт самолётов .....	6
5. Радиоуправляемый полёт вертолётов.....	7
6. Свободный полёт.....	7
7. Кордовые модели .....	8
8. Организация мероприятий и соревнований .....	8
9. Правила безопасности на лётном поле/аэродроме.....	9
10. Ответственность и обязанности клубов моделлистов входящих в EFL .....	12
Приложение 1. Частоты, используемые для радиополётов в Эстонии .....	14
Приложение 2. Памятка пилота.....	15
Приложение 3. Памятка зрителя .....	16

© 2008 Объединение Федерации Полётов авиамodelей Эстонского Лётного спорта  
Данный материал свободен для использования в целях увеличения безопасности полётов авиамodelей.

Объединение Федерации Полётов авиамodelей Эстонского Лётного спорта  
Мустамяе tee 59, 10621 Таллинн  
Контактный телефон +372 623 9510

Если найдешь ошибку, сообщи о ней!  
От имени составителей Priit Leomar  
mailto: priit@eli.ee, gsm +372 53917538



## Вступление

Целью данных правил является увлечение безопасностью хобби в виде полётов авиамodelей. Управление полётами авиамodelей является увлекательным хобби и видом спорта, однако с ним связаны и определённые риски. Несмотря на то, что с первого взгляда может казаться невероятным, но авиамodelи могут причинить даже телесные повреждения со смертельным исходом. Увлекающиеся данным хобби, в течение многолетней истории разработали ряд правил поведения, которые основаны на здравом смысле и совершённых ошибках. Правила помогают снизить риски, связанные с данным хобби. Эстонское объединение полёта авиамodelей собрало зёрна мудрости в данный свод правил.

Документ разделён на части, чтобы облегчить каждому любителю процедуру поиска необходимой информации. Самая значительная по объёму часть предназначена для ежедневного использования. Она в свою очередь подразделена на общую часть и на специфические приложения, где говорится о конкретных классах моделей. В отдельной главе приведены правила особых условий, которые действуют на лётных собраниях и мероприятиях. Также добавлены советы организаторам мероприятий и клубам. Последняя часть предназначена для зрителей и её мы рекомендуем к публикации на входе в клуб или на кварцевом табло.

### **1. Общая часть**

Каждый пилот сам несёт ответственность за выполнение правил безопасности полёта. Другие пилоты, находящиеся в зоне полётов, имеют право и обязанность выступать в роли стражей порядка и обеспечивать общую безопасность. Опытный пилот отвечает не только за свою семью и гостей, но и за свои и их действия, которые могут нанести какой-либо ущерб, например, нарушение зоны радио-безопасности и вызванный этим сбой и помехи других моделей. Управляя моделью любого размера и класса необходимо следовать правилам:

1.1 Пилот должен следовать данным правилам техники безопасности *ELF*, спортивному кодексу *FAI* и правилам и требованиям, установленными конкретным местом полётов, а также исходить из здравого смысла;

1.2 Своими действиями пилот не может подвергать риску свою или чужую жизнь или имущество (в том числе не разрешено управлять моделью опасным способом);

1.3 Если пилот не уверен в безопасности модели, то запрещен её полёт в присутствии зрителей, в том числе на соревнованиях, санкционированном мероприятии, воздушном шоу или демонстрации полётов. Новую, прошедшую ремонт и т.д. модель необходимо прежде всего испытать без присутствия посторонних лиц, для сведения к минимуму всех возможных рисков;



1.4 Пилоту не разрешено управлять моделью под воздействием алкоголя, наркотиков и прочих веществ и факторов, которые ослабляют реакцию и уменьшают способность принимать решения;

1.5 Не разрешён полёт модели (в том числе стартовать/приземляться/совершать манёвры) над местом, где находятся люди и автомобили, в том числе зрители, прочие соревнующиеся и судьи. В зависимости от класса соревнования данное правило может быть уточнено. В течение всего полёта модель должна оставаться впереди пилота и зрителей за ним. Расстояние между пилотом и зрителями/автомобилями должно составлять по меньшей мере тридцать(30) метров;

1.6 Пилоту не разрешено совершать полёт в неподходящее для этого время и/или без разрешения собственника. В течение полёта модели всегда необходимо следовать требованиям безопасности, установленным собственником лётной площадки/аэродрома. Предпочтительнее выбирать лётные площадки/аэродромы рекомендованные *ELF*;

1.7 При включения передатчика, используемого для управления моделью, необходимо убедиться, что в радиусе (2) двух километров не происходит прочих радиоуправляемых полётов;

1.8 Пилоту не разрешено управлять моделью, которая не соответствует требованиям безопасности *ELF* и/или *FAI*;

1.9 Для полётов на аэродроме или вблизи него (в зоне приближения) необходимо разрешение руководителя полётов. Ознакомьтесь с ограничениями действующими для зоны приближения конкретного аэродрома! В большинстве случаев не разрешены полёты выше чем 200 (двести) метров над уровнем моря и ближе чем 9 (девять) километров от аэродрома;

1.10 Приближаясь к самолёту полного размера или парашютисту, пилот, управляющий моделью, обязан немедленно уступить дорогу и прекратить полёт модели. При необходимости, находящиеся рядом с пилотом модельного самолёта, должны уведомить его об опасности. При полётах на неактивном аэродроме, необходимо учитывать возможность появления самолёта полного размера и его приземления. В подобной ситуации крайне важно немедленно совершить приземление модели и освободить посадочную полосу для посадки самолёта полного размера;

1.11 При необходимости пилот должен использовать для безопасного старта самолёта помощника, при этом позаботиться, чтобы помощник был бы полностью проинструктован в части общего обращения с моделью, её тестирования, регулирования и перемещения;

1.12 Пилот должен заботиться о том, чтобы никто не стоял на той же линии, что и работающие пропеллеры или перед ними.



## **2. Общие технические требования**

2.1 Пилоту не разрешено управлять моделью, использующей пропеллер с металлическими лопастями или ротор;

2.2 Запрещено использование отремонтированных или повреждённых пропеллеров и лопастей, они не должны быть использованы ни в каком случае;

2.3 Лопастя и пропеллеры должны быть надёжно закреплены, желательно при помощи гаек с системой блокировки. Особенное внимание необходимо уделять четырёхтактным моторам, так как возможность их реверсирования и последующего разъединения пропеллера и крепления более велика.

## **3. Радиоуправляемый полёт**

При управлении полёта радиоуправляемой модели любого класса необходимо следовать следующим правилам поведения:

3.1 Пилоту рекомендуется в начале каждого полётного дня и при каждой смене модели, перед совершением первого полёта совершить наземную проверку связи, чтобы убедиться в работоспособности средств радиоуправления. Также рекомендуется проверить правильность радиопрограммы и правильности направления управления рулём или автоматом наклона вертолёта. Контроль особенно актуален после большого ремонта или для новой модели;

3.2 Пилоту не разрешено управлять полётом модели в присутствии зрителей до того, как он приобретёт достаточный опыт. Исключением является помощник пилота или инструктаж со стороны квалифицированного пилота. Это опасно для зрителей, которые также могут мешать пилоту сосредоточиться;

3.3 Пилоту не разрешено совершать полёт сознательно за пределом поля зрения или управлять полётом модели, если между ним и моделью находится какой-либо объект;

3.4 Пилоту разрешено использовать только средства радиосвязи, которые используют радиочастоты разрешённые в Эстонии со стороны Департамента связи. Таблица разрешённых частот приведена в приложении к данным правилам. Пилоту не разрешено включать передатчик не проверив, что частота его действия свободна и разрешена для использования (в том числе на данном мероприятии). Обычно для резервации радиочастот используется кварцевое табло. Пилот, который планирует начать полёт, должен прежде всего убедиться, что его частоту никто не использует, затем зафиксировать свою рабочую частоту на кварцевом табло и только затем включить передатчик.

#### 4. Радиоуправляемый полёт самолётов

Управляя моделью любого типа, необходимо следовать следующим правилам:

4.1 Пилот обязан совершать первый поворот после взлёта в отдалении от других пилотов, зрителей, зоны парковки. Неразрешено летать над зрителями, зонами парковки, командой и зоной подготовки. См. также п. 1.5;

4.2. При полете нескольких самолетов одновременно, желательно, чтобы пилоты стояли рядом, параллельно со стартовой линией, на пару метров сзади от стороны стартовой линии, где находятся пилоты (в большинстве случаев это означает и по направлению ветра);

4.3 Зона полета самолётов должна располагаться перед пилотами. См. также . 4.2. Самолеты не должны во время полёта попадать в зону за сторону стартовой линии, где находятся пилоты;

4.4 Поток полёта всех самолётов должен быть односторонним, то есть траектории полёта самолётов не могут быть в противоположных направлениях;

4.5 При наличии на приёмнике радиочастот функции (*fail-safe*) следует данную функцию использовать. Функцию необходимо настроить таким образом, чтобы при возникновении радиопомех мотор переводился в состояние холостых оборотов. Ни в коем случае канал мотора не должен оставаться в положении режима удержания („hold“). Также необходимо обратить внимание, что (после замены сервопривода) ненастроенный или неправильно настроенный fail-safe – это большой риск для безопасности, так как в зависимости от положения сервопривода он может включить мотор на полные обороты!

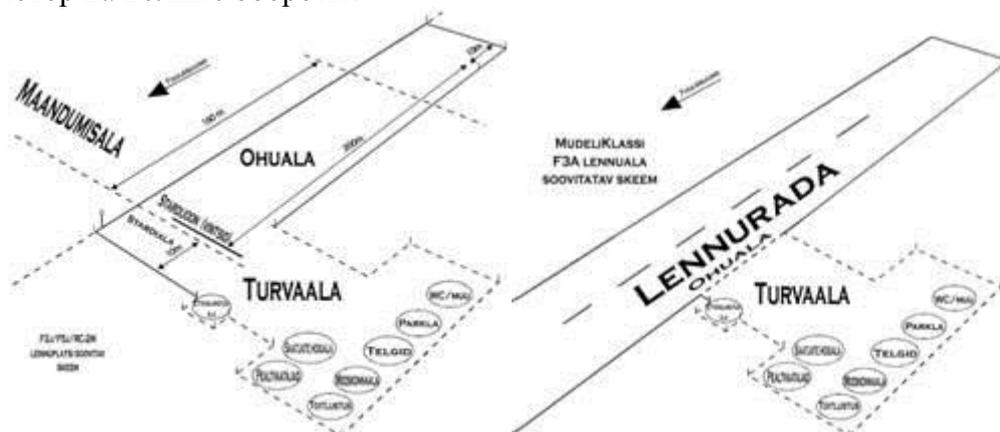


Схема 1. Рекомендованные схемы зон полёта для различных классов моделей.



## 5. Радиоуправляемый полёт вертолётов

Управляя полётом модели вертолётта любого класса необходимо следовать правилам поведения:

5.1 Даже правильно собранный вертолёт в какой то степени вибрирует и поэтому время от времени необходимо проверять крепление винтов. Все металлические резьбовые соединения необходимо при сборке вертолётта соединять используя специальный резьбовой клей (thread-lock);

5.2 Лопаста ротора необходимо отбалансировать! Запрещено использование лопастей из металла или сломанных/отремонтированных. В виде исключения можно ремонтировать небольшие следы от щетня на лопастях и затем заново отбалансировать лопасти;

5.3 У больших вертолёттов необходимо всегда использовать приёмник радиочастот с функцией *fail-safe*. Функцию необходимо настроить таким образом, чтобы при возникновении радиопомех мотор переводился в состояние холостых оборотов. Ни в коем случае канал газа не должен оставаться в положении режима удержания („*hold*“). Также необходимо обратить внимание, что (после замены сервопривода) ненастроенный или неправильно настроенный режим *fail-safe* – это большой риск для безопасности, так как в зависимости от положения сервопривода он может включить мотор на полные обороты!

5.4 При включении вертолётта с мотором внутреннего сгорания необходимо крепко держать голову ротора, во избежание того, чтобы при заводе мотора на полную мощность ротор не начал бы вращаться. Если мотор заведется таким образом, то необходимо одной рукой крепко держать голову ротора, а другой отсоединить топливный шланг от карбюратора мотора;

5.5 Если используется рукав приёмника радиочастот, то до закрытия рукава желательно включить режим холостого хода (*throttle hold*), это даёт дополнительную защиту на случай, если при закрытии рукава случайно будет задет рычаг управления;

5.6 Во время полётта вертолётт должен оставаться впереди пилота за воображаемой линией, проходящей через плечи пилота. Судьи, зона подготовки и т.д. всегда должны оставаться позади данной линии.

## 6. Свободный полёт

Управляя полёттом моделью свободного полётта любого класса необходимо следовать правилам поведения:

6.1 Пилот не имеет права производить старт своей модели, если он не находится по меньшей мере в 45 метрах по ветру от зрителей и парковочной зоны;

6.2 Пилот не имеет права производить старт своей модели, если на зоне старта присутствуют посторонние лица кроме пилота, механика и судей;



6.3 Обязанностью пилота является избегать возможных искр или возгорания после того, как фитиль выполнил свою работу. Пилот модели несёт личную ответственность за последствия, которые могут возникнуть.

## **7. Кордовые модели**

При управлении полёта кордовой модели любого класса, необходимо следовать правилам поведения:

7.1 Пилот обязан провести до старта проверку силы натяжения троса и прочности ремня безопасности на ручном креплении;

7.2 Пилот обязан использовать только корды и материалы крепления, которые соответствуют требованиям *FAI*;

7.3 До старта пилот обязан убедиться, что территория полёта свободна от всех препятствий;

7.4 До запуска мотора пилот обязан убедиться, что зона старта и полёта свободна от зрителей. Также необходимо убедиться, что все прочие присутствующие лица находятся на достаточном расстоянии и проинформированы о возможной опасности;

7.5 Лётчик обязан использовать ремень безопасности на ручном креплении троса независимо того, является полёт тренировочным или соревновательным. Единственное исключение – это обучение проводимое специалистом, в ходе которого разрешено не использовать ремень безопасности.

## **8. Организация мероприятий и соревнований**

8.1 Все мероприятия проводящиеся в Эстонии под эгидой *ELF* и/или *FAI* (официальные демонстрационные выступления, представительские соревнования и т.д.) необходимо регистрировать в *ELF* [1]. При необходимости в дополнение необходимо выполнять и требования местных самоуправлений по регистрации публичных мероприятия [2];

8.2 Все клубы – члены *ELF*, кто имеет свою лётную площадку или аэродром, должны сформировать и утвердить правила безопасности своего клуба и правила поведения на площадке, чтобы обеспечить соответствие требованиям техники безопасности, обусловленной особенностями конкретной площадки. Данные правила/требования должны содержать как минимум как требования безопасности *ELF* так и требования, обусловленные спецификой конкретной площадки/аэродрома. Также каждый клуб должен нести ответственность за контроль над исполнением правил, установленных для лётной площадки/аэродрома;

8.3 Организатор должен обеспечить, чтобы все принимающие участие в мероприятии пилоты были ознакомлены с данными правилами безопасности и обязались их исполнять;



8.4 Организатор мероприятия должен определить, где расположены зоны полёта/старта и приземления/расположения зрителей/парковки. Также необходимо отметить и места расположения пилотов;

8.5 Во избежание попадания двигающихся моделей самолётов, которые находятся ещё или уже не в воздухе, на территорию, где находятся пилоты или зрители/парковка, необходимо установить специальное ограждение или барьер. Для вертолётов такое ограждение не обязательно. Данное ограждение или барьер должен располагаться по крайней мере в 30 метрах от зоны/курса полёта в направлении стороны, где находятся зрители/гости. Желательно использовать ограждение или барьер, который бы окружал пилота, стоящего в пилотной зоне. При управлении полётами вертолётов 3D желательно использовать высокий забор для разделения лётной зоны и зоны зрителей.

## ***9. Правила безопасности на лётном поле/аэродроме***

Данные правила одобрены руководством ELF, и должны быть учтены в требованиях к деятельности и безопасности каждого клуба-члена ELF. Минимум необходимых требований:

9.1 Каждый член ELF несёт ответственность за безопасность и должен знать правила безопасности, утверждённые своим клубом и ELF. Также он обязан обеспечить безопасность всех своих действий связанных с лётной деятельностью;

9.2 Организатор мероприятия/владелец площадки/клуб имеет право ограничить количество моделей, находящихся в воздухе;

9.3 Для управления частотами необходимо использовать по крайней мере кварцевое табло, с помощью которого лётчик резервирует используемую им частоту;

9.4 Организатор мероприятия/владелец площадки/клуб может установить правила пользования радиопередатчиком, в том числе потребовать, чтобы передатчики, которые в данный момент не используются для полёта или настройки было бы необходимо выключить и по требованию организатора отнести в определённое место хранения;

9.5 Пилот, который собирается начать полёт, должен прежде всего убедиться, что его частота не используется кем либо другим, затем зафиксировать свою рабочую частоту на кварцевом табло, только после данных действий разрешается включить свой радиопередатчик;

9.6 Для управления моделью в присутствии зрителей, для демонстративных выступлений пилот должен быть соответственно квалифицирован [3];

9.7 Пилот и/или его помощник должны сообщать находящимся на лётной площадке, об опасной ситуации, о приземлении, взлёте, выборе лётного пространства и/или о преодолении взлётной полосы. Проблемы с радиосвязью, мотором или прочие экстренные ситуации/технические поломки, в случае, если пилот оповещает о проблеме и следовательно принимает быстрые решения о минимизации опасной ситуации, дают пилоту приоритет/преимущество перед действиями других, например преимущество



приземлиться первым. Для вертолётов приземление и взлёт являются частью стандартной лётной деятельности и не требуют специального оповещения;

9.8 Так как модель вертолета может в процессе полёта, а также при взлёте и приземлении совершать резкие изменения направления, то необходимо избегать полёты в том же секторе вертолётной модели. При одновременном полёте вертолетов и самолетов обоим должна быть обеспечена свободная возможность для приземления;

9.9 Организатор мероприятия/владелец площадки/клуб может потребовать прохождения до начала полётов контроля на безопасность и готовность модели к полёту. Также лётчик должен быть готов доказать свою компетенцию для самостоятельных полётов, до того, как ему разрешат начать лётную деятельность;

9.10 Лётчик, который отказывается следовать правилам техники безопасности, установленных клубом и/или приведённые здесь правила должен незамедлительно получить предупреждение и при необходимости запрет на лётную деятельность. Выносить предупреждение имеет право другой пилот, а также организатор мероприятия/владелец площадки/клуб;

9.11 На протяжении всего полёта пилоты должны находиться на отмеченных для них местах. Только во время старта или приземления разрешено находиться ближе к полосе взлёта или приземления. При уходе со своего места для поднятия модели в воздух или приземления необходимо громко и ясно уведомить об этом других пилотов. Все поднятия в воздух с полосы старта должны начинаться прямо перед осуществляющим полёт пилотом или от него. После старта необходимо обязательно двигаться на территорию пилота и находиться там до начала процедур приближения (до уведомления о начале приземления других пилотов);

9.12 Зрители или гости не должны на протяжении лётных действий находиться за пределами ясно обозначенной зрительской зон. В виде исключения это разрешено, если зрителями руководит квалифицированный эксперт или пилот.

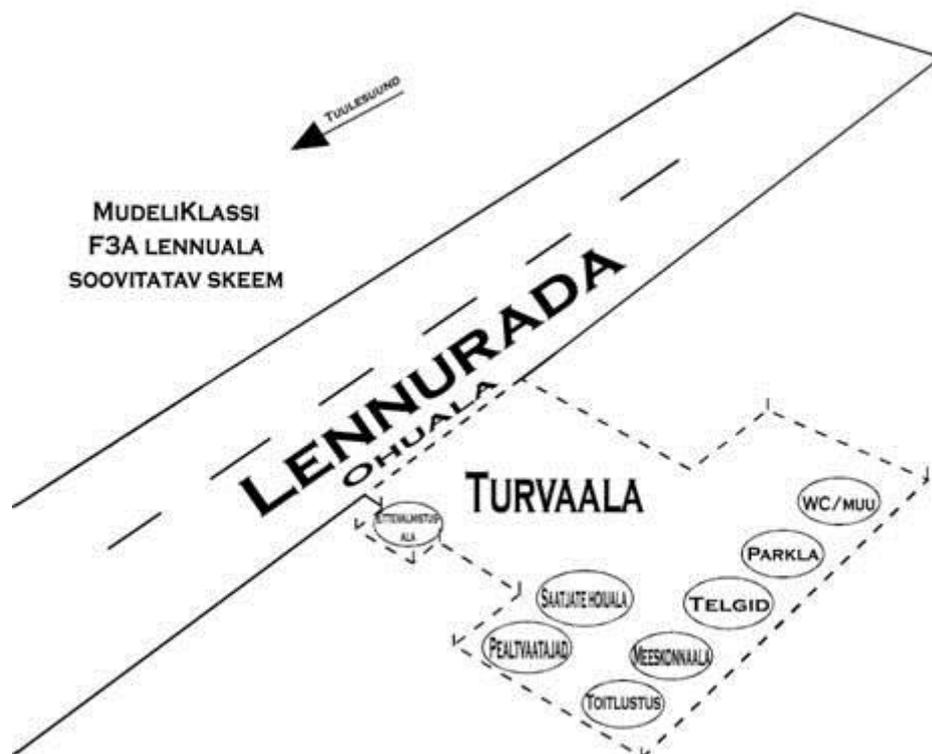


Схема 2. Рекомендуемая схема зоны полёта моделей класса F3A.

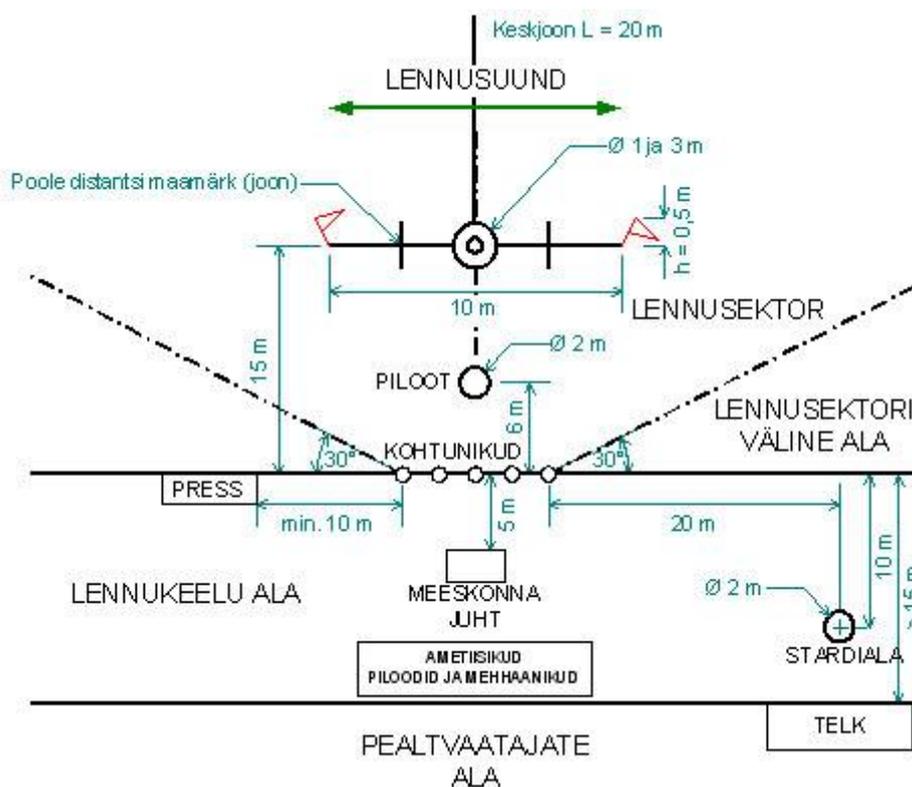


Схема 3. Схема лётной площадки моделей класса F3C.

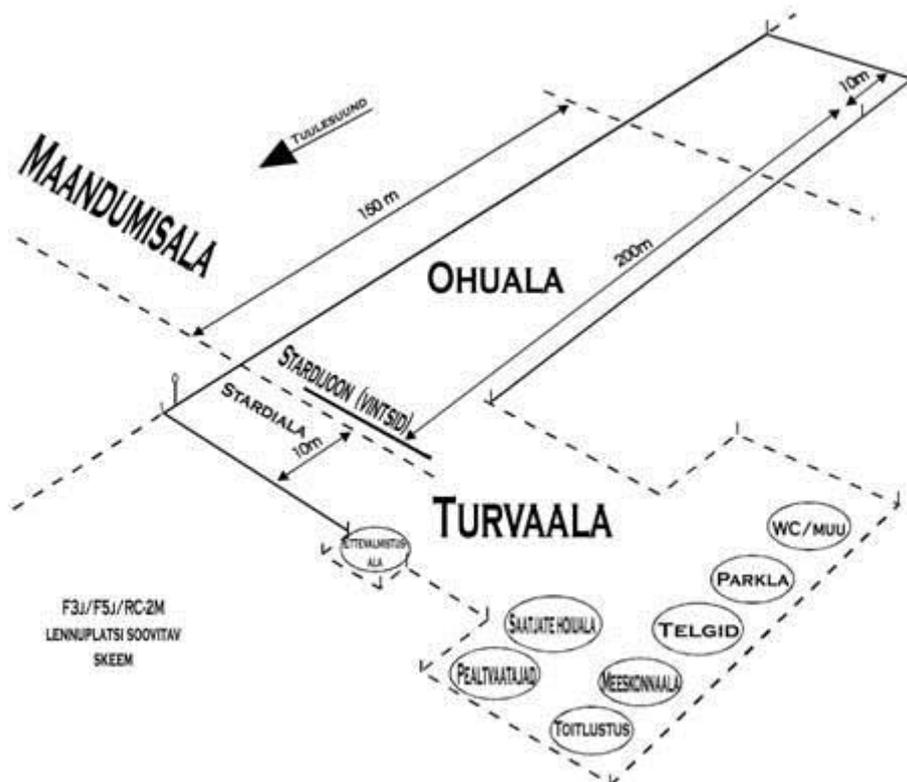


Схема 4. Рекомендуемая схема лётной площадки моделей класса F3J, F5J и RC-2M.

## 10. Ответственность и обязанности клубов моделистов входящих в EFL

Ответственность, которую несут клубы, включает следующие аспекты:

- 10.1 Инструктаж новичков и начинающих пилотов на летном поле и в клубе;
- 10.2 Дисциплинирование/наказание в случаях, когда пилот не подчиняется правилам клуба или ELF;
- 10.3 Инструктаж гостевых пилотов на лётных площадках клуба/аэродромах;
- 10.4 Определение, кто из пилотов клуба имеет достаточный опыт и квалификацию для руководства молодыми и начинающими пилотами;
- 10.5 Определение, кто из пилотов клуба имеет достаточный опыт и квалификацию для участия в демонстрационных полётах и публичных мероприятиях;
- 10.6 Создание проекта летной площадки клуба/ аэродрома в соответствии с установленными правилами ELF;
- 10.7 Ясно отмечать на лётной площадке/аэродроме территорию полётов, полосы взлёта и приземления, зоны зрителей и парковки;



10.8 Желательно, чтобы клубы проводили программу проверки моделей, которая состоит из проверки всех моделей до начала управления их полётом. Это особенно важно для моделей, начинающих полёт. После каждого значительного ремонта или реконструирования необходимо перепроверить, т.е. сертифицировать каждую модель;

10.9 В случае если лётная площадка/аэродром клуба позволяет создать одновременно две разных территории полёта, летной полосы, то одновременное использование обоих предполагает согласие лица, отвечающего в клубе за безопасность. Данные лётные полосы/территории должны находится по крайней мере в 40 метрах друг от друга и не могут иметь пересекающиеся коридоры взлёта и посадки.

Перечень не является исчерпывающим.

Желаем безопасных полётов, ELF!!!!



**Приложение 1. Частоты, используемые для радиополётов в Эстонии**

Частота (MHz) Номер канала

26,995 4  
27,045 9  
27,095 14  
27,145 19  
27,195 24

35,000 60  
35,010 61  
35,020 62  
35,030 63  
35,040 64  
35,050 65  
35,060 66  
35,070 67  
35,080 68  
35,090 69  
35,100 70  
35,110 71  
35,120 72  
35,130 73  
35,140 74  
35,150 75  
35,160 76  
35,170 77  
35,180 78  
35,190 79  
35,200 80  
35,210 81  
35,220 82

40,665 50  
40,675 51  
40,685 52  
40,695 53

Использование промежутка частот 2.4GHz находится на уточнении в Департаменте связи!!!



## Приложение 2. Памятка пилота

Обеспечение безопасности до полёта:

1. Убедись, что все детали модели корректно собраны и присоединены: мотор, моторная рама, держатель пропеллера, крылья, стабилизатор, сервоприводы, аккумулятор и приёмник, прочие детали;
2. До включения пульта управления убедись, что право использования данной частоты есть только у тебя, и что у тебя находится отметка данной частоты;
3. Проведи проверку связи. Для этого включи как приёмник так и передатчик. В состоянии, когда антенна не вытащена, модель должна быть управляема на расстоянии по крайней мере 30 или более шагов. Если заметишь проблемы, то полёт необходимо отложить до выяснения ошибки;
4. До полёта включи как приёмник так и передатчик;
5. Вытащи антенну на полную длину и убедись, что антенна приёмника не повреждена;
6. До полёта следи за направлением старта и приземления других лётчиков и производи взлёт и приземление со своей моделью в том же направлении;
7. Если сила или направление ветра изменились ко времени твоего старта и ли приземления, то обязательно проинформируй других пилотов о процедуре, которую собираешься проводить;
8. До взлёта или приземления ясно проинформируй других пилотов о своих действиях;
9. Никогда не производи старт, приземление или полёт над зрителями или парковочной зоной;
10. После полёта обязательно отнеси обратно обозначение своей частоты, чтобы и другие пилоты смогли начать полёт. Без обозначения частоты включение передатчика на лётной площадке запрещено!!!
11. Не использую частоту разом дольше чем 20 минут, чтобы и другие пилоты смогли провести свои лётные действия.



### Приложение 3. Памятка зрителя

Этикет поведения зрителей на лётной площадке

1. Полёт моделей – это вид технического спорта и самым главным для него является безопасность;
2. Не выходи на территорию старта или приземления, следи за происходящим с безопасного расстояния;
3. На площадке соревнований лётной деятельностью руководит главный судья, и его указания в сфере безопасности полёта необходимо соблюдать;
4. Не разрешай своим домашним животным бегать без поводка и намордника;
5. Весь возникающий мусор необходимо забирать с лётной площадки с собой и уносить в предназначенные для этого пункты сбора мусора;
6. Обязательно следи за своими детьми, чтобы никто из них не выбежал на зоны старта, приземления и полёта;
7. Нельзя подходить к заводящейся или катящейся модели;
8. Куски работающего разбитого пропеллера самолёта или лопасти вертолётки могут нанести серьёзные повреждения на расстоянии пары десятков метров;
9. Никогда не переступай через модель и не позволяй это делать своим близким. Мимо модели всегда проходят рядом, независимо от её размера и формы.
10. Не лови модель во время полёта – она гораздо более хрупкая, чем кажется!
11. Не пытайся сам высвободить модель, запутавшуюся в ветках дерева или кустах – это далеко не простое занятие! Уведоми о своей находке организатора соревнований, находящийся рядом клуб или Союз Модельных полётов Эстонии!
12. Транспортировка модели – это действие, требующее особенных умений, при ветреной погоде модель может вылететь из рук и затем разбиться!

Если Ты будешь соблюдать на нашей лётной площадке перечисленные здесь правила, мы с удовольствием ответим на все твои вопросы. ;-)

---

[1] Для регистрации необходимо предоставить в ELF ходатайство в письменном виде. Для соревнований на уровне страны, это необходимо сделать по крайней мере за 30 дней до начала соревнований, в случае международных соревнований, следует исходить из кодекса FAI. Регистрация является предпосылкой и позволяет включить



мероприятие в официальный план мероприятий. В случае, если мы имеем дело не с публичным мероприятием, то достаточно регистрации, исходя из следующих данных: название мероприятия, дата, краткое описание содержания мероприятия, имя организатора мероприятия и его контактные данные. В случае, если мероприятие носит публичный характер, то ELF необходимо предоставить и информацию, которая требуется и предоставляется местным самоуправлениям. В добавок к приведённому выше она должна также содержать следующие данные: программу лётной площадки (зоны старта и приземления, зоны полёта и нахождения пилотов, зрительские и парковочные зоны), информацию об управлении зрителями, систему контроля частот, а также имя и контактные данные ответственного за безопасность. В ELF также необходимо предоставить список имен пилотов с возможными сертификатами их компетентности. Также необходимо описать прочие факторы, которые могут повлиять на безопасность зрителей и участников. Письменные разрешения, полученные от ELF, могут содержать также и дополнительные требования, которым должны следовать организаторы мероприятия. В случае мероприятия, заносимого в календарь международных мероприятий FAI необходимо также следовать правилам, установленным FAI.

[2] Публичными не считаются мероприятия, которые происходят на закрытой или на постоянно выделенной для этой цели территории, доступ к которой имеет только ограниченный круг лиц.

Публичным мероприятием считается мероприятие, направленное на публику, проводимое в общедоступном месте, административной территории местного самоуправления или мероприятие, проводимое в публичном месте с повышенным риском для безопасности (за исключением мероприятия, вид которого отмечен в разрешении на использование построения), организация которого не оговорена в законе об Публичном собрании, законе о спорте или прочих законодательных актах.

[3] Соответствующая программа квалификации находится в стадии разработки. Инструкторы программы присуждения квалификации должны быть пилотами, которые не только осуществляют адекватный инструктаж, но и своими действиями, поведением и отношением демонстрируют правильное отношение к безопасности, верные приёмы и действия во время полёта. Во временном порядке присуждение квалификации происходит со стороны руководства конкретного клуба, на основании рекомендации по крайней мере двух пилотов со стажем не менее двух лет.