

Zatwierdził:

*Serгей Александрович*



Prezes Stowarzyszenia  
Kite Buggy Polska



Stowarzyszenie  
Kite Buggy Polska  
(KBP)

# Podręcznik Pilotą

## Klasy 8

Regulamin, bezpieczeństwo  
oraz przepisy klasy 8

(Licencja KBPL - Kite Buggy Pilot Licencjonowany)

Wersja 1.0

Stan na: 2026-03-26

## **SPIS TREŚCI:**

### 1. Wprowadzenie

- 1.1 Cel dokumentu
- 1.2 Zakres obowiązywania
- 1.3 Podstawa regulacyjna (PKA / FISLY)
- 1.4 Definicje poziomów wydarzeń KBP

### 2. Słowniczek pojęć – Class 8

- 2.1 Definicje sprzętu
- 2.2 Definicje manewrów
- 2.3 Definicje sytuacji na torze
- 2.4 Definicje organizacyjne

### 3. Przepisy bezpieczeństwa KBP

- 3.1 Cel przepisów
- 3.2 Obowiązkowe wyposażenie ochronne
- 3.3 Wyznaczone i bezpieczne miejsca użytkowania buggy
- 3.4 Przygotowanie sprzętu
- 3.5 Liczba latawców w strefie
- 3.6 Poruszanie się pilotów po terenie i zasady pierwszeństwa
- 3.7 Sygnalizowanie planowanych manewrów
- 3.8 Interakcja z innymi użytkownikami terenu
- 3.9 Zasady ogólne bezpieczeństwa
- 3.10 Obowiązki pilota

### 4. System licencji KBP

- 4.1 Status stowarzyszenia KBP
- 4.2 Członkostwo w KBP

4.3 Licencja pilota klasy 8 KBPL

4.4 Numer startowy FISLY ID

4.5 Uwagi ogólne

## 5. Wymagania egzaminacyjne KBPL

5.1 Cel egzaminu

5.2 Warunki przystąpienia do egzaminu

5.3 Struktura egzaminu

5.4 Przebieg egzaminu i czas trwania

5.5 Kryteria zaliczenia testu praktycznego

5.6 Informacja zwrotna

## 6. Uczestnictwo w imprezach i zawodach

6.1 Zakres uczestnictwa

6.2 Uczestnictwo w zawodach otwartych i spotach KBP

6.3 Uczestnictwo w zawodach KBP

6.4 Uczestnictwo w zawodach FISLY

## 7. Organizacja zawodów KBP

7.1 Struktura organizacyjna

7.2 Obowiązkowa odprawa

7.3 Procedury startowe

7.4 Zasady na torze

7.5 Kary i dyskwalifikacje

7.6 Przerwanie / odwołanie wyścigu

## 8. Przepisy FISLY – Class 8 (tłumaczenie)

8.1 Zakres obowiązywania

8.2 Nadrzędność przepisów

- 8.3 Definicje podstawowe
- 8.4 Sprzęt i konstrukcja
- 8.5 Bezpieczeństwo pilota
- 8.6 Zasady na torze
- 8.7 Procedury startowe
- 8.8 Kary i dyskwalifikacje
- 8.9 Interpretacja i stosowanie przepisów
- 8.10 Źródła i wersje oryginalne

## 9. Załączniki

- 9.1 Formularz egzaminacyjny
- 9.2 Wzór oświadczeń i zgód
- 9.3 Procedury awaryjne
- 9.4 Test teoretyczny (wzorcowy)
- 9.5 Checklista bezpieczeństwa

# 1. Wprowadzenie

## 1.1 Cel dokumentu

Dokument określa zasady bezpieczeństwa, organizacji zawodów oraz licencjonowania pilotów klasy 8 w KBP (Kite Buggy Polska). Dokument ma służyć jako przewodnik dla członków stowarzyszenia, organizatorów eventów i sędziów, a także zapewnić spójność z regulacjami FISLY (Federation of Sand and Land Yachts) i PKA (Parakart Association). Ma on również na celu minimalizowanie ryzyka wypadków, standaryzację procedur oraz ułatwienie uczestnikom i organizatorom przestrzegania przepisów obowiązujących w Polsce i w Europie.

## 1.2 Zakres obowiązywania

Dokument obowiązuje wszystkich uczestników (członków stowarzyszenia, pilotów klasy 8 oraz pozostałych uczestników niezależnie od poziomu doświadczenia) wydarzeń organizowanych przez KBP lub z udziałem KBP, takich jak:

- spotów treningowych,
- zawodów otwartych,
- oficjalnych zawodów KBP,
- zawodów FISLY, w których uczestnicy reprezentują KBP.

Przepisy niniejszego dokumentu mają zastosowanie zarówno na terenach zamkniętych współpracujących z KBP, jak i na imprezach zagranicznych, w zakresie honorowania licencji KBP i numerów startowych FISLY ID.

## 1.3 Podstawa regulacyjna

Dokument opracowany jest zgodnie z obowiązującymi przepisami FISLY (nadrzędne) i na podstawie przepisów wewnętrznych PKA:

- PKA – Parakart Association, organizacja odpowiedzialna za opracowanie wytycznych dotyczących bezpieczeństwa i procedur dla sportów związanych z kite buggy,
- FISLY – Federation of Sand and Land Yachts, międzynarodowa federacja zrzeszająca stowarzyszenia i pilotów klasy 8 w Europie i na świecie, której regulaminy są podstawą do uznawania licencji i numerów startowych na zawodach międzynarodowych.

## 1.4 Definicje poziomów wydarzeń KBP

- Event otwarty – wydarzenie dostępne dla wszystkich pilotów, członków KBP oraz uczestników spoza stowarzyszenia, w którym licencja jest wymagana tylko w przypadku decyzji organizatora.
- Zawody KBP – oficjalne zawody organizowane przez KBP, wymagające posiadania licencji klasy 8 wydanej przez KBP.
- Zawody FISLY – międzynarodowe zawody klasy 8, w których udział możliwy jest wyłącznie dla pilotów posiadających numer startowy FISLY ID nadany na podstawie licencji KBPL (Kite Buggy Pilot Licencjonowany).

## 2 Słowniczek pojęć – Class 8

### 2.1 Definicje sprzętu

- **Balast / Ballast** – dodatkowy ciężar umieszczany w buggy w celu stabilizacji, maksymalnie 5 kg, mocowany w sposób bezpieczny i nieruchomy, bez ostrych krawędzi.
- **Buggy / Parakart** – pojazd napędzany siłą wiatru za pomocą latawca trakcyjnego, wyposażony w co najmniej dwa koła. Pilot steruje nim samodzielnie, siedząc lub leżąc.
- **Latawiec trakcyjny / Power Kite** – latawiec używany do napędu buggy, kontrolowany przez pilota za pomocą linek i uprzęży.
- **Linki główne / Control Lines** – linki łączące latawiec z uprzężą pilota, służące do sterowania latawcem. Stosowanie linek kevlarowych lub metalowych jako linek lotnych jest zabronione.
- **Uprząż / Harness** – potocznie trapez, pas lub system mocujący pilota do linek latawca, umożliwiający przeniesienie siły ciągu latawca na ciało pilota lub buggy. Typ otwarty z szybkim wypięciem; **Zabronione są uprzęże zamknięte** „captive harness”, które uniemożliwiają wypięcie lub są na stałe przymocowane do buggy.
- **Kask ochronny / Helmet** – obowiązkowy element wyposażenia pilota, chroniący głowę podczas jazdy i wyścigu.

### 2.2 Definicje manewrów

- **Gybe / Zwrot z wiatrem** – manewr zmiany kierunku jazdy wzdłuż kierunku wiatru; obowiązkowy w części praktycznej egzaminu.
- **Tack / Zwrot pod wiatr** – manewr zmiany kierunku jazdy pod wiatr.
- **Kursy względem wiatru / Wind Courses** – podstawowe kierunki jazdy względem wiatru: z wiatrem (downwind), pod wiatr (upwind), poprzecznie do wiatru (crosswind).
- **Manewr awaryjny / Emergency Maneuver** – kontrolowany ruch pilota w celu uniknięcia kolizji lub awaryjnego zatrzymania buggy.

- **Prawy hals (*starboard tack*)** – sytuacja, w której wiatr wieje z prawej strony pilota. W praktyce prawa ręka pilota znajduje się po stronie nawietrznej (bliżej kierunku, z którego wieje wiatr).
- **Lewy hals (*port tack*)** – sytuacja, w której wiatr wieje z lewej strony pilota. W praktyce lewa ręka pilota znajduje się po stronie nawietrznej (bliżej kierunku, z którego wieje wiatr).

### 2.3 Definicje sytuacji na torze (*patrz szczegóły w punkcie 3.6*).

- **Strona nawietrzna (*windward*)** – strona, z której wieje wiatr. Pilot nawietrzny znajduje się "wyżej" względem kierunku wiatru.
- **Strona zawietrzna (*leeward*)** – strona, w którą wieje wiatr. Pilot zawietrzny znajduje się "niżej" względem kierunku wiatru.
- **Wyprzedzanie / Overtaking** – manewr pilota mający na celu przejście przed innym pilotem. Może odbywać się po dowolnej stronie toru, przy zachowaniu bezpieczeństwa.
- **Bycie wyprzedzonym / Being Overtaken** – obowiązek pilota utrzymania przewidywalnego toru jazdy i nie zagrażania innym pilotom podczas manewru wyprzedzania.
- **Pierwszeństwo / Right of Way** – zasada określająca kolejność przejazdu pilotów; w sytuacji zbliżenia pilotów pierwszeństwo ma pilot nadchodzący z prawej strony, chyba że sędzia wyznaczy priorytet z wiatrem (*first downwind priority*).
- **Kolizja / Collision** – sytuacja kontaktu buggy, latawców lub linek; wymaga zachowania zasad bezpieczeństwa i może skutkować punktami karnymi lub dyskwalifikacją
- **Znaki / Markers** – elementy toru wyścigowego, wokół których pilot wykonuje zwroty. Zasada: wejście przy znaku latawcem wysoko, wyjście latawcem nisko.
- **Tor wyścigowy / Race Track** – wyznaczony teren, po którym poruszają się piloci podczas wyścigu, zawierający znaki zwrotne i strefy techniczne.

## 2.4 Definicje organizacyjne

- **Pilot / Rider** – osoba sterująca buggy, posiadająca odpowiednią licencję KBP, odpowiedzialna za bezpieczeństwo swoje i innych.
- **Organizator / Organizer** – osoba lub grupa odpowiedzialna za przygotowanie, nadzór i przeprowadzenie zawodów lub eventu.
- **Sędzia / Judge / Referee** – osoba odpowiedzialna za egzekwowanie zasad wyścigu, przyznawanie kar i rozstrzyganie protestów.
- **Safety Officer / Oficer bezpieczeństwa** – osoba odpowiedzialna za nadzór nad bezpieczeństwem uczestników, widzów i sprzętu podczas zawodów lub eventów.
- **Numer startowy FISLY ID / FISLY ID Racing Number** – indywidualny numer nadawany pilotowi posiadającemu licencję KBP, umożliwiającą udział w zawodach FISLY.
- **Event otwarty / Open Event** – spot lub zawody, w których mogą uczestniczyć członkowie KBP oraz osoby spoza stowarzyszenia, zgodnie z regulaminem organizatora.
- **Zawody KBP / KBP Competition** – oficjalne zawody organizowane przez KBP, dostępne dla członków stowarzyszenia posiadających licencję klasy 8.
- **Zawody FISLY / FISLY Competition** – międzynarodowe zawody klasy 8, w których udział możliwy jest wyłącznie dla pilotów posiadających numer startowy FISLY.
- **Ubezpieczenie OC / Liability Insurance** – dokument potwierdzający ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej pilota, wymagany podczas uczestnictwa w spotach i zawodach.

## 3 Przepisy bezpieczeństwa KBP

### 3.1 Cel przepisów

Celem przepisów bezpieczeństwa KBP jest:

- zapewnienie ochrony życia i zdrowia pilotów, obsługi oraz osób postronnych,
- minimalizacja ryzyka wypadków podczas treningów, eventów i zawodów,
- promowanie odpowiedzialnego i profesjonalnego zachowania w sporcie kite buggy,
- harmonizacja zasad z przepisami FISLY i PKA przy zachowaniu zgodności z polskim prawem.

### 3.2 Obowiązkowe wyposażenie ochronne

Każdy pilot podczas użytkowania buggy z latawcem **musi posiadać**:

- Kask ochronny – obowiązkowo przez cały czas jazdy.

Dodatkowo zaleca się:

- Okulary ochronne – dla ochrony wzroku przed wiatrem, poderwanym piaskiem lub trawą.
- Rękawice ochronne – dla ochrony dłoni przed otarciami i linkami.
- Odpowiednią odzież ochronną – dostosowaną do panujących warunków.
- Stabilne obuwie – zapewniające pewne oparcie w buggy.

### 3.3 Wyznaczone i bezpieczne miejsca

a) Buggy z latawcem można używać wyłącznie na terenach:

- o Wyznaczonych lub otwartych, wolnych od przeszkód w szczególności linii energetycznych, słupów, budynków i ruchu drogowego.
- o na które pilot posiada zgodę właściciela lub administratora terenu.

b) Zawsze zalecane jest posiadanie ważnego ubezpieczenia OC podczas użytkowania buggy.

Podczas zawodów ubezpieczenie OC jest wymagane.

- c) Pilot powinien oznaczyć strefę startu i lądowania latawca, aby uniknąć kolizji z innymi uczestnikami i osobami postronnymi.

### 3.4 Przygotowanie sprzętu

- a) Latawiec przed startem powinien być stabilnie zakotwiczony, najlepiej przy użyciu widocznych śledzi lub kołków.
- b) Linki latawca należy ułożyć tak, aby uniknąć splątania i potknięcia.
- c) W przypadku dłuższych przerw w użytkowaniu latawca należy zabezpieczyć linie oraz dociążyć krawędź spływu piaskiem lub obciążnikiem.
- d) Zaleca się stosowanie dwóch punktów kotwiczenia:
  - o jeden do linek hamulcowych,
  - o drugi do lekkiego napięcia linek głównych.

### 3.5 Liczba latawców w strefie

Podczas treningów i rekreacyjnego użytkowania zaleca się każdemu pilotowi rozkładanie jednego latawca na raz, aby ograniczyć ryzyko splątania linek i kolizji.

### 3.6 Poruszanie się pilotów po terenie i zasady pierwszeństwa

**Zasada nadrzędna: Halsy (*port/starboard*)** Niezależnie od tego, czy jedziesz pod wiatr (*upwind*), czy z wiatrem (*downwind*), najważniejszy jest hals. Prawy hals ma pierwszeństwo. Jeśli pilot jadący z wiatrem jest na prawym halsie, a Ty jedziesz pod wiatr na lewym – musisz mu ustąpić. Jeśli obaj jesteście na tym samym halsie, przechodzimy do zasady nr 2.

**Zasada: Zawietrzny vs Nawietrzny (*leeward vs windward*)** Pilot po stronie zawietrznej (*leeward*) ma pierwszeństwo przed pilotem po stronie nawietrznej (*windward*). Pilot jadący ostro pod wiatr (*upwind*) zazwyczaj znajduje się niżej względem wiatru niż pilot schodzący szeroko z wiatrem (*downwind*). Zatem na tym samym halsie: Pilot jadący pod wiatr (*leeward*) ma pierwszeństwo.

**Wyjątek: Pierwszeństwo z wiatrem** (*downwind priority*) Sędzia Główny (*sailing master*) może podczas odprawy (*briefing*) ogłosić pierwszeństwo dla jadących z wiatrem. Jeśli sędzia tego nie ogłosi, obowiązują standardowe zasady.

**Zasada Techniczna: Pozycja Latawca** Podczas mijania pilot nawietrzny (*windward*) musi podnieść latawiec wysoko, a pilot zawietrzny (*leeward*) musi trzymać latawiec nisko.

Rozwinięcie:

- a) Pilot powinien utrzymywać stałą świadomość otoczenia i pozycji innych pilotów.
- b) Pilot jest zobowiązany utrzymywać bezpieczny dystans eliminujący ryzyko kontaktu. Odległość musi być na tyle duża, aby wyeliminować ryzyko kontaktu linek lub latawców, z uwzględnieniem prędkości i warunków wiatrowych (wymagane jest zachowanie bezpiecznego dystansu).
- c) Przy zbliżaniu się do innych pilotów obowiązuje zasada prawej strony:

Pilot nadjeżdżający z prawej strony ma pierwszeństwo, chyba że sędzia ogłosi inaczej (np. priorytet z wiatrem).
- d) **W przypadku ryzyka zderzenia czołowego obaj piloci skręcają w prawo.**
- e) Pilot wyprzedzający **odpowiada za bezpieczeństwo manewru**; pilot wyprzedzany musi **utrzymać stabilny tor jazdy**.
  - Podczas wyprzedzania po zawietrznej latawiec wyprzedzającego powinien znajdować się niżej w oknie wiatru niż latawiec wyprzedzanego pilota.
  - Podczas wyprzedzania po nawietrznej latawiec wyprzedzającego powinien znajdować się wyżej w oknie wiatru niż latawiec wyprzedzanego pilota.

### 3.7 Sygnalizowanie planowanych manewrów

- a) Przed wykonaniem zwrotu lub zmianą kierunku pilot musi:
  - o upewnić się, że manewr jest bezpieczny,
  - o sprawdzić położenie innych pilotów i osób postronnych,

o wyraźnie zakomunikować zamiar manewru głosem i/lub sygnałem wizualnym (np. ręką lub gestem).

b) Komunikacja zwiększa bezpieczeństwo i przewidywalność zachowania na trasie oraz minimalizuje ryzyko kolizji.

### 3.8 Interakcja z innymi użytkownikami terenu

a) Należy zawsze ustępować pierwszeństwa pieszym, rowerzystom i zwierzętom.

b) Nie wolno przelatywać latawcem nad osobami postronnymi ani zwierzętami.

c) Pilot powinien stale monitorować położenie innych osób podczas startu, lądowania i zmiany kierunku jazdy.

### 3.9 Zasady ogólne bezpieczeństwa

a) Sprzęt (buggy, latawiec, linki) powinien być regularnie sprawdzany i utrzymywany w dobrym stanie technicznym.

b) Uprząże zamknięte są zabronione.

c) Linki kevlarowe lub metalowe w linkach lotnych są zabronione.

d) Należy unikać najeżdżania na linki innych pilotów leżące na ziemi.

e) Należy pozostawiać swobodny dostęp dla służb ratunkowych.

f) Pilot powinien przestrzegać lokalnych przepisów dotyczących ochrony środowiska – „zostawiaj tylko ślady, zabieraj tylko wspomnienia”.

### 3.10 Obowiązki pilota

a) Pilot jest ambasadorem sportu – jego zachowanie wpływa na wizerunek kite buggy.

b) Pilot ponosi pełną odpowiedzialność za swoje działania oraz skutki wynikające z użytkowania sprzętu.

c) Pilot powinien promować bezpieczne praktyki użytkowania latawców trakcyjnych.

d) Pilot powinien posiadać przy sobie dokument potwierdzający ważne ubezpieczenie OC i okazać go na żądanie uprawnionych osób.

## 4 System licencji KBP

### 4.1 Status stowarzyszenia KBP

Kite Buggy Polska (KBP) jest zarejestrowanym w Polsce stowarzyszeniem, uznanym przez Federation of Sand and Land Yachts (FISLY).

System licencji KBP działa w pełnej zgodności z przepisami FISLY dla klasy 8 i jest honorowany przez lokalne stowarzyszenia oraz organizacje zrzeszone w FISLY w całej Europie. Licencja otrzymuje skrót KBPL (Kite Buggy Pilot Licencjonowany)

### 4.2 Członkostwo w KBP

- a) Członkostwo KBP jest potwierdzane przez wydanie legitymacji członkowskiej, która stanowi oficjalny dokument potwierdzający przynależność.
- b) Wszyscy aktywni członkowie KBP mają ważne ubezpieczenie OC. Opłata za ubezpieczenie OC jest częścią rocznej składki członkowskiej.
- c) Tylko członkowie stowarzyszenia mają prawo przystępować do egzaminów licencyjnych KBPL.
- d) Licencja KBPL jest bezterminowa dla członków KBP.
- e) Uzyskanie numeru startowego FISLY ID przez pilota klasy 8, wymaga posiadania ważnej licencji pilota KBPL oraz aktywnego członkostwa w stowarzyszeniu.

### 4.3 Licencja pilota klasy 8 KBP

- a) Licencja pilota klasy 8 KBPL potwierdza umiejętności posługiwania się sprzętem, znajomość zasad bezpieczeństwa i uznawana jest przez wszystkie stowarzyszenia działające w ramach FISLY.
- b) Licencja KBPL może uprawniać do korzystania z terenów zamkniętych przeznaczonych do uprawiania sportu w całej Europie, zgodnie z lokalnymi wymaganiami.
- c) Licencja KBPL może być wystarczająca do udziału w zawodach organizowanych lokalnie, zgodnie z regulaminem organizatora, bez konieczności posiadania numeru startowego FISLY ID.

- d) Warunkiem uczestnictwa w zawodach FISLY jest posiadanie numeru startowego FISLY ID. Bez tego numeru pilot nie może brać udziału w oficjalnych zawodach FISLY, nawet jeśli posiada licencję KBPL.
- e) Licencja obejmuje nadanie numeru licencji / numeru bocznego, który jest unikalny dla każdego pilota i umożliwia jego identyfikację.
- f) Warunkiem uzyskania licencji jest:
  - aktywne członkostwo w KBP,
  - zdanie egzaminu teoretycznego i praktycznego (szczegółowe zasady egzaminu opisane są w punkcie 5).

#### 4.4 Numer startowy FISLY ID

- a) Członek KBP posiadający licencję pilota klasy 8 może ubiegać się o numer startowy FISLY ID.
- b) Wniosek o przyznanie numeru startowego składane jest przez stowarzyszenie KBP w imieniu pilota.
- c) Numer startowy FISLY ID umożliwia uczestnictwo w zawodach międzynarodowych organizowanych w ramach FISLY oraz jest wymagany przy klasyfikacji wyników w zawodach europejskich.

#### 4.5 Uwagi ogólne

- a) Licencja KBP jest osobista i nie może być przekazywana innym osobom.
- b) Członkowie KBP zobowiązani są do przestrzegania zasad bezpieczeństwa i regulaminów KBP oraz FISLY w trakcie zawodów i treningów.
- c) Członek powinien posiadać przy sobie legitymacje / licencję pilota i okazać ją na wezwanie właściciela lub nadzorca terenu.
- d) W przypadku utraty legitymacji członkowskiej / licencji pilota, członek powinien niezwłocznie zgłosić ten fakt stowarzyszeniu KBP w celu wydania duplikatu.

*Legitymacja członkowska oraz licencja pilota są wydawane w formie dokumentu oraz dostępne online na stronie KBP. Istnieje możliwość elektronicznej weryfikacji danych pilota, aktywności członkostwa w stowarzyszeniu KBP jak i ważności licencji pilota.*

## 5 Wymagania egzaminacyjne KBP na uzyskanie licencji KBPL (Kite Buggy Pilot Licencjonowany)

### 5.1 Cel egzaminu

Egzamin licencyjny KBP ma na celu potwierdzenie, że każdy pilot:

- potrafi bezpiecznie kontrolować latawiec i buggy,
- zna podstawowe zasady pierwszeństwa i zachowania na trasie,
- rozumie zasady wyścigów klasy 8.

Egzamin nie ma na celu eliminowania uczestników – każdy pilot, który jeździ pewnie i poświęcił czas na naukę zasad, powinien być w stanie zdać egzamin.

### 5.2 Warunki przystąpienia do egzaminu

- Pilot musi być członkiem stowarzyszenia KBP, co potwierdza legitymacja członkowska.
- Pilot posiadający członkostwo może podejść do egzaminu teoretycznego i praktycznego w celu uzyskania licencji klasy 8 (numeru licencji jest tożsamy z numerem bocznym / członkowskim ).
- Członek KBP posiadający licencję klasy 8 KBPL może ubiegać się o numer startowy FISLY ID w celu udziału w zawodach międzynarodowych regulowanych przez FISLY.

### 5.3 Struktura egzaminu

Egzamin składa się z trzech części:

- a) Test pisemny – 20 pytań; próg zaliczenia 17/20 poprawnych odpowiedzi. Pytania obejmują zasady wyścigów, kodeks postępowania i bezpieczeństwo.
- b) Egzamin ustny – 5 losowo wybranych pytań z testu pisemnego; próg zaliczenia 4/5. Sprawdza zrozumienie przepisów i zasad bezpieczeństwa.
- c) Test praktyczny – egzaminator ustawia trasę z co najmniej trzema znakami zwrotnymi:
  - 2 zwroty z wiatrem (downwind gybe)
  - 1 zwrot pod wiatr (upwind turn / tack) – zastępuje się zwrotem z wiatrem.

**Uwaga:** Egzaminator ma prawo przerwać egzamin praktyczny w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa swojego, pilota lub osób trzecich. Pilot nie może podejść powtórnie do części teoretycznej ani praktycznej w trakcie tego samego egzaminu.

#### 5.4 Przebieg egzaminu i czas trwania

- a) Test pisemny – wypełniany i weryfikowany jako pierwszy.
- b) Egzamin ustny – losowo wybrane pytania z testu pisemnego, sprawdzające zrozumienie zasad bezpieczeństwa.
- c) Test praktyczny – przeprowadzany dopiero po zaliczeniu części teoretycznej.
- d) Egzamin prowadzi egzaminator KBP posiadający odpowiednie uprawnienia do przeprowadzania egzaminów licencyjnych.
- e) Czas trwania egzaminu ustalany jest indywidualnie z egzaminatorem, bez formalnego ograniczenia, z zastrzeżeniem, że egzamin powinien odbywać się w warunkach dziennych (od wschodu do zachodu słońca).

*Wskazówka: Podczas egzaminu egzaminator nie pełni funkcji instruktora – egzamin nie jest szkoleniem ani treningiem. Pilot może wcześniej umówić się z egzaminatorem na sprawdzenie swoich umiejętności przed oficjalnym przystąpieniem do egzaminu. W ramach przygotowań można również uzgodnić czas na próby przejazdu trasy egzaminu praktycznego. Jednak w trakcie egzaminu przewidziano jedno podejście do wykonania wszystkich zadań egzaminacyjnych.*

#### 5.5 Kryteria zaliczenia testu praktycznego

Aby zaliczyć test praktyczny, pilot musi spełnić wszystkie poniższe wymagania:

- a) Dobór odpowiedniego latawca do warunków i własnych umiejętności.
- b) Bezpieczne pokonanie trasy obejmującej wszystkie wymagane kursy względem wiatru.
- c) Pełna kontrola nad latawcem i buggy przez cały czas trwania egzaminu.
- d) Świadomość innych pilotów – prawidłowe stosowanie zasad wyprzedzania i bycia wyprzedzanym.
- e) Wyraźne sygnalizowanie zamiaru skrętu przy znakach (głosowo i/lub wizualnie).
- f) Poprawne wykonywanie zwrotów z wiatrem (gybe) i pod wiatr (tack).
- g) Umiejętność nagłego uniku w sytuacji awaryjnej.

- h) Skuteczne i kontrolowane awaryjne zatrzymanie buggy przed przeszkodą.
- i) Bezwzględne przestrzeganie zasad bezpieczeństwa.

## 5.6 Informacja zwrotna

Po zakończeniu egzaminu egzaminator przekazuje informację zwrotną w kilku krokach:

- a) Informacja ustna dla uczestnika dotycząca wyniku i ewentualnych wskazówek rozwojowych.
- b) Przesłanie formularza egzaminacyjnego do KBP celem formalnego potwierdzenia wyników.
- c) Rejestracja wyniku w systemie KBP oraz nadanie numeru licencji pilota klasy 8 (KBPL).
- d) Przesłanie do uczestnika egzaminu pismnego potwierdzenia uzyskania licencji KBPL wraz z hologramem (naklejką), potwierdzającą nadane uprawnienia i licencję, którą należy nakleić na tył legitymacji w wyznaczonym miejscu.

*UWAGA: w przypadku nie zaliczenia egzaminu teoretycznego nie ma możliwości przystąpienia do egzaminu praktycznego. W przypadku nie zaliczenia egzaminu teoretycznego lub praktycznego ponowne podejście jest możliwe nie wcześniej niż następnego dnia kalendarzowego.*

*Dopuszcza się (po uzgodnieniu z egzaminatorem) przesunięcie egzaminu praktycznego na termin późniejszy względem egzaminu teoretycznego. Egzaminator zastrzega sobie jednak prawo do powtórnego sprawdzenia wiedzy z części ustnej przed przystąpieniem do egzaminu praktycznego. Limit podejść do każdej z części wynosi 3. Przekroczenie tego limitu skutkuje koniecznością ponownego przystąpienia do pełnego cyklu egzaminacyjnego: teoretycznego, ustnego i praktycznego.*

## 6 Uczestnictwo w imprezach i zawodach

### 6.1 Zakres uczestnictwa

Uczestnictwo w wydarzeniach organizowanych lub współorganizowanych przez KBP jest dopuszczalne dla wszystkich pilotów zainteresowanych uprawianiem sportu kite buggy oraz podnoszeniem swoich kwalifikacji, z zastrzeżeniem spełnienia wymagań określonych w niniejszym regulaminie.

W wydarzeniach mogą brać udział:

- członkowie stowarzyszenia KBP,
- piloci niebędący członkami KBP.

Dopuszczenie do udziału w wydarzeniu uzależnione jest od jego rodzaju, rangi oraz decyzji organizatora.

W zależności od typu wydarzenia może być wymagane w szczególności:

- posiadanie ważnej licencji pilota KBPL,
- posiadanie aktywnego członkostwa w KBP,
- posiadanie numeru startowego FISLY ID,
- spełnienie wymagań bezpieczeństwa oraz organizacyjnych.

Szczegółowe warunki uczestnictwa oraz wymagane uprawnienia określone są w punktach 6.2–6.4.

### 6.2 Uczestnictwo w spotkaniach i treningach KBP

- Piloci nie posiadający licencji KBPL mogą uczestniczyć w spotkaniach i treningach otwartych organizowanych przez KBP lub inne lokalne stowarzyszenia pilotów, o ile spełnione są wymogi bezpieczeństwa i prawa lokalne.
- Legitymacja KBP uprawnia do preferencyjnego korzystania z terenów zamkniętych należących do właścicieli współpracujących ze stowarzyszeniem na terenie Polski.
- Za granicą, na terenach zamkniętych, na których wymagane jest posiadanie licencji, licencja KBPL jest honorowana przez lokalne stowarzyszenia lub organizatorów.
- KBP nie przewiduje ograniczeń wiekowych, z tym że osoby nieletnie muszą znajdować się pod opieką osób pełnoletnich (opiekunów lub instruktorów).

### 6.3 Uczestnictwo w zawodach lokalnych KBP

- Licencja KBPL uprawnia do udziału w zawodach organizowanych przez KBP zgodnie z regulaminem wydarzenia.

*W zawodach otwartych (Open) KBP licencja nie jest wymagana. Uczestnicy muszą jednak posiadać ważne ubezpieczenie OC lub w przypadku braku ubezpieczenia, podpisać na miejscu oświadczenie o odpowiedzialności za ewentualne szkody w zdarzeniach losowych. Szczegółowe informacje publikowane są każdorazowo wraz z ogłoszeniem o zawodach.*

- W zawodach tych obowiązują zasady bezpieczeństwa, procedury startowe i przepisy wewnętrzne KBP oraz wymagania FISLY dla klasy 8.

### 6.4 Uczestnictwo w zawodach FISLY

- Do udziału w oficjalnych zawodach FISLY wymagana jest ważna licencja KBPL z numerem FISLY ID.
- Numer FISLY ID przyznaje FISLY na wniosek stowarzyszenia KBP w imieniu członka posiadającego ważną licencję pilota KBP.
- Bez numeru startowego FISLY ID pilot nie może brać udziału w zawodach FISLY, nawet jeśli posiada licencję KBP.

## 7 Organizacja zawodów KBP

### 7.1 Struktura organizacyjna

- **Organizator zawodów** – odpowiedzialny za całość wydarzenia, w tym zapewnienie bezpiecznego toru, wyposażenia i obsługi administracyjnej.
- **Sędzia główny** – decyduje o przestrzeganiu regulaminu na torze, rozstrzyga protesty i podejmuje decyzje dotyczące kar oraz ewentualnego przerwania wyścigu.
- **Sędziowie torowi / sędziowie punktów kontrolnych** – monitorują przebieg wyścigu, zwracają uwagę na naruszenia przepisów i zgłaszają je sędziemu głównemu.
- **Obsługa bezpieczeństwa** – odpowiedzialni za zapewnienie natychmiastowej pomocy medycznej i interwencji w sytuacjach awaryjnych, nadzorują bezpieczne poruszanie się pilotów na torze i poza nim.
- **Obsługa techniczna i logistyka** – przygotowuje tor, oznakowanie, linie startu i mety, sprzęt pomocniczy oraz kontroluje stan techniczny przeszkód i znaków.

### 7.2 Obowiązkowa odprawa

- a) Wszystkie zawody KBP wymagają obowiązkowej odprawy (briefingu) dla pilotów przed startem.
- b) Podczas odprawy omawiane są:
  - o warunki wiatrowe i terenowe,
  - o zasady bezpieczeństwa,
  - o układ toru i oznaczenie znaków,
  - o procedury startowe, sygnały i flagi,
  - o zasady fair play i zachowania na torze.
- c) Obecność wszystkich pilotów jest obowiązkowa – brak udziału w odprawie może skutkować niedopuszczeniem do wyścigu.

### 7.3 Procedury startowe

- a) Start odbywa się zgodnie z procedurą startu lotnego dla klasy 8.

- b) Linie startu i sygnały wizualne (flagi) muszą być wyraźnie oznaczone i widoczne dla wszystkich pilotów.
- c) Przestrzegane są zasady: sygnał ostrzegawczy, sygnał 5 minut, sygnał 1 minuty, sygnał przygotowania i start (patrz punkt 8.7-2).
- d) Przedwczesny start skutkuje koniecznością powrotu za linię startu i utratą pierwszeństwa do momentu prawidłowego przekroczenia linii.

#### 7.4 Zasady na torze

- a) Obowiązuje bezpieczeństwo wszystkich uczestników, w tym osób postronnych i obsługi.
- b) Piloci stosują zasady pierwszeństwa:
  - o zasada prawej strony przy przecinających się torach,
  - o obowiązek skrętu w prawo w przypadku ryzyka zderzenia czołowego,
  - o zachowanie bezpiecznych odległości podczas mijania i wyprzedzania.
- c) Każdy manewr, w tym wyprzedzanie i zwroty przy znakach, musi być sygnalizowany wizualnie lub głosowo.
- d) Pilot odpowiada za bezpieczeństwo swojego manewru – wyprzedzany pilot utrzymuje przewidywalny tor jazdy.

#### 7.5 Kary i dyskwalifikacje

- a) Naruszenia zasad toru i regulaminu mogą skutkować:
  - o przyznaniem punktów karnych,
  - o karą czasową,
  - o dyskwalifikacją z wyścigu lub całych zawodów.
- b) Przy powtarzających się naruszeniach lub rażących przypadkach niebezpiecznej jazdy, sędzia główny ma prawo wykluczyć pilota z zawodów.
- c) Zawieszenie pilota na więcej niż jedno wydarzenie może być zgłoszone do FISLY zgodnie z międzynarodowymi przepisami.

## 7.6 Przerwanie / odwołanie wyścigu

- a) Sędzia główny może przerwać lub unieważnić wyścig w sytuacjach:
- o zagrożenia bezpieczeństwa pilotów, obsługi lub osób postronnych,
  - o niesprzyjających warunków pogodowych lub wiatrowych,
  - o awarii toru lub sprzętu niezbędnego do bezpiecznego przeprowadzenia wyścigu.
- b) Unieważniony wyścig nie jest liczony do punktacji, a decyzja musi być uzasadniona i ogłoszona uczestnikom.

## 8 Przepisy FISLY – Class 8 (tłumaczenie)

### 8.1 Zakres obowiązywania

Przepisy Federacji FISLY (Federation of Sand and Land Yachts) dla klasy 8 (Kite Buggy) obowiązują wszystkich członków KBP oraz uczestników zawodów FISLY. Dotyczą one zarówno zawodów międzynarodowych, jak i krajowych, jeżeli zostały zgłoszone jako zgodne z regulaminem FISLY.

Poniższy tekst stanowi tłumaczenie i nie jest oficjalnym dokumentem FISLY.

### 8.2 Nadrzędność przepisów

1. Podczas zawodów międzynarodowych obowiązują przepisy FISLY.
2. W zawodach krajowych KBP stosuje swoje przepisy tylko w zakresie nie naruszającym zasad bezpieczeństwa i wymagań FISLY.
3. W przypadku sprzeczności tłumaczenia lub niniejszego dokumentu z wersją oryginalną w języku angielskim obowiązuje tekst oryginalny FISLY.

### 8.3 Definicje podstawowe

- **Buggy / Parakart** – pojazd z co najmniej dwoma kołami, napędzany latawcem trakcyjnym.
- **Pilot** – osoba samodzielnie sterująca buggy, siedząc lub leżąc w pojeździe.
- **Latawiec trakcyjny** – latawiec używany do napędu buggy, kontrolowany przez pilota, nie jest na stałe połączony z pojazdem.
- **Linki lotne** – linki sterujące latawcem, zabronione są linki z kevlaru i metalowe. Dopuszczone do użycia są elementy latawca, uzdy latawca wykonane z kevlaru oraz linki główne osłonięte o długości max 30 cm.
- **Gybe / Zwrot z wiatrem** – manewr zmiany kierunku jazdy z wiatrem.
- **Tack / Zwrot pod wiatr** – manewr zmiany kierunku jazdy pod wiatr.

## 8.4 Sprzęt i konstrukcja

### 1. Buggy:

- Masa całkowita maks. 60kg
- Długość maks. 3,5 m
- Szerokość maks. 3,0 m
- Koła: max średnica 68,5 cm (27 cali) z oponą napompowaną do 2 bar,
- Koła szprychowe muszą być zabezpieczone osłonami. Osłony:
  - o nie mogą wystawać więcej niż 1cm poza piastę
  - o Muszą sięgać minimum 3cm od obręczy
  - o Przez koło nie może przejść pręt o średnicy 3cm

### 2. Balast:

- Masa maks. 5kg
- musi być solidnie zamocowany,
- nie może się przemieszczać podczas jazdy,
- nie może mieć ostrych krawędzi.

Nie wolno:

- używać pełnych metalowych elementów jako balastu,
- wypełniać części konstrukcyjnych w celu dociążenia,
- dodawać jakiegokolwiek balastu na pilocie.

### 3. Uprząż pilota:

- Typ otwarty lub z szybkim wypięciem
- Zakazane uprzęże zamknięte

### 4. Linki:

- Długość maks. 50 m (długość mierzona od uchwytu do najdalszego punktu latawca)
- Linki lotne kevlarowe lub metaliczne są całkowicie zabronione,

Kevlar może być użyty wyłącznie:

- o W poszyciu latawca
- o W uzdzie latawca
- o W zabezpieczonych linkach głównych maks. 30cm

***Uwaga: użycie kevlaru w linkach lotnych skutkuje natychmiastową dyskwalifikacją.***

## 8.5 Bezpieczeństwo pilota

1. Kask jest obowiązkowy.
2. Pilot nie może być na stałe przypięty ani zamknięty w konstrukcji buggy.
3. Fluorescencyjne oznaczenie tylnej osi obowiązkowe dla pilotów poniżej 16 lat.

## 8.6 Zasady na torze

Każdy pilot jest odpowiedzialny za:

- Bezpieczeństwo swoje i innych
- Unikanie kolizji
- Znajomość i stosowanie zasad bezpieczeństwa.

**Brak znajomości przepisów nie jest usprawiedliwieniem i nie zwalnia z odpowiedzialności.**

1. Pierwszeństwo ma pilot nadjeżdżający z prawej strony, chyba że sędzia ogłosi inaczej.
2. **W przypadku ryzyka zderzenia czołowego obaj piloci skręcają w prawo.** Manewr ten ma pierwszeństwo przed innymi zasadami.
3. Wyprzedzanie:

Wyprzedzanie dozwolone jest dowolną stroną, pod warunkiem zachowania bezpiecznego odstępu.

Manewr wyprzedzania uznaje się za rozpoczęty, gdy dystans między pilotami jest na tyle mały, że możliwy byłby kontakt latawców lub linek, nawet jeśli buggy nie znajdują się jeszcze obok siebie.

- Pilot wyprzedzający **odpowiada za bezpieczne wykonanie manewru**
- Pilot wyprzedzany utrzymuje **stabilny tor jazdy**, nie może gwałtownie skręcać, nie może zmieniać wysokości latawca w sposób zagrażający innym

Latawce przy wyprzedzaniu:

- Po zawietrznej: wyprzedzający niżej, wyprzedzany wyżej
- Po nawietrznej: wyprzedzający wyżej, wyprzedzany niżej

#### 4. Przejście przez znak:

- Pilot powinien jasno sygnalizować zamiar skrętu (głosowo lub wizualnie)
- Pilot powinien upewnić się, że manewr nie spowoduje zagrożenia.
- Wejście na znak - latawiec wysoko
- Wyjście za znakiem - latawiec nisko

*Jeżeli pilot uderzy w znak, przewróci go, przesunie z wyznaczonej pozycji może otrzymać punkty karne, karę czasową lub inną sankcję, zgodnie z decyzją sędziego.*

#### 5. Pomoc

Na trasie:

Podczas wyścigu zabroniona jest pomoc na trasie osób trzecich. Dozwolona jest pomoc innego pilota w sytuacji splątania latawców.

Po otrzymaniu niedozwolonej pomocy, pilot musi wycofać się z biegu.

W strefie technicznej:

Dozwolona jest pomoc przy zmianie latawca. Pilot musi samodzielnie wylądować i wystartować latawiec.

### 8.7 Procedury startowe

1. Start lotny z jednej linii w kierunku pierwszego znaku.
2. Sygnały startowe
  - Ostrzegawczy: 15 minut przed startem
  - 5 minut: niebieska flaga przy linii startu
  - 1 minuta: żółta flaga
  - Przygotowanie: czerwona flaga startowa podniesiona 10 sekund przed startem
  - Start: opuszczenie czerwonej flagi

***Uwaga: Procedura na podstawie PKA, w zawodach FISLY zgodnie z „Sailing instructions” może występować tylko flaga przygotowawcza)***

## 8.8 Kary i dyskwalifikacje

1. Nieprzestrzeganie zasad, użycie niedozwolonego sprzętu lub ignorowanie sygnałów flagowych skutkuje dyskwalifikacją.
2. Za naruszenia zasad przyznawane są punkty karne zgodnie z regulaminem FISLY.
3. Protesty składane na piśmie w ciągu 1 godziny od zakończenia wyścigu, decyzja Jury i możliwość odwołania do FISLY w ciągu 8 dni.

## 8.9 Interpretacja i stosowanie przepisów

1. Interpretacja należy do Sędziego Głównego i Jury zawodów.
2. W przypadku wątpliwości decyzja oparta jest na oficjalnym dokumencie FISLY w języku angielskim.

## 8.10 Źródła i wersje oryginalne

- Oficjalny regulamin FISLY – Class 8 (PDF): <https://www.fisly.org/class-8-rules>
- Strona główna FISLY: <https://www.fisly.org>

***Uwaga: W przypadku rozbieżności między tłumaczeniem niniejszym a tekstem oryginalnym FISLY w języku angielskim, obowiązuje tekst oryginalny.***

## 9 Załączniki

### 9.1 Wzór protokołu egzaminacyjnego KBPL:

**PROTOKÓŁ EGZAMINACYJNY**  
**LICENCJA PILOTA KITE BUGGY KLASA 8**  
**(KBPL)**  
*Examination record kite buggy pilot license class 8 (KBPL)*

Data egzaminu: .....

Dane osoby zdającej egzamin KBPL / Klasa 8

Imię i nazwisko:			
Data urodzenia:		Numer członkowski KBP:	

Dane egzaminatora:

Imię i nazwisko :			
Numer członkowski KBP:		Numer licencji KBPL:	

**WYNIK EGZAMINU**  
*(EXAMINATION RESULT)*

**POZYTYWNY** *(POSITIVE RESULT)* |  **NEGATYWNY** *(NEGATIVE RESULT)*

Opis testu:	Pkt:	Zaliczone:	Nie zaliczone:	Uwagi:
Test teoretyczny pisemny				
Test teoretyczny ustny				

**TEST PRAKTYCZNY:**

Zadanie:	Zaliczone:	Nie zaliczone:	Uwagi:
Przygotowanie do startu: - Ochrona głowy, sprawdzenie osprzętu, bar / manetki, linki, latawiec, ocena wiatru, dobór latawca do warunków wiatrowych.			
Bezpieczny start i lądowanie latawca			
Awaryjne zatrzymanie buggy.			
Awaryjne ominięcie przeszkody, ostry skręt 90° buggy pod latawiec, panowanie nad latawcem.			
Jazda po trasie trójkąta, dwa skrety z wiatrem, jeden skręt pod wiatr.			

.....  
Pieczęć i podpis egzaminatora  
*(examiner's signature)*

.....  
Podpis zdającego  
*(candidate's signature)*

## 9.2 Wzór oświadczeń i zgód

### Oświadczenie uczestnika egzaminu / zgoda rodzica (dla nieletnich)

Ja, niżej podpisany(a) \_\_\_\_\_

oświadczam, że:

1. Zapoznałem(am) się z regulaminem KBP i FISLY i akceptuję jego postanowienia.
2. Jestem świadomy(a) ryzyka wynikającego z udziału w sportach klasy 8.
3. Wyrażam zgodę na przetwarzanie moich danych osobowych przez KBP w celu rejestracji licencji i udziału w zawodach.

### Dla uczestników nieletnich:

Ja, niżej podpisany(a), opiekun prawny \_\_\_\_\_

wyrażam zgodę na udział mojego dziecka w zawodach / egzaminie KBP i przyjmuję pełną odpowiedzialność za jego bezpieczeństwo.

Data: \_\_\_\_\_

Podpis uczestnika / opiekuna: \_\_\_\_\_

### 9.3 Procedury awaryjne – wzór dokumentu

#### Procedury awaryjne KBP – Pilot Class 8

1. Nagłe zatrzymanie buggy lub latawca – pilot natychmiast informuje sędziego/safety.
2. Kolidzja / wypadek – niezwłocznie zatrzymać ruch, ocenić stan uczestników, udzielić pierwszej pomocy, wezwać pomoc medyczną jeśli potrzebna.
3. Splątanie linek lub awaria latawca – pilot zachowuje minimalną odległość bezpieczeństwa, wstrzymuje dalszą jazdę i sygnalizuje sytuację.
4. Zasady komunikacji – zawsze zgłaszać sytuację egzaminatorowi lub sędziemu, używając ustalonych sygnałów lub radia.
5. Ewakuacja terenu – w przypadku niebezpieczeństwa ogólnego (wiatr, burza, inne zagrożenia) sędzia może zarządzić natychmiastowe opuszczenie toru.

*Uwagi: procedury awaryjne należy znać przed każdym treningiem, egzaminem i zawodami.*

9.4 Test teoretyczny ustny – pytania które mogą się pojawić na teście / odpowiedzi poniżej. Zestaw pytań na egzamin ustny jest jawny i służy do samodzielnej nauki przed egzaminem". To buduje przyjazny wizerunek stowarzyszenia.

#### **Część A – Bezpieczeństwo i przygotowanie sprzętu**

1. Jakie obowiązkowe elementy wyposażenia ochronnego musi posiadać pilot podczas jazdy?

*Odpowiedź: Kask ochronny (obowiązkowy). Rękawice, buty i odzież ochronna są zalecane.*

2. Co należy sprawdzić w latawcu i linkach przed startem?

*Odpowiedź: Stan linek, materiał latawca, mocowania, brak uszkodzeń, system bezpieczeństwa.*

3. Jak należy przygotować strefę startu i lądowania latawca?

*Odpowiedź: Oczyszczyć teren z przeszkód, oznakować strefy niebezpieczne i zapewnić bezpieczne odległości od osób i przeszkód.*

4. W jakiej minimalnej odległości należy utrzymywać się od innych pilotów podczas mijania i wyprzedzania?

*Odpowiedź: Na tyle dużą, aby wyeliminować ryzyko kontaktu linek lub latawców, odległość musi być bezpieczna i dostosowana do panujących warunków.*

5. Jakie zasady obowiązują przy kursie kolizyjnym ?

*Odpowiedź: Obaj piloci mają obowiązek skrócić w prawo.*

6. Kiedy pilot musi sygnalizować swój zamiar zmiany kierunku jazdy?

*Odpowiedź: Zawsze przed zmianą kierunku, przy pomocy gestów lub komunikacji.*

7. Co należy zrobić w przypadku splątania linek latawca w trakcie jazdy?

*Odpowiedź: Wstrzymać jazdę, zachować bezpieczną odległość, rozplątać lub zgłosić awarię.*

8. Jakie zachowanie obowiązuje wobec osób postronnych i zwierząt na terenie wyścigu lub spotu?

*Odpowiedź: Zachować pełną ostrożność, utrzymać bezpieczną odległość.*

9. Jakie ograniczenia dotyczą linek lotnych kevlarowych lub metalowych?

*Odpowiedź: Linki lotne kevlarowe i metalowe są zabronione.*

10. Jakie są obowiązki pilota względem służb ratunkowych i procedur awaryjnych?

*Odpowiedź: Zapoznać się z procedurami, zgłaszać sytuacje awaryjne, stosować się do poleceń służb ratunkowych.*

11. W jakich sytuacjach pilot powinien wstrzymać start buggy?

*Odpowiedź: Nieodpowiednie warunki wiatrowe, przeszkody na torze, brak bezpieczeństwa lub obecność osób w strefie startu.*

12. Jakie elementy toru wyścigowego powinny być oznaczone i widoczne dla pilota?

*Odpowiedź: Zakręty, strefy niebezpieczne, strefy startu i lądowania, markery toru.*

13. Co powinien zrobić pilot, jeśli strefa startu jest zajęta przez innego uczestnika?

*Odpowiedź: Poczekać na wolną strefę lub zastosować procedurę bezpieczeństwa przewidzianą przez sędziego.*

14. Jak należy zachować się podczas niespodziewanego wzrostu siły wiatru w strefie startu?

*Odpowiedź: Wstrzymać start, zmniejszyć powierzchnię latawca, poinformować sędziego.*

15. Kiedy pilot może rozpocząć jazdę na terenie zamkniętym wymagającym zgody właściciela?

*Odpowiedź: Tylko po uzyskaniu formalnej zgody właściciela terenu.*

## **Część B – Manewry i kursy względem wiatru**

16. Co oznacza manewr „zwrot z wiatrem (gybe)” i kiedy jest wymagany w egzaminie?

*Odpowiedź: Zmianę kierunku jazdy, jadąc z wiatrem; obowiązkowy przy zmianie kierunku jazdy w torze egzaminacyjnym.*

17. Co oznacza manewr „zwrot pod wiatr (tack)” ?

*Odpowiedź: Zmianę kierunku jazdy, jadąc pod wiatr.*

18. Wymień trzy podstawowe kursy względem wiatru.

*Odpowiedź: Pod wiatr (upwind), z wiatrem (downwind), boczny (crosswind).*

19. Jak pilot powinien zachować się podczas wyprzedzania po zawietrznej?

*Odpowiedź: Zachować minimalną odległość, sygnalizować manewr, nie wymuszać kontaktu.*

20. Jak pilot powinien zachować się podczas wyprzedzania po nawietrznej?

*Odpowiedź: Pilot wyprzedzający odpowiada za manewr i ustawia latawiec wyżej. Pilot wyprzedzany musi utrzymać stabilny tor jazdy.*

21. Opisz procedurę przejazdu przy znaku (marker) w wyścigu.

*Odpowiedź: Zbliżyć się do markera, wykonać zwrot. Latawiec powinien wejść wysoko, a wyjść nisko.*

22. Co należy zrobić w sytuacji awaryjnego zatrzymania buggy?

*Odpowiedź: Sygnalizacja zatrzymania buggy i zgłaszasz incydent sędziemu.*

23. Jak pilot powinien kontrolować latawiec przy zwrocie z wiatrem?

*Odpowiedź: Utrzymać stabilny kąt natarcia, kontrolować prędkość, zachować równowagę buggy.*

24. Jakie zagrożenia mogą wystąpić podczas jazdy crosswind i jak je minimalizować?

*Odpowiedź: Przechyły buggy, utrata kontroli; minimalizować przez kontrolę prędkości i ustawienie latawca.*

25. Jak pilot powinien reagować na nagłą zmianę kierunku wiatru w trakcie wyścigu?

*Odpowiedź: Dopasować kurs, zmienić pozycję latawca, zachować odległość bezpieczeństwa.*

26. Jakie są wymagania dotyczące ułożenia linek podczas zwrotu pod wiatr?

*Odpowiedź: Linki muszą być napięte, bez splątań, kontrolowane przez pilota.*

27. Co należy uwzględnić przy planowaniu manewru uniku awaryjnego w torze z innymi pilotami?

*Odpowiedź: Kierunek wiatru, odległość od innych pilotów, przestrzeń do hamowania.*

### **Część C – Zasady wyścigów i pierwszeństwa**

28. Kto ma pierwszeństwo przy przecinających się torach?

*Odpowiedź: Pilot nadchodzący z prawej strony (chyba że sędzia ogłosił inaczej).*

29. Jakie zasady obowiązują przy wejściu na tor z kierunku wiatru?

*Odpowiedź: Wchodzić tylko jeśli tor jest wolny, zachować pierwszeństwo bezpieczeństwa.*

30. Co robi pilot wyprzedzany podczas manewru wyprzedzania?

*Odpowiedź: Utrzymuje stabilny tor jazdy, nie zmienia gwałtownie kursu.*

31. Jakie kary przewiduje regulamin FISLY/KBP za naruszenie zasad toru?

*Odpowiedź: Ostrzeżenie, punkty karne, dyskwalifikacja.*

32. W jakich sytuacjach sędzia może przerwać lub odwołać wyścig?

*Odpowiedź: Warunki niebezpieczne, wypadki, awarie toru, nagła zmiana pogody.*

33. Jak pilot powinien się zachować w przypadku przedwczesnego startu?

*Odpowiedź: Ustąpić pierwszeństwa, ponownie przejechać linie startu.*

34. Jak postępuje pilot w sytuacji kolizji z innym uczestnikiem wyścigu?

*Odpowiedź: Zatrzymać się, ocenić sytuację, zgłosić sędziemu, udzielić pomocy.*

35. Co oznacza numer startowy FISLY ID i w jakich zawodach jest wymagany?

*Odpowiedź: Identyfikacja pilota w zawodach międzynarodowych FISLY.*

36. Kiedy pilot musi być pod opieką osoby pełnoletniej podczas zawodów lub spotów?

*Odpowiedź: Jeśli jest nieletni lub wymaga tego regulamin KBP/FISLY.*

37. Co oznacza zasada „prawej strony” i kiedy jest stosowana?

*Odpowiedź: Pierwszeństwo pilota nadchodzącego z prawej strony w kolizjach torowych.*

38. Jakie są zasady przy pierwszeństwie dla pilotów jadących pod wiatr?

*Odpowiedź: Obowiązuje zasada prawej strony, chyba że sędzia przed wyścigiem zadecyduje inaczej.*

39. Jak pilot powinien postępować przy wejściu i wyjściu z zakrętu wyścigowego?

*Odpowiedź: Zachować kurs, kontrolować prędkość, nie kolidować z innymi uczestnikami.*

40. Jakie kary przewiduje regulamin KBP w przypadku niebezpiecznej jazdy powtarzającej się?

*Odpowiedź: Ostrzeżenie, punkty karne, dyskwalifikacja.*

41. Jakie zasady fair play należy stosować przy wyprzedzaniu i mijaniu innych pilotów?

*Odpowiedź: Zachować odległość, sygnalizować manewr, nie blokować toru.*

42. Jak pilot powinien zgłaszać protest podczas zawodów KBP lub FISLY?

*Odpowiedź: Pisemnie lub ustnie do sędziego zgodnie z procedurą KBP/FISLY.*

#### **Część D – Procedury i postępowanie egzaminacyjne**

43. Ile podejść przewidziano dla testu praktycznego podczas egzaminu KBP?

*Odpowiedź: Jedno podejście.*

44. Czy pilot może powtórzyć część teoretyczną lub praktyczną w tym samym egzaminie?

*Odpowiedź: Nie.*

45. Jakie są kroki informacji zwrotnej po zakończeniu egzaminu?

*Odpowiedź: Omówienie błędów, wskazanie poprawnych manewrów, wpisanie wyniku w formularzu.*

46. W jaki sposób egzaminator ocenia poprawność zwrotów z wiatrem (gybe) podczas testu praktycznego?

*Odpowiedź: Poprawność techniczna, utrzymanie kursu, kontrola latawca i buggy.*

47. Jakie informacje powinny znaleźć się w formularzu egzaminacyjnym pilota?

*Odpowiedź: Dane osobowe, wyniki testów, uwagi, ocena końcowa.*

48. Jak pilot powinien przygotować sprzęt przed egzaminem praktycznym w warunkach wiatrowych zmiennych?

*Odpowiedź: Sprawdzić stan linek, latawca, buggy, dostosować ustawienia do warunków.*

49. Jakie procedury awaryjne powinien znać pilot przed przystąpieniem do egzaminu i zawodów?

*Odpowiedź: Zatrzymanie buggy, kolizje, splątanie linek, wezwanie pomocy.*

50. W jaki sposób pilot może sprawdzić, że spełnia wszystkie wymagania licencyjne przed zawodami?

*Odpowiedź: Sprawdzić dokumenty KBP/FISLY, ważność licencji, wymagania sprzętowe.*

## 9.5 Checklista bezpieczeństwa

### Checklista bezpieczeństwa KBP – Pilot Class 8

Przed startem:

- Sprawdzenie stanu technicznego buggy
- Sprawdzenie latawca i linek
- Prawidłowe zamocowanie uprzęży
- Wyposażenie ochronne (kask, rękawice, buty)
- Sprawdzenie minimalnych odległości bezpieczeństwa
- Znajomość procedur awaryjnych i komunikacji z sędzią/safety
- Uwagi dodatkowe:

Po starcie / zakończeniu jazdy:

- Sprawdzenie sprzętu po użyciu
- Zgłoszenie wszelkich usterek lub incydentów do sędziego / safety officer