

AEROKLUB POLSKI

Komisja Szybowcowa

SZYBOWCOWE REGULAMINY SPORTOWE

II. Regulamin Zawodów Szybowcowych

Obowiązuje od 01.10.2008 r.

[Wersja 30 kwiecień 2010 r.](#)

Uwagi wstępne

- a. Niniejsza, nowa wersja II Regulaminu Zawodów Szybowcowych powstała na podstawie „Aneksu A” do Kodeksu Sportowego FAI, Sekcja 3 – Regulaminu Szybowcowych Mistrzostw Świata lub Kontynentu, który wszedł w życie 1 października 2002r. oraz uwzględniono poprawki do Aneksu A do dnia 01.10.2005.
- b. II Regulamin Zawodów Szybowcowych składa się z punktów będących tłumaczeniem oryginału „Aneksu A” lub modyfikacją niektórych fragmentów. Usunięto część punktów, zastępując je sformułowaniem „Nie dotyczy”. Dodano też nowe, oznaczone kursywą, które uwzględniają specyfikę polskiego szybownictwa.
- c. Regulamin Lokalny (RL) stanowi integralną część niniejszego regulaminu. RL (Część 11) jest wzorcem do sporządzenia każdorazowo RL danych zawodów i powinien być pomocny w uwzględnieniu specyficznych warunków i założeń zawodów szybowcowych.
- d. W tym regulaminie słowa „muszą”, „należy”, „nie mogą” oznaczają obowiązkowe wymagania; słowo „powinny” oznacza wymagania zalecane; słowo „mogą” oznacza zasady dozwolone; słowo „będą” oznacza zamierzone wydarzenia.
- e. W tym Regulaminie, gdziekolwiek zostały użyte słowa „on”, „jego”, „jemu” itd., powinny być one rozumiane jako „on/ona”, „jego/jej”, „jemu/jej”, itd.

Wszystkie zmiany w stosunku do wersji poprzedniej są wyróżnione: czerwoną w kolorze **czerwonym** i podkreślone.

SPIS TREŚCI

STRONA TYTUŁOWA	- 1 -
UWAGI WSTĘPNE	- 2 -
SPIS TREŚCI	- 3 -
WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON	- 5 -
SPIS WAŻNIEJSZYCH SKRÓTÓW UŻYTYCH W TEKŚCIE	- 6 -
1. CZĘŚĆ OGÓLNA	- 7 -
1.1. CELE ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH	- 7 -
1.2. OGÓLNE WYMAGANIA	- 7 -
1.3. KLASY ZAWODÓW	- 8 -
1.4. OBOWIĄZKI ORGANIZATORÓW	- 9 -
2. OSOBY FUNKCYJNE PODCZAS ZAWODÓW	- 9 -
2.1. DYREKTOR ZAWODÓW	- 10 -
2.2. NIE DOTYCZY	- 10 -
2.3. KOMISJA SĘDZIOWSKA	- 10 -
2.4. KOMISJA SPORTOWA	- 10 -
3 ZAWODNICY	- 11 -
3.1 NIE DOTYCZY	- 11 -
3.2 NIE DOTYCZY	- 11 -
3.3 NIE DOTYCZY	- 11 -
3.4 ZGŁOSZENIE NA ZAWODY	- 11 -
3.5 REJESTRACJA	- 11 -
3.6 UBEZPIECZENIE	- 12 -
4 WYMAGANIA TECHNICZNE	- 12 -
4.1 SZYBOWCE I ICH WYPOSAŻENIE	- 12 -
4.2 MAKSYMALNE LIMITU MASY SZYBOWCÓW	- 13 -
4.3 NUMERY STARTOWE	- 14 -
5 OGÓLNE PROCEDURY LOTNE	- 14 -
5.1 ZASADY OGÓLNE	- 14 -
5.2 ODPRAWA	- 14 -
5.3 ZEWNĘTRZNA POMOC DLA ZAWODNIKÓW	- 14 -
5.4 PROCEDURY KONTROLOWANIA LOTU	- 15 -
6 KONKURENCJE	- 17 -
6.1 POSTANOWIENIA OGÓLNE	- 17 -
6.2 DEFINICJE POSZCZEGÓLNYCH KONKURENCJI	- 17 -
6.3 OPIS SZCZEGÓŁOWY KONKURENCJI	- 18 -

7	PROCEDURY LOTNE ZAWODÓW	- 20 -
7.1	USTAWIENIE SZYBOWCÓW NA STARCIE	- 20 -
7.2	START ZIEMNY	- 20 -
7.3	PROCEDURY STARTU ZIEMNEGO	- 21 -
7.4	START LOTNY	- 22 -
7.5	PUNKTY ZWROTNE I WYZNACZONE REJONY	- 25 -
7.6	ŁĄDOWANIE PRZYGODNE	- 25 -
7.7	META (KOŃCOWY PUNKT TRASY – KPT)	- 26 -
7.8	ŁĄDOWANIE	- 28 -
7.9	DOKUMENTACJA LOTU	- 28 -
8	PUNKTACJA I KARY	- 28 -
8.1	SYSTEM PUNKTACJI	- 28 -
8.2	OGÓLNE ZASADY	- 29 -
8.3	DEFINICJE PARAMETRÓW PUNKTACJI	- 30 -
8.4	1000 – PUNKTOWY SYSTEM PUNKTACJI	- 32 -
8.5	NIE DOTYCZY	- 33 -
8.6	NIE DOTYCZY	- 33 -
8.7	NIE DOTYCZY	- 33 -
8.8	NIE DOTYCZY	- 33 -
8.9	KARY I DYSKWALIFIKACJE	- 33 -
8.10	LISTA PUNKTÓW KARNYCH	- 34 -
9	ZAŻALENIA I PROTESTY	- 36 -
9.1	ZAŻALENIA	- 36 -
9.2	PROTESTY	- 36 -
9.3	PROCEDURY ROZPATRYWANIA PROTESTÓW	- 37 -
9.4	ODWOŁANIA	- 37 -
10	WYNIKI I ROZDANIE NAGRÓD	- 37 -
10.1	WYNIKI	- 37 -
10.2	ROZDANIE NAGRÓD	- 38 -
11	REGULAMIN LOKALNY	- 39 -
	ZAŁĄCZNIKI: 1- 8	42 - 53

WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON:

Nr str.	Data wydania	Data wydania	Data wydania	Nr str.	Data wydania	Data wydania	Data wydania
1.	01.10.2008	<u>10.03.2010</u>	<u>06.05.2010</u>	41.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
2.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	42.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
3.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	43.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
4.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	44.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
5.	01.10.2008	<u>10.03.2010</u>	<u>06.05.2010</u>	45.	01.10.2008	<u>10.03.2010</u>	<u>06.05.2010</u>
6.	01.10.2008	<u>10.03.2010</u>	<u>06.05.2010</u>	46.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
7.	01.10.2008	<u>10.03.2010</u>	<u>06.05.2010</u>	47.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
8.	01.10.2008	<u>10.03.2010</u>	<u>06.05.2010</u>	48.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
9.	01.10.2008	<u>10.03.2010</u>	<u>06.05.2010</u>	49.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
10.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	50.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
11.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	51.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
12.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	52.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
13.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	53.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>
14.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	54.	01.10.2008		anulowano
15.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	55.	01.10.2008		anulowano
16.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	56.	01.10.2008		anulowano
17.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	57.	01.10.2008		anulowano
18.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>	58.	01.10.2008		anulowano
19.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
20.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
21.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
22.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
23.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
24.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
25.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
26.	01.10.2008	<u>18.08.2009</u>	<u>06.05.2010</u>				
27.	01.10.2008	<u>18.08.2009</u>	<u>06.05.2010</u>				
28.	01.10.2008	<u>18.08.2009</u>	<u>06.05.2010</u>				
29.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
30.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
31.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
32.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
33.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
34.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
35.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
36.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
37.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
38.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
39.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				
40.	01.10.2008		<u>06.05.2010</u>				

Spis ważniejszych skrótów użytych w tekście.

AP	- Aeroklub Polski
FAI	- Międzynarodowa Federacja Lotnicza (Federation Aeronautique Internationale)
f_s	- współczynnik wyrównawczy szybowca
f_{s0}	- obliczeniowy współczynnik wyrównawczy szybowca
fix	- cyfrowy zapis parametrów lotu w danej chwili zgodny z wymogami IGC
GNSS	- ogólne określenie systemów nawigacji satelitarnej (Global Navigation Satellite System)
GNSS FR	- przyrząd przeznaczony do cyfrowej rejestracji parametrów lotu .
IGC	- Międzynarodowa Komisja Szybowcowa FAI (International Gliding Commission)
KPT	- Końcowy Punkt Trasy
KZS	- Krajowe Zawody Szybowcowe
MoP	- silnik przeznaczony do szybowca (Means of Propulsion)
odd.KPT	- oddalony Końcowy Punkt Trasy (Remote Flight Line)
PLP	- Pozorne Lądowanie Przygodne (Virtual Outlanding)
PZ	- Punkt Zwrotny
RL	- Regulamin Lokalny
RLP	- Rzeczywiste Lądowanie Przygodne
RT	- Konkurencja Wyścigowa
SMP	- Szybowcowe Mistrzostwa Polski
STAA	- Konkurencja Prędkościowa przez Wyznaczone Rejony
WPT	- Wyjściowy Punkt Trasy
WR	- Wyznaczony Rejon w konkurencji AAT

1. – CZĘŚĆ OGÓLNA.

1.1. – CELE ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH.

1.1.a. *Celem Szybowcowych Mistrzostw Polski (SMP) jest:*

- *wyłonienie mistrzów i wicemistrzów Polski w danej kategorii i klasie,*
- *zakwalifikowanie najlepszych pilotów do Szybowcowej Kadry Narodowej (SKN), rezerwy SKN oraz Szybowcowej Kadry Juniorów (SKJ),*
- *uzyskanie punktów do listy rankingowej pilotów szybowcowych.*

1.1.b. *Celem Krajowych Zawodów Szybowcowych (KZS) jest:*

- *wyłonienie zwycięzców KZS w danej kategorii i klasie*
- *uzyskanie punktów do listy rankingowej pilotów szybowcowych.*

1.1.c. *Ważnym celem zawodów szybowcowych jest:*

- *pielegnowanie przyjaźni, współdziałania i wymiany poglądów wśród szybowników;*
- *promowanie w Polsce pozytywnego obrazu szybownictwa;*
- *popieranie technicznego i operacyjnego rozwoju tego sportu;*
- *popieranie rozwoju bezpiecznych procedur operacyjnych, ducha sportu i uczciwości w szybownictwie,*
- *podwyższanie umiejętności lotniczych i zawodniczych.*

Organizatorzy mogą przedstawić dodatkowe cele w Regulaminie Lokalnym (RL).

1.2. – OGÓLNE WYMAGANIA.

1.2.2. Zwycięzcą w każdej klasie zostaje pilot, który uzyska najwyższy wynik końcowy, otrzymany przez podsumowanie punktów zdobytych przez niego w każdym dniu zawodów szybowcowych. Tytuł Mistrza Polski zostanie przyznany najlepszemu pilotowi posiadającemu polskie obywatelstwo (tytuły Wicemistrzów Polski zostaną przyznane kolejnym dwóm pilotom (drugiemu i trzeciemu w kolejności), posiadającym polskie obywatelstwo). W razie uzyskania przez zawodników jednakowej ilości punktów (dotyczy tylko wyłonienia Zwycięzcy i/lub Mistrza Polski oraz dwóch Wicemistrzów Polski) obowiązuje paragraf 10.2.3.

1.2.2.1. W każdej klasie Mistrzostw Polski (z wyłączeniem SMP Kobiet – patrz punkt 1.2.2.2.) zostanie przyznany tytuł Mistrza Polski, pod warunkiem że:

a) w danej klasie sklasyfikowano co najmniej 10 zawodników (obywateli polskich), którzy zdobyli minimum 1 punkt

i

b) w czasie trwania zawodów szybowcowych rozegrano przynajmniej trzy konkurencje (patrz 8.2.1) i czas rozgrywania zawodów określony w Piśmie Organizacyjnym i potwierdzony w Regulaminie Lokalnym nie został skrócony.

1.2.2.2. W każdej klasie Mistrzostw Polski Kobiet zostanie przyznany tytuł Mistrza Polski, pod warunkiem że:

a) w danej klasie sklasyfikowano co najmniej 10 zawodników (w tym 5 obywateli polskich), którzy zdobyli minimum 1 punkt

i

b) w czasie trwania zawodów szybowcowych rozegrano przynajmniej trzy konkurencje (patrz 8.2.1) i czas rozgrywania zawodów określony w Piśmie Organizacyjnym i potwierdzony w Regulaminie Lokalnym nie został skrócony.

1.2.2.3. Zwycięzcy w każdej klasie KZS zostanie przyznany tytuł Zwycięzcy KZS, pod warunkiem, że:

- w czasie trwania zawodów szybowcowych rozegrano przynajmniej trzy konkurencje (patrz 8.2.1) i czas rozgrywania zawodów określony w Piśmie Organizacyjnym i potwierdzony w Regulaminie Lokalnym nie został skrócony.

1.2.3. Całkowity czas imprezy lotniczej nie może przekroczyć 16 dni, łącznie z dwoma dniami przeznaczonymi na uroczystości otwarcia i zakończenia Zawodów. Podczas zawodów można przeznaczyć przynajmniej jeden dzień na odpoczynek od lotów, aczkolwiek organizatorzy mogą ogłosić więcej wolnych dni, z określonych powodów, takich jak zmęczenie pilotów.

Organizator może przeznaczyć ostatni dzień zawodów na rozgrywanie konkurencji brakującej do zaliczenia zawodów, jednak taka możliwość musi być opisana w RL.

1.2.4. Nie dotyczy.

1.3. – KLASY ZAWODÓW.

1.3.1. Dopuszcza się rozgrywanie zawodów w następujących klasach:

- a. w klasie otwartej (SMP-O i KZS-O) na szybowcach o współczynniku wyrównawczym f_s zgodnie z Zał. 1a,
- b. w klasie standard (SMP-S, SMPJ-S, SMPK-S i KZS-S) na szybowcach o współczynniku wyrównawczym f_s zgodnie z Zał. 1b,
- c. w klasie 15m (SMP 15m, KZS 15m), na szybowcach o współczynniku wyrównawczym f_s w zakresie od 0,920 do 0,855 zgodnie z Zał. 1d,
- d. w klasie 18m (SMP 18m, KZS 18m), na szybowcach o rozpiętości do 18m o współczynniku wyrównawczym f_s zgodnie z Zał. 1a,
- e. w klasie klub-A (SMP Klub-A, SMPK Klub-A, SMPJ Klub-A, KZS Klub-A) na szybowcach o współ. wyrównawczym f_s w zakresie od 1,090 do 0,975 zgodnie z Zał. 1c,
- f. w klasie klub-B (KZS Klub-B, SMPJ Klub-B, SMPK Klub-B) na szybowcach o współ. wyrównawczym f_s od 1,400 do 1,090 zgodnie z Zał. 1c .
- g. w klasie światowej (SMP Św.) na szybowcach PW 5
- h. w klasie szybowców dwumiejscowych o rozpiętości do 20m (KZS 2M), na szybowcach o współczynniku wyrównawczym f_s zgodnie z Zał. 1c,

Klasy zawodów muszą być określone w RL. Dwumiejscowe szybowce mogą startować z jedno- lub dwuosobową załogą. Tylko nazwisko pilota-dowódcy zostanie umieszczone na tablicy wyników (nie dotyczy klasy szybowców dwumiejscowych). Obaj członkowie załogi na pokładzie szybowca dwumiejscowego muszą odpowiadać wymaganiom stawianym zawodnikom, zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI- Sekcja Ogólna.

1.3.2. W przypadku SMP - jeśli pierwszego dnia zawodów dana klasa nie ma zarejestrowanych przynajmniej 10 uczestników z przynajmniej 4 Aeroklubów, mogą się one odbyć, ale tracą rangę Mistrzostw i zmniejszony zostaje współczynnik f_m (zgodnie z Regulaminem Listy Rankingowej Pilotów Szybowcowych).

W przypadku KZS - jeśli pierwszego dnia zawodów dana klasa nie ma zarejestrowanych przynajmniej 10 uczestników z przynajmniej 4 Aeroklubów, mogą się one odbyć, ale zmniejszony zostaje współczynnik f_m (zgodnie z Regulaminem Listy Rankingowej Pilotów Szybowcowych).

1.3.3. Motoszybowce są dopuszczone do uczestnictwa w przeznaczonych im klasach, pod warunkiem, że mają w pełni sprawne rejestratory pracy silnika. *Organizatorzy muszą opisać procedury startowe motoszybowców w RL.*

1.4. – OBOWIĄZKI ORGANIZATORÓW.

1.4.1. Organizatorzy muszą przywiązywać należytą uwagę do zasad bezpieczeństwa i sprawiedliwości podczas zawodów, we wszystkich aspektach problemu.

Dodatkowe zasady dotyczące bezpieczeństwa mogą zostać ustalone przez Organizatorów i zapisane w RL.

1.4.2. Organizatorzy muszą:

- a. zapewnić wszelkie środki niezbędne do sprawnego przebiegu zawodów,
- b. dostarczyć każdemu z zawodników wszelkich dodatkowych informacji po przybyciu na miejsce zawodów,
- c. udostępnić każdemu zawodnikowi wersję elektroniczną bazy danych zwrotnych, wyjściowych oraz końcowych punktów trasy. Pliki zawierające bazę punktów zwrotnych muszą być zapisane w standardowym formacie zalecanym przez AP (plik tekstowy),
- d. udostępnić każdemu zawodnikowi definicje stref zakazanych oraz rejon rozgrywania zawodów w standardowym formacie zalecanym przez AP (plik tekstowy),
- e. udostępnić dodatkową informację meteorologiczną zawodnikom i pomocnikom podczas trwania zawodów szybowcowych jako uzupełnienie materiałów „meteo” dostarczanych zawodnikom na odprawach,
- f. udostępnić pliki z c i d na oficjalnej internetowej stronie zawodów nie później niż 7 dni przed rozpoczęciem zawodów.

Dane meteorologiczne, GNSS oraz pozostałe dane dotyczące lotów podczas zawodów są własnością Organizatorów i powinien być do nich zapewniony nieograniczony dostęp.

1.4.3. Organizatorzy mogą przeprowadzać kontrole antydopingowe zgodnie z przepisami FAI oraz wymaganiami obowiązującymi w kraju, zgodnie z przepisami zawartymi w RL.

1.4.4. Organizatorzy są zobowiązani do powołania Komisji Bezpieczeństwa, składającej się z przynajmniej jednego przedstawiciela Organizatorów i jednego pilota z każdej klasy zawodów. Przedstawiciele pilotów muszą zostać wybrani przez pilotów z danej klasy, w drodze głosowania.

Rolą Komisji Bezpieczeństwa jest przyjmowanie i badanie zażaleń dotyczących niegodnego i niebezpiecznego zachowania zawodnika. Komisja nie może karać dyscyplinarnie, ale może skrytykować danego pilota i powinna powiadomić organizatorów, jeśli pilot ten ponownie będzie naruszać zasady zdrowej rywalizacji i współpracy lotniczej.

Komisja Bezpieczeństwa powinna również zgłaszać Organizatorowi wszelkie zastrzeżenia dotyczące bezpieczeństwa, które wystąpiły w wyniku działań służb podległych Organizatorowi.

1.4.5. Nie dotyczy.

1.4.6. Nie dotyczy.

2. – OSOBY FUNKCYJNE PODCZAS ZAWODÓW.

W skład kierownictwa zawodów wchodzi:

- *Dyrektor Zawodów,*
- *Kierownik Sportowy,*
- *Kierownik Techniczny,*
- *Sędzia Główny.*

Kierownictwo zawodów rangi SMP jest powoływane przez dyrektora ośrodka organizującego zawody i zatwierdzone przez Komisję Szybowcową AP.

Kierownictwo KZS powołuje dyrektor ośrodka organizującego zawody w porozumieniu z Przewodniczącym Komisji Szybowcowej AP.

W/w osoby wchodzące w skład kierownictwa zawodów nie mogą brać udziału w tych zawodach jako zawodnicy.

2.1. – DYREKTOR ZAWODÓW.

2.1.1. Dyrektor Zawodów musi być w pełnej gotowości do kierowania zawodami i ponosi całkowitą odpowiedzialność za ich działanie; musi on zostać zatwierdzony przez *Komisję Szybowcową*. Dyrektor Zawodów ma do pomocy Kierownika Sportowego, Kierownika Technicznego.

Dyrektor Zawodów jest odpowiedzialny za dobre zarządzanie oraz sprawny i bezpieczny przebieg zawodów oraz prowadzi nadzór nad właściwym działaniem Komisji Sportowej, Sędziowskiej i Technicznej oraz osób funkcyjnych w trakcie zawodów.

- a. Podejmuje decyzje operacyjne w zgodzie z przepisami Kodeksu Sport. i Zawodów oraz niezwłocznie je publikuje w sposób i w miejscu uwzględnionym w RL.
- b. Może on ukarać zawodnika za niesportowe zachowanie lub naruszenie przepisów.
- c. Nie dotyczy.
- d. Jest odpowiedzialny za wydanie oficjalnie zatwierdzonej listy uczestników, za jak najszybsze publikowanie wyników konkurencji, a wreszcie za składanie sprawozdań zawierających pełną listę wyników do Komisji Szybowcowej i AP.
- e. *Musi być obecny na zebraniach Komisji Sportowej i składać relacje lub dostarczać dowodów, jeśli takie jest życzenie tej Komisji.*

2.1.2. Dyrektor Zawodów (lub jego wyznaczony zastępca) musi być obecny na miejscu zawodów przez cały czas ich trwania.

2.2. – Nie dotyczy.

2.3. – KOMISJA SĘDZIOWSKA.

W skład Komisji Sędziowskiej zawodów wchodzi:

- Sędzia Główny,
- Zastępcę Sędziogo Głównego,

Komisja Sędziowska zawodów decyduje w sprawie klasyfikacji zawodników i rozstrzyga w sprawach ewentualnych zażaleń. Komisję Sędziowską powołuje się spośród Komisarzy Sportowych AP.

2.4. – KOMISJA SPORTOWA.

Komisja Sportowa zajmuje się protestami zawodników. Składa się z trzech członków: przewodniczący – Komisarz Sportowy nie będący zawodnikiem w danych zawodach sędzią lub organizatorem danych zawodów, członkowie – Kierownik Sportowy Zawodów oraz przedstawiciel zawodników danej klasy, wybrany na pierwszej odprawie. Ww. Komisarz Sportowy musi być zatwierdzony przez Komisję Szybowcową.

Komisja Sportowa zawodów jest najwyższą instancją sportową podczas Zawodów.

2.4.1. Członek Komisji Sportowej musi posiadać gruntowną wiedzę na temat: Kodeksu Sportowego FAI (Sekcja Ogólna i Sekcja 3) Regulaminu Zawodów oraz RL obowiązującego podczas zawodów. Członkowie Komisji Sportowej muszą zachować bezstronność i niezależność od decyzji Organizatora Zawodów. Jednakże powinni być gotowi do udzielania rad i odpowiadania na pytania zadawane przez osoby funkcyjne w sprawach dotyczących interpretacji przepisów i ogólnego przebiegu imprezy.

- 2.4.2.** *Przewodniczący - Komisarz Sportowy, obok funkcji kierowania zebraniem Komisji Sportowej, ma prawo żądać od organizatorów przestrzegania Kodeksu Sportowego FAI oraz opublikowanego Regulaminu Zawodów i RL. Jeśli Organizatorzy nie spełnią tego warunku, Przewodniczący Komisji Sportowej ma prawo przerwać zawody do czasu, aż zebranie Komisji Sportowej rozważy sytuację.*
- 2.4.3.** *Komisja Sportowa ma prawo zakończyć zawody, jeśli organizatorzy nie będą przestrzegać Kodeksu Sportowego FAI i opublikowanego Regulaminu Zawodów oraz RL. Może też zalecić Organizatorom zwrot wszystkich opłat wpisowych.*
- 2.4.4.** *Zebrania Komisji Sportowej.*
- 2.4.4.1.** *Uczestnictwo w zebraniach Komisji Sportowej jest obowiązkowe dla członków Komisji Sportowej, z wyjątkiem szczególnych powodów nieobecności, takich jak choroba lub nagłe wypadki. W takich przypadkach Przewodniczący Komisji Sportowej może zaakceptować możliwe do przyjęcia zastępstwo, wyznaczone przez zainteresowanego członka Komisji Sportowej.*
- 2.4.4.2.** *Decyzje Komisji Sportowej muszą być podejmowane zwykłą większością. Przewodniczący Komisji Sportowej musi składać sprawozdanie ze szczegółów każdego protestu do Komisji Szybowcowej i Aeroklubu Polskiego.*
- 2.4.5.** *Rozwiązanie Komisji Sportowej.*
- 2.4.5.1.** *Komisja Sportowa przestaje pełnić swoje obowiązki dopiero po wydaniu decyzji w sprawie wszystkich protestów, które zostały poprawnie złożone.*
- 2.4.5.2.** *Ostatnią czynnością Komisji Sportowej jest zatwierdzenie wyników Zawodów i ogłoszenie Zawodów ważnymi, wraz z oświadczeniem (Załącznik nr 8), że były prowadzone w zgodzie z Regulaminem i decyzjami Komisji Sportowej.*

3 – ZAWODNICZY.

3.1 - Nie dotyczy.

3.2. - Nie dotyczy.

3.3. - Nie dotyczy.

3.4. – ZGŁOSZENIE NA ZAWODY.

Zasady zgłaszania na zawody musi określać RL.

3.5. – REJESTRACJA.

- 3.5.1.** Po przybyciu na miejsce zawodów każdy zawodnik musi zgłosić się do Biura Rejestracyjnego w celu kontroli dokumentów i uzyskania wszelkich dodatkowych informacji.
- 3.5.2.** Po zamknięciu rejestracji żadne zamiany szybowców lub pilotów nie są dozwolone. Piloci, których dokumenty nie zostały sprawdzone, lub którzy nie spełniają wszystkich wymagań, nie mogą być dopuszczeni do zawodów dopóki tych wymagań nie spełnią.

3.5.3. Organizatorzy mogą wymagać następujących dokumentów i ich tłumaczeń:

3.5.3.1. Dotyczy pilota:

- ważną do końca zawodów licencję pilota szybowcowego,
- ważne do końca zawodów orzeczenie lotniczo-lekarskie,
- książkę pilota szybowcowego,
- Srebrną Odznakę Szybowcową FAI,
- ważną do końca zawodów Licencję Zawodnika AP,
- ważne do końca zawodów świadectwo radiooperatora.

3.5.3.2. Dotyczy szybowca (patrz p. 4.1.2).

3.5.4. Organizatorzy mogą wymagać również innych dokumentów (patrz RL).

3.6. – UBEZPIECZENIE.

Ubezpieczenie OC dotyczące szybowca są obowiązkowe i powinny być dokonane zgodnie z przyjętymi w Polsce zasadami. Szczegóły dotyczące ubezpieczeń będą określone w piśmie organizacyjnym i w RL.

4. – WYMAGANIA TECHNICZNE.

4.1. – SZYBOWCE I ICH WYPOSAŻENIE.

4.1.1. Zawodnicy są zobowiązani przybyć na zawody w terminie wyznaczonym w piśmie organizacyjnym wyposażeni w:

- sprawny technicznie szybowiec z odpowiednimi potwierdzeniami w dokumentacji technicznej,
- spadochron z ważnością ułożenia obejmującą czas trwania zawodów,
- rejestrator GNSS-FR zatwierdzony przez IGC (ze skalowaniem sondy ciśnieniowej) w przypadku SMP
- rejestrator GNSS-FR zatwierdzony przez IGC (ze skalowaniem sondy ciśnieniowej), lub nie zatwierdzony przez IGC GNSS FR z zapisem wysokości w przypadku SMPJ, KZS
- sprawną radiostację pokładową,
- inne elementy wyposażenia wyszczególnione w piśmie organizacyjnym i RL.

Zaleca się stosować urządzenia takie jak: wariometry elektryczne z funkcją audio, komputery szybowcowe i urządzenia typu FLARM.

a. Zawodnik musi dbać o sprawność techniczną oraz obsługę uczestniczącego w zawodach szybowca, jak również wszelkich towarzyszących pojazdów i wyposażenia przez cały czas zawodów.

b. Podczas każdego lotu załoga startującego w konkurencji szybowca musi mieć zapięte pasy bezpieczeństwa oraz założone sprawne spadochrony.

4.1.2. Każdy biorący udział w zawodach szybowiec musi być użytkowany w taki sposób, na jaki zezwala mu Świadectwo Sprawności Technicznej lub pozwolenie na latanie oraz:

- a. musi posiadać ważne Świadectwo Sprawności Technicznej lub pozwolenie na latanie nie wykluczające udziału w zawodach,
- b. musi zostać udostępniony Organizatorom przed odprawą pierwszego dnia zawodów szybowcowych, dla dokonania kontroli technicznej, w konfiguracji, w której będzie

wykorzystywany podczas trwania zawodów. Konfiguracja ta musi pozostać bez zmian w czasie całych zawodów. Szybowce nie mogą być wyposażone w przyrządy pozwalające pilotom latać bez kontaktu wzrokowego z ziemią, nawet jeśli nie są podłączone (*dopuszcza się zastosowanie przesłony tarczy przyrządu zaplombowanej przez Sędziego np. w przypadku zakrętomierza*). Organizatorzy mogą dokładnie określić w RL przyrządy, których dotyczy ta zasada.

Konfiguracja odnosi się do kształtu i wymiarów podstawowej struktury szybowca, łącznie z ruchomymi powierzchniami sterowymi, mechanizmem chowania podwozia, wingletami i końcówkami zwiększającymi rozpiętość skrzydeł. Konfigurację uważa się za zmienioną, jeśli kształt lub rozmiary struktury podstawowej uległy zmianie lub, w przypadku motoszybowców, gdy instalacja silnika lub śmigło uległy zmianie.

Dozwolone są wszelkie urządzenia nawigacyjne.

Organizatorzy określą w RL, jeśli to wskazane, wymagania dotyczące:

- umieszczania na szybowcach, biorących udział w zawodach, znaków zwiększających ich widoczność podczas lotu,
- umieszczenia na pokładzie szybowca przekaźnika danych GNSS, umożliwiającego publiczny pokaz zapisów lotu GNSS podczas konkurencji. Taki pokaz może się rozpocząć nie wcześniej niż po otwarciu linii startowej, zaś aktualne pozycje szybowców zostaną ukazane przynajmniej z 15-to minutowym opóźnieniem czasowym. Opóźnienie to powinno zostać zredukowane do zera przed finiszem.

4.1.3. Uszkodzenie szybowca musi zostać natychmiast zgłoszone organizatorom. Uszkodzony szybowiec może być naprawiany. Następujące elementy mogą zostać wymienione: stery, kompletny statecznik poziomy, hamulce aerodynamiczne, klapy, osłona kabiny, podwozia i osłony podwozia, śmigła, niestrukturalne owiewki, końcówki skrzydeł i winglety, ale nie całe zewnętrzne płaszczyzny skrzydeł.

Jeśli uszkodzenie nie nastąpiło z winy pilota, cały szybowiec lub jakakolwiek jego część może podlegać wymianie za zgodą Komisji Sportowej.

4.1.4. Zawodnik uczestniczący w kolizji powietrznej nie może kontynuować lotu, musi wylądować tak szybko, jak to tylko możliwe. Uczestniczący w kolizji piloci otrzymują punkty za odległość przeleciań do miejsca kolizji.

4.1.5. Podczas trwania zawodów, w dniach lotnych, szybowce uczestniczące w zawodach mogą startować tylko w ramach wykonywanych konkurencji chyba, że Organizatorzy, wedle własnego uznania, zezwolą na loty testowe szybowców.

4.1.6. Organizatorzy mają prawo dokonać inspekcji uczestniczącego w zawodach szybowca w każdej chwili podczas trwania zawodów szybowcowych, aż do momentu rozdania nagród.

4.2. – MAKSYMALNE LIMITY MASY SZYBOWCÓW.

4.2.1. Obowiązują następujące ograniczenia dotyczące maksymalnej masy startowej:

- a. Klasa Otwarta – 850 kg.
- b. Klasa 18 M – 600 kg.
- c. Klasa 15 M i Klasa Standard – 525 kg.
- d. Klasa Klub – zakaz używania balastu wodnego.
- e. Klasa Światowa – 300 kg.
- f. Organizatorzy mogą narzucić dodatkowe ograniczenia, dotyczące powyższych maksymalnych mas startowych, biorąc pod uwagę takie czynniki operacyjne, jak: występujące przeszkody, granice pola wzlotów, ograniczenia dotyczące pasów startowych i samolotów holujących, przeważające warunki pogodowe.

Maksymalna certyfikowana masa nie może zostać w żadnym wypadku przekroczona.

4.2.2. Kontrola masy startowej musi być ukończona przed przybyciem szybowców na start (grid). Zwiększenie ciężaru poza punktem ważenia jest niedozwolone.

Procedury dotyczące ustalania masy szybowca Klasy Światowej zawarte są w Dodatku 1 Aneksu A. Szczegóły dotyczące sprawdzania masy we wszystkich klasach muszą być zawarte w RL.

4.3. – NUMERY STARTOWE.

- 4.3.1.** Numery startowe, zatwierdzone przez organizatorów, muszą zostać umieszczone:
- Po obu stronach statecznika pionowego i/lub na sterach kierunku. Wysokość znaków musi wynosić przynajmniej 30 cm.
 - Zaleca się* umieścić numery startowe na wózku szybowcowym i na samochodzie załogi.
- 4.3.2.** Numery startowe muszą składać się z nie więcej niż trzech znaków – liter, cyfr lub kombinacji liter i cyfr, w jednym kolorze, silnie kontrastującym z barwą szybowca.
- 4.3.3.** Organizatorzy mogą wymagać od zawodników modyfikacji numerów startowych, które uważają za podobne, wprowadzające w błąd, lub niezgodne z niniejszym paragrafem (4.3). Zawodnicy, którzy nie zastosują się do wymagań organizatorów, mogą nie dostać pozwolenia na start w konkurencji.

5. – OGÓLNE PROCEDURY LOTNE.

5.1. – ZASADY OGÓLNE.

Lotanie w chmurach oraz akrobacja bez zezwolenia są zakazane. Należy unikać jakichkolwiek manewrów niebezpiecznych dla innych. Zawodnicy będą ukarani za wykonywanie niedozwolonych manewrów. Zawodnicy muszą unikać zrzucania wodnego balastu, jeśli może to w jakikolwiek sposób wpłynąć na lot innych szybowców.

5.2. – ODPRAWA.

Podczas treningu i lotów konkursowych, odprawy muszą się odbywać każdego dnia rano. W czasie odprawy muszą być dostarczane pełne informacje meteorologiczne i operacyjne (*w szczególności ograniczenia ruchowe, strefy zakazane*), dotyczące zadania wyznaczonego na dany dzień, wraz z odpowiednimi jednostkami miary i czasu, jeżeli nie zostały one określone w RL.

- Wszyscy piloci muszą uczestniczyć w odprawach. W wyjątkowych, niezależnych od zawodnika okolicznościach, może on być reprezentowany przez upoważnioną przez niego osobą.
- Wymagania dotyczące lotów i bezpieczeństwa, przedstawiane podczas odpraw, posiadają status RL, *Ustalenia te nie mogą być sprzeczne z obowiązującymi regulaminami i RL.*
- Zmiana Zadania Dnia lub zmiana warunków rozgrywania konkurencji, musi uzyskać być potwierdzona na piśmie przez wszystkich zawodników, w sposób świadczący o przyjęciu do wiadomości zmienionych parametrów konkurencji.*

5.3. – ZEWNĘTRZNA POMOC DLA ZAWODNIKÓW.

Mając na celu wspieranie rywalizacji bezpośrednio pomiędzy poszczególnymi zawodnikami, w miarę możliwości, bez ingerencji lub pomocy z zewnątrz, wprowadza się określone ograniczenia, wymienione poniżej.

5.3.1. Nadajniki radiowe i radiostacje.

Radia służą przekazom głosowym wyłącznie między zawodnikami danej klasy oraz między nimi, a Organizatorami.

- a. Nie mogą być używane do kontaktów ze Służbami Ruchu Lotniczego, z wyjątkiem kontaktu w celu otrzymania pozwolenia na lądowanie na danym lotnisku, jeśli Organizatorzy nie określą innych wymagań w RL.
- b. Jakiegokolwiek inne przekazy danych między zawodnikami *różnych klas* lub między nimi a ziemią, z wyjątkiem wymaganych: (i) przez Organizatorów, (ii) ze względów bezpieczeństwa, (iii) dla ostrzeżenia antykolizyjnego, są zabronione.
- c. Korespondencje radiowe mogą odbywać się tylko na częstotliwościach określonych przez organizatorów.
- d. RL musi określać wspólne pasma częstotliwości, które będą zawsze używane przez zawodników dla celów bezpieczeństwa lotów.

Wspólna częstotliwość powinna zostać wyznaczona dla: startu ziemnego, startu lotnego, mety i lądowania. Osobną częstotliwość powinno się wyznaczyć dla każdej klasy wykonującej zadanie we wspólnym obszarze rozgrywania konkurencji.

W celu zwiększenia bezpieczeństwa, zawodnicy powinni utrzymywać nasłuch na wyznaczonych częstotliwościach, szczególnie podczas startu ziemnego, przed startem lotnym, podczas finiszu i lądowania, jak również podczas krążenia w kominie termicznym z innymi szybowcami.

5.3.2. Inne typy pomocy.

Wszelka pomoc zewnętrzna w znajdowaniu prądów wznoszących lub prowadzenie czy nakierowywanie przez pilotów nie uczestniczących w zawodach jest zabroniona.

Współzawodniczące szybowce, które rezygnują z wykonania zadania lub znajdują się w powietrzu po anulowaniu zadania, muszą niezwłocznie wylądować lub zawrócić do miejsca startu i nie mogą prowadzić, nakierowywać lub udzielać jakiegokolwiek pomocy zawodnikom innych klas, wykonującym przydzielone im zadania.

5.4. – PROCEDURY KONTROLOWANIA LOTU.

Loty podczas *SMP* i *KZS* muszą być dokumentowane rejestratorem lotu GNSS-FR.

- a. Dopuszcza się rejestratory GNSS FR zatwierdzone do stosowania przez IGC nie później niż na dwa miesiące przed Dniem Otwarcia Zawodów. *Rejestratory GNSS-FR muszą posiadać skalowanie.*
- b. *W przypadku awarii GNSS-FR podczas rozgrywania konkurencji do obliczeń może być uwzględniony zapis wysokości GPS ze wszystkimi konsekwencjami jego niedokładności.*
- c. *Jako zapasową metodę kontroli w zawodach rangi SMP można zastosować niecertyfikowany przez IGC GNSS-FR, pod warunkiem posiadania rejestracji wysokości ciśnieniowej lub wysokości GPS.*
- d. *W SMPJ i KZS zapis z niecertyfikowanego GNSS-FR może być stosowany jako główna metoda kontroli. Do weryfikacji może być wykorzystany zapis wysokości GPS.*
- e. *Można stosować dwa rejestratory GNSS-FR. Zawodnik powinien przedstawić Komisji Sędziowskiej pierwszy przyrząd jako podstawowy (główny) i drugi jako zapasowy, wraz ze stosowną deklaracją pisemną. Komisja Sędziowska będzie odczytywać zapis z zapasowego przyrządu tylko wtedy, gdy podstawowy zawiedzie.*
- f. *Komisja Sędziowska musi być informowana o każdej zmianie GNSS-FR. Niezgodność z deklaracją pisemną będzie karana zgodnie z tabelą kar.*

- g. Interwał zapisu danych w GNSS-FR musi wynosić nie więcej niż 10 sek. Nieprzestrzeżenie tej reguły może być karane. Zaleca się zagęszczanie zapisu danych GNSS w rejonie PZ.
- h. Rejestratory GNSS-FR należy włączyć przynajmniej na 2 minuty przed startem ziemnym w celu zarejestrowania wysokości bazowej.
1. W przypadku motoszybowców posiadających silnik (MoP), który można włączać podczas lotu (w tym silnik marszowy), silnik ten musi zostać włączony przynajmniej na dwie minuty przed startem ziemnym lub, w przypadku, gdy szybowiec wystartował inną metodą niż za pomocą własnego napędu - silnik ten musi zostać włączony w przeciągu pięciu minut od wyczepienia na czas nie dłuższy jak dwie minuty. Wymaganie to ma na celu sprawdzenie prawidłowego działania funkcji zapisu GNSS-FR dotyczące wykrycia uruchomienia napędu szybowca. Uruchomienie napędu w przeciągu pięciu minut od wyczepieniu na dłużej jak dwie minuty, będzie traktowane jak lądowanie na lotnisku, skutkując koniecznością wykonania ponownego startu zgodnie z zapisami w punkcie 7.3.2. Rejestrator GNSS-FR musi pozostać włączony przez cały czas, licząc od uruchomienia silnika na ziemi.
 2. W przypadku motoszybowców, jeśli pilot uzna, że konieczność wykonania procedury uruchomienia silnika w przeciągu 5 minut od wyczepienia wpłynie na obniżenie bezpieczeństwa, może z niej zrezygnować i wykonać Procedurę Alternatywną, polegającą na spełnieniu następujących warunków:
 - a. uruchomienie silnika musi nastąpić powyżej wysokości 500m nad lotniskiem (QFE),
 - b. uruchomienie silnika musi nastąpić w odległości max 3 km od punktu o współrzędnych Końcowego Punktu Trasy (KPT),
 - c. praca silnika max 2 minuty,
 - d. wyłączenie silnika musi nastąpić nie później niż na 10 minut przed własnym Startem Lotnym zawodnika wykonującego tą procedurę.

W przypadku, kiedy Start Lotny zostanie wykonany wcześniej niż 10 minut od wyłączenia silnika w procedurze 5.4.h.2.d., zostanie przyznana zawodnikowi kara 10 pkt za każdą rozpoczętą minutę, brakującą do 10-cio minutowego interwału.
 3. W przypadku motoszybowców, dopuszcza się możliwość rezygnacji z procedury sprawdzenia prawidłowego działania funkcji zapisu GNSS-FR dotyczącego wykrycia uruchomienia napędu szybowca pod warunkiem, że:
 - a. wcześniej wykonano taką procedurę przynajmniej jeden raz na tych samych zawodach.
 - b. przekazano do Komisji Sędziowskiej zapisy wszystkich używanych i zgłoszonych przez zawodnika GNSS-FR.
 - c. Sędzia Główny zawodów wyraził przed kolejnym startem do konkurencji zgodę na rezygnację z procedury uruchamiania silnika w locie (w oparciu o satysfakcjonujący i jednoznaczny zapis hałasu z wcześniejszego lotu na tych samych zawodach).

Uwaga! Każde uruchomienie silnika przed wykonaniem Startu Lotnego na wysokości, w momencie lub miejscu niezgodnym z zapisami zawartymi w punkcie 5.4.h. (1. lub 2.) spowoduje zaliczenie lądowania w miejscu uruchomienia silnika z pełnymi tego konsekwencjami.
- i. W przypadku, gdy zawiodą oba rejestratory i zapis lotu zostanie przerwany na dłużej niż jedną minutę, uznaje się, że szybowiec dokonał lądowania przygodnego, chyba że możliwe jest przedstawienie wystarczających dowodów na to, że szybowiec podczas przerwy w zapisie lotu nie naruszył niedozwolonej przestrzeni powietrznej lub, w przypadku motoszybowców, nie użył silnika (MoP).

W zawodach rangi SMP i KZS dopuszcza się skalowanie fabryczne lub dowolne skalowanie wykonane zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI, Sekcja 3, Aneks C, Dodatek 8, niezależnie od daty wykonania. W przypadkach budzących wątpliwość, Komisja Sportowa może poprosić zawodnika o aktualizację skalowania.

- 5.4.1.** Komisja Sędziowska nałoży kary za nieautoryzowane ingerencje w wyposażenie GNSS-FR, dane i programy wewnętrzny.

6. – KONKURENCJE.

6.1. – POSTANOWIENIA OGÓLNE.

Na każdy dzień lotny Organizator musi wyznaczyć jedną z możliwych rodzajów konkurencji. Podczas trwania Zawodów Organizator musi wybrać dwa różne rodzaje konkurencji. Zaleca się, aby żadna z nich nie była rozgrywana przez więcej niż 67% dni lotnych zawodów.

Lista konkurencji wybranych na Zawody będzie określona w RL w oparciu o niżej wymienione:

- Konkurencja Wyścigowa (Racing Task - **RT**)
- Konkurencja Prędkościowa przez Wyznaczone Rejony (Speed Task Assigned Areas – **STAA**).

6.2. – DEFINICJE POSZCZEGÓLNYCH KONKURENCJI.

6.2.1. Konkurencja Wyścigowa (RT).

Zadaniem zawodnika jest oblecenie Punktów Zwrotnych (PZ), określonych przez Organizatorów, w jak najkrótszym czasie *i powrót do KPT*.

Jest to „klasyczna” konkurencja, która od wielu lat występuje w każdym zawodach.

Zawodnicy, którzy wykonali Zadanie Dnia:

- są punktowani w zależności od prędkości i wyznaczonego dystansu,
- jeżeli prędkość uzyskana przez zawodników będzie taka sama, otrzymają oni taką samą ilość punktów za odległość i za prędkość, nawet jeśli faktycznie przelecieli inną odległość (patrz też p. 6.3.1.c).

Zawodnicy, którzy nie wykonali Zadania Dnia:

- są punktowani tylko w zależności od faktycznie przelecianej odległości,
- punkty za odległość naliczane są w stosunku do maksymalnej przelecianej odległości.

Uwaga 1: Ze względów bezpieczeństwa lotów nie zaleca się wykładania konkurencji w formie „docel - powrót”.

6.2.2. Konkurencja Prędkościowa przez Wyznaczone Rejony (Speed Task Assigned Areas – STAA).

Zadaniem pilota jest osiągnięcie maksymalnej prędkości w Wyznaczonym (minimalnym) Czasie, oblatując trasę przez Wyznaczone Rejony – Konkurencja Prędkościowa przez Wyznaczone Rejony (STAA),

Zawodnicy, którzy wykonali Zadanie Dnia przecinając linię mety (Finishers) otrzymują „punkty za odległość” (tyle samo „punktów za odległość” dla każdego zawodnika z zastrzeżeniem sytuacji szczególnej: „Jeśli Dc < 2/3 Do” z punktu 8.4.2.b.i) i „punkty za prędkość”. Prędkość każdego z zawodników obliczana jest w oparciu o czas, który upłynął pomiędzy przecięciem linii startu i linii mety, lub w oparciu o minimalny czas trwania konkurencji (Wyznaczony Czas), biorąc do obliczeń ten z nich, który jest dłuższy.

Zawodnicy, którzy nie wykonali Zadania Dnia przecinając linię mety (Non-finishers), otrzymują tylko „punkty za odległość”. (obliczane proporcjonalnie do najdłuższej odległości uzyskanej w konkurencji)

6.2.3. Jeżeli tylko jest to możliwe, poszczególne klasy powinny mieć wyznaczone różne zadania w danym dniu, z tak dobranymi Punktami Zwrotnymi (PZ) lub Wyznaczonymi Rejonami, aby zminimalizować prawdopodobieństwo spotkania się szybowców lecących w przeciwnych kierunkach oraz aby długość boku, liczona jako odległość między Punktami Zwrotnymi lub środkami Wyznaczonych Rejonów, była nie mniejsza niż 50 km. Wymaganie to nie dotyczy boku od ostatniego PZ lub Punktu Kontrolnego do Mety (KPT).

6.3. – OPIS SZCZEGÓŁOWY KONKURENCJI.

6.3.1. Konkurencja Wyścigowa (RT).

- a. Zadaniem organizatorów jest wyznaczenie pewnej liczby Punktów Zwrotnych oraz ustalenie kolejności ich oblotu.
- b. Zadaniem zawodnika jest oblot trasy przez Punkty Zwrotne (PZ), w kolejności wyznaczonej przez organizatorów, oraz powrót do Mety (KPT) w jak najkrótszym czasie, co równoznaczne jest z ukończeniem konkurencji.
- c. Przez Odległość w tej konkurencji uważa się dystans dzielący Punkt Odlotu (Wyjściowy Punkt Trasy - WPT) od KPT, przechodzący przez wszystkie wyznaczone Punkty Zwrotne. Jeżeli w konkurencji występują opcje startu (c) lub (d) (patrz p. 7.4.2), do obliczenia Odległości Rzeczywistej przyjmuje się Punkt Odlotu zapewniający największą Odległość.
- d. Ilość punktów przyznawana każdemu z zawodników (zgodnie z Cz. 8) zależna jest od rzeczywistej odległości i rzeczywistej prędkości, które określone są następująco:
 - i. Rzeczywista odległość jest sumą długości boków trasy prawidłowo oblecanych przez zawodnika, poczynając od WPT, przez boki oblecane we właściwej kolejności plus odległość na boku nieukończonym, jeśli taki występuje.
 - ii. Rzeczywista odległość na nieukończonym boku jest to długość tego boku pomniejszona o odległość między Punktem Lądowania Przygodnego, a następnym PZ lub w przypadku ostatniego boku – Metą (KPT), z zastrzeżeniem, że jeśli odległość rzeczywista na boku nieukończonym jest mniejsza od zera, to przyjmuje się, że wynosi ona zero.
 - iii. Poprzez rzeczywistą prędkość rozumie się rzeczywistą odległość podzieloną przez różnicę między zarejestrowanym czasem ukończenia konkurencji a czasem startu lotnego zawodnika.

6.3.2. Konkurencja Prędkościowa przez Wyznaczone Rejony (STAA).

- a. Zadaniem organizatorów jest określenie pewnej liczby Wyznaczonych Rejonów, ustalenie kolejności ich oblotu oraz minimalnego czasu trwania konkurencji (Wyznaczony Czas).

Wśród informacji dla pilotów, dotyczących konkurencji, muszą znaleźć się następujące odległości:

- odległość nominalna konkurencji, przechodząca przez środek każdego z wyznaczonych rejonów,
- odległość minimalna i maksymalna, możliwe do osiągnięcia w czasie przelotu przez wyznaczone rejony.

Uwaga: odległość minimalna powinna być większa od 100 km .

Wyznaczone Rejony powinny być na tyle duże, by umożliwić pilotowi dostosowanie długości trasy w celu uniknięcia ukończenia konkurencji przed Wyznaczonym Czasem w przypadku, gdy osiągnie on prędkość wyższą niż przewidywano. *W związku z powyższym ustala się określenie maksymalnej długości*

trasy jako nie mniejszą niż $T \times 150$ km/h . Przykład: dla czasu trwania konkurencji 2 h – maksymalna długość konkurencji nie może być mniejsza niż $2 \times 150 = 300$ km.

- b. Zadaniem zawodnika jest ukończenie konkurencji poprzez przelot przez Wyznaczone Rejony, w kolejności określonej przez Organizatorów, a następnie powrót do lotniska rozgrywania zawodów oraz uzyskanie jak największej prędkości w ramach Wyznaczonego Czasu.
- c. Liczba punktów przyznawana każdemu z zawodników (zgodnie z Cz. 8) jest zależna od rzeczywistej odległości i rzeczywistej prędkości, które określane są następująco:
- i. W przypadku, gdy zawodnik przeleci we właściwej kolejności przez wszystkie Wyznaczone Rejony i wróci do Mety (KPT lub okręgu Mety), za rzeczywistą odległość uznaje się długość trasy od jego rzeczywistego Punktu Odlotu do Mety (KPT lub okręgu Mety), biegnącą przez wszystkie Wyznaczone Rejony.
 - ii. W przypadku, gdy zawodnik wyląduje przygodnie na ostatnim boku, za rzeczywistą odległość uznaje się długość trasy biegnącej od jego rzeczywistego Punktu Odlotu, poprzez wszystkie Wyznaczone Rejony pokonane we właściwej kolejności do Mety, pomniejszoną o odległość dzielącą punkt lądowania przygodnego i Metę (KPT lub okrąg Mety), z zastrzeżeniem, że jeśli odległość rzeczywista na boku nieukończonym jest mniejsza od zera, to przyjmuje się, że wynosi ona zero.
 - iii. W przypadku, gdy zawodnik wykona przygodne lądowanie na jakimkolwiek innym boku (poza ostatnim), za rzeczywistą odległość przyjmuje się długość trasy od rzeczywistego Punktu Odlotu, przebiegającej przez wszystkie Wyznaczone Rejony, do Punktu należącego do kolejnego Wyznaczonego Rejonu, położonego najbliżej punktu przygodnego lądowania, pomniejszoną o odległość dzielącą punkt lądowania przygodnego i ten najbliżej położony Punkt, z zastrzeżeniem, że jeśli odległość rzeczywista na boku nieukończonym jest mniejsza od zera, to przyjmuje się, że wynosi ona zero.
 - iv. W każdym przypadku do obliczenia rzeczywistej odległości zawsze przyjmuje się ten ważny fix na zapisie lotu GNSS FR, który wskazuje najkorzystniejszą *dla pilota* odległość rzeczywistą.
 - v. Nie dotyczy.
 - vi. Poprzez rzeczywistą prędkość rozumie się rzeczywistą odległość podzieloną bądź przez różnicę między zarejestrowanym czasem ukończenia konkurencji a czasem startu lotnego zawodnika, bądź przez Wyznaczony Czas, w zależności od tego, który z tych czasów jest dłuższy.

6.3.3. Nie dotyczy.

6.3.4. Nie dotyczy.

6.3.5. Nie dotyczy.

7 – PROCEDURY LOTNE ZAWODÓW

7.1. – USTAWIENIE SZYBOWCÓW NA STARCIE.

Poszczególne klasy muszą być ustawione w osobnych grupach. Porządek ustawienia szybowców na starcie określany jest przed pierwszym dniem lotnym na podstawie losowania.

- a. Ustawienie szybowców musi się zmieniać po każdym Dniu Zawodów o 2/7 liczby szybowców w danej klasie lub o cały szereg, pod warunkiem, że zawiera on w przybliżeniu 2/7 szybowców w danej klasie.
- b. Ustawienie szybowców jest podawane do wiadomości każdego dnia rano. Szybowce muszą być ustawione na swoich miejscach do czasu określonego przez Organizatorów (*tzw. GRID TIME*).
- c. Tylko szybowce ustawione na starcie we właściwym czasie są podstawą do określenia czasu otwarcia i/lub czasu zamknięcia startu lotnego.
- d. Nie dotyczy.
- e. *Szybowce przyprowadzone na start po określonym terminie należy ustawić na końcu kolejki startowej danej klasy. Pilot traci jeden start ziemny i zobowiązany jest zgłosić się do Kierownika Lotów celem ustalenia kolejności startów w drugiej kolejce. Przyprowadzenie szybowca na start podczas trwania startów ziemnych jest zabronione.*
- f. *Rezygnacja ze startu ziemnego w ustalonej kolejności będzie traktowana jako strata jednego startu ziemnego w danym dniu. Pilot zobowiązany jest wówczas do ustawienia szybowca na końcu kolejki swej klasy i powinien się zgłosić do Kierownika Lotów w celu ustalenia kolejności startu. Decyzja pilota o rezygnacji ze startu ziemnego w ustalonej kolejności jest ostateczna.*

7.2. – START ZIEMNY.

7.2.1. Definicje.

- a. Pojęcie „Granica Lotniska” oznacza obszar geograficzny, położony w pobliżu lotniska wyjściowego i zdefiniowany w Regulaminie Lokalnym. Jeżeli zawodnik wylądował na tym obszarze, uprawniony jest do kolejnego startu ziemnego.
- b. Strefa Wyczepienia oznacza obszar geograficzny, w granicach którego należy wyczepić szybowiec od samolotu holującego lub, w przypadku samodzielnie startujących motoszybowców, wyłączyć silnik (MoP).

7.2.2. Granice Lotniska.

Granice Lotniska muszą być określone przez Organizatorów i oznaczone na mapie.

- a. Organizatorzy muszą wyznaczyć strefę powtórnego lądowania i podać ją na Odprawie.
- b. Jeżeli zawodnik wylądował poza granicami lotniska po prawidłowym starcie ziemnym to traci możliwość kolejnego startu w danym dniu.

7.2.3. Czas startów ziemnych.

Czas startów ziemnych musi być ogłoszony na odprawie i podany w Zadaniu Dnia. Zakończenie czasu startów ziemnych musi nastąpić przed oczekiwanym przylotem zawodników na Metę. W przypadku, gdy Organizatorzy opóźnią rozpoczęcie startów

ziemnych, pozostałe czasy muszą być również odpowiednio opóźnione lub należy odwołać dzień lotny.

Starty ziemne powinny być zorganizowane w taki sposób, by poszczególne klasy startowały możliwie szybko. Zawodnikowi nie powinno się odmówić startu ziemnego, jeśli zgłosił gotowość do startu przed zakończeniem czasu startów ziemnych.

7.2.4. Zawieszenie startów ziemnych.

- a. Po rozpoczęciu startów ziemnych organizatorzy mogą wstrzymać holowanie, jeśli ich kontynuacja może być niebezpieczna. Jeśli wstrzymanie trwa dostatecznie długo, żeby dało niesprawiedliwą przewagę zawodnikom już znajdującym się w powietrzu, Kierownik Sportowy musi odwołać zadanie.
- b. Organizatorzy mogą opóźnić lub odwołać otwarcie startu lotnego, jeśli uważają, że warunki nie są odpowiednie do bezpiecznego wykonania zadania. Konkurencja może być odwołana na podstawie p.7.2.4.a. lub, gdy pogoda tak się pogorszy, że niemożliwe będzie wykonanie Zadania Dnia.

7.3. – PROCEDURY STARTU ZIEMNEGO.

7.3.1. Liczba Startów Ziemnych.

Każdy zawodnik ma do dyspozycji maksymalnie trzy starty ziemne w danym dniu.

- a. Jeśli szybowiec lub zawodnik nie jest gotowy do Startu z winy Organizatora to start tej klasy nie powinien być rozpoczęty.
- b. Jeśli pilot przełoży z własnej inicjatywy swój pierwszy start lub nie jest gotowy, gdy przychodzi jego kolej, to traci on ten start ziemny.
- c. Zawodnik żądający drugiego lub trzeciego startu ziemnego powinien być holowany po starcie klasy startującej w danej chwili, wtedy, gdy jest gotowy do startu.
- d. Nieudany start ziemny lub awaria holówki, powodująca przedwczesne wyczepienie szybowca, zalicza się jako oficjalny start ziemny, jeśli pilot utrzyma się w powietrzu. Start ziemny nie będzie zaliczony jako start oficjalny, jeśli pilot wylądowuje niezwłocznie, nawet poza granicą lotniska i zgłosi się natychmiast do Punktu Startu Lotnego.

7.3.2. Motoszybowce.

Motoszybowce mogą dokonać samodzielnego startu lub startować za wyciągarką albo samolotem holującym. Organizatorzy muszą ustalić procedury startu ziemnego motoszybowców w RL.

- a. W przypadku, gdy motoszybowce dokonują samodzielnego startu ziemnego, silnik (MoP) musi zostać wyłączony w wyznaczonej strefie, poniżej maksymalnej wysokości wyczepienia. Patrz też par. 5.4 i.
- b. W przypadku, gdy pilot motoszybowca zażąda drugiego startu ziemnego, przed rozpoczęciem kolejnego startu musi wylądować, w przeciwnym razie punktacja naliczana mu będzie do pozycji, w której włączył silnik (MoP).
- c. Organizator może ustalić w RL Procedurę Ponownego Startu dla motoszybowców, która nie będzie wymagała lądowania.

Komisje Szybowcowa rekomenduje przeprowadzanie Procedury Ponownego Startu dla Motoszybowców w następujący sposób:

- uruchomienie musi nastąpić w kręgu nadlotniskowym;
- musi być zgłoszone przez radio i potwierdzone przez obserwatora (kierownika lotów, kierownika sportowego lub sędziego);
- po uruchomieniu silnika pilot musi nabierać wysokość zgodnie z procedurą dla motoszybowców do strefy wyczepienia odpowiedniej dla swojej klasy.
- wyłączenie silnika musi nastąpić w strefie wyczepienia odpowiedniej dla danej klasy na wysokości nie większej, niż określona w danym dniu wysokość wyczepienia.
- łączna suma startów za samolotem i wykonanych Procedur Ponownego Startu z punktu 7.3.2.c. nie może być wyższa niż trzy.

7.3.3. Strefy Wyczepienia.

Sposób holowania, strefy i wysokości wyczepienia powinny być podane na *Odprawie*. Strefy wyczepienia (w przypadku zastosowania więcej niż jednej) muszą znajdować się w takiej odległości od siebie, żeby zachować bezpieczne separacje podczas holowania szybowców.

- a. Każda ze stref wyczepienia może być używana w danym momencie tylko przez jedną klasę.
- b. Pilot nie może się wyczepić zanim holownik nie zamacha skrzydłami holówki. Podciąganie przed wyczepieniem jest zabronione.

Organizatorzy mogą wyznaczyć obszary, na których zabronione jest ciągłe krążenie. Obszary te muszą być wyszczególnione w RL.

- c. Organizatorzy muszą w taki sposób wyznaczyć strefy i wysokości wyczepienia, by zapewnić bezpieczne lądowanie i umożliwić ponowny start ziemny poprzedzający start lotny, a także zapewnić odpowiednią ilość czasu i wysokość, umożliwiającą znalezienie wznoszeń po wyczepieniu.

7.4. – START LOTNY.

7.4.1. Definicje.

- a. Punkt Odlotu (Wyjściowy Punkt Trasy - WPT) – jest to centralny punkt cylindra startu lotnego, linii startu, wyznaczonego punktu odlotu lub wybranego przez zawodnika punktu odlotu, w zależności od opcji.

Długość pierwszego boku trasy obliczana jest od Punktu Odlotu do pierwszego Punktu Zwrotnego lub Wyznaczonego Rejonu, za wyjątkiem opcji (a) startu (cylinder patrz p.7.4.2.a) – wtedy bierze się pod uwagę odległość od środka cylindra startu lotnego do pierwszego Punktu Zwrotnego lub Wyznaczonego Rejonu, pomniejszoną o promień tego cylindra.

- b. Czas Startu - czas opuszczenia przez zawodnika punktu odlotu lub cylindra startu lotnego, lub przekroczenia linii startu, za wyjątkiem sytuacji, gdy przyjmuje się przypisane przez Kierownika Sportowego Czasy Startu.

7.4.2. Opcje Startu.

Organizatorzy muszą wyznaczyć jedną z poniższych możliwości Startu Lotnego dla każdej konkurencji, ale nie więcej niż dwie podczas trwania Zawodów. Wybrane Opcje Startu powinny zostać zapisane w RL.

a. Cylinder Startu (Opcja 1 Startu).

Obszar wyznaczony przez okrąg, którego środek stanowi Punkt Odlotu; promień okręgu powinien być wystarczająco długi, by obejmować lotnisko wyjściowe i wszystkie strefy wyczepienia.

b. Linia Startu (Opcja 2 Startu).

i. odcinek linii prostej o określonej długości, położony prostopadle do linii wiodącej do pierwszego PZ lub do środka Wyznaczonego Rejonu,

lub

ii. łuk określonej długości, położony w ustalonej odległości od pierwszego PZ lub środka Wyznaczonego Rejonu.

c. Wyznaczony Punkt Odlotu (Opcja 3 Startu).

Wiele rejonów odlotu, wyznaczonych przez okręgi o promieniu 0,5 km. Środek każdego z rejonów jest Punktem Odlotu. Każdego dnia pilotowi należy przydzielić Wyznaczony Punkt Odlotu.

d. Opcjonalny Punkt Odlotu (Opcja 4 Startu).

Wiele grup rejonów odlotu, wyznaczonych przez okręgi o promieniu 0,5 km. Środek każdego z rejonów jest Punktem Odlotu. Każdego dnia pilotowi zostanie przydzielona określona grupa rejonów odlotu, spośród których wybierze jeden dla siebie.

7.4.3. Procedury Startu Lotnego.

Start powinien być otwarty 20 min po starcie ziemnym ostatniego zawodnika danej klasy, który w oznaczonym czasie stawiał się na przydzielonej pozycji startu.

Kierownik Sportowy może ten czas skrócić do 15 minut (ze względu na warunki meteorologiczne np. niską postawę chmur) lub wydłużyć.

a. *Otwarcie startu lotnego musi być ogłoszone przez radio i może być połączone z wyłożeniem znaku z płócien. Sposób zapowiedzi i miejsce wyłożenia znaku (jeśli będzie wykładamy) powinno być określone w RL.*

b. *Na odprawie, przed otwarciem Startu Ziemnego, Organizator spodziewając się niestandardowego rozwoju warunków meteorologicznych, może aktywować Procedurę Startu Lotnego, dotyczącą utrzymywania wysokości przed Startem Lotnym. Procedura powinna polegać na określeniu maksymalnej wysokości wyrażonej w QNH, poniżej której musi znaleźć się każdy szybowiec uczestniczący w zawodach (minimum jeden fix w zapisie GNNS FR) w przedziale czasu pomiędzy otwarciem Startu Lotnego i własnym Startem Lotnym. Wspomniana wysokość powinna być ustalona tak, aby ostatni zawodnik startujący w kolejce był w stanie ją osiągnąć do momentu otwarcia Startu Lotnego.*

Jeżeli procedura ta będzie stosowana, powinna zostać określona przez Organizatorów w RL.

Bezpośrednio przed otwarciem Startu Lotnego Organizator może:

(i) pozostawić bez zmian ograniczenie wysokości z ww. Procedury,

(ii) podnieść maksymalną wysokość (o której mowa w pkt. 7.4.3 b.), do maksimum 300 m poniżej podstawy chmur

(iii) znieść ograniczenie wysokości (o której mowa w pkt. 7.4.3 b.).

7.4.4. Ważność Startów Lotnych.

a. Start lotny jest ważny, jeżeli GNSS FR wskazuje ważny fix na linii startu lub linię prostą pomiędzy kolejnymi ważnymi *fixami* przecinającą linią startu.

- b. W przypadku opcji startu (c) ważny start z nieprawidłowego punktu odlotu może zostać ukarany.
- c. Jeśli nie ma dowodu na to, że zawodnik wykonał ważny start lotny po otwarciu startu lotnego w swojej klasie, to mimo wszystko start ten może zostać uznany, jeżeli zawodnik po otwarciu startu znajdował się w odległości do 500 m od linii startu lub granicy strefy startu. Pozycję i czas startu wskaże wtedy najbliższy fix GNSS, jednak w takim wypadku zawodnikowi zostaną przyznane punkty karne. W każdym innym wypadku startu nie uznaje się za ważny.
- d. *Prawidłowy start lotny zawodnika po zamknięciu startu lotnego może być uznany ale czas startu lotnego przyjmuje się wtedy równy czasowi zamknięcia startu lotnego.*

7.4.5. Znacznik Startu.

Organizator w Regulaminie Lokalnym określi czy przewiduje wymóg używania funkcji Znacznika Startu (Event Marker) w celu deklaracji odejścia na trasę. *Znacznika Startu można używać tylko w tych zawodach, w których jako podstawowy sposób kontrolowania lotu są stosowane certyfikowane rejestratory GNSS.* Jeśli funkcja Znacznika Startu będzie używana to:

- a. Minimalny interwał czasowy pomiędzy kolejnymi deklarowanymi odejściami zawodnika na trasę wynosi 15 minut. Organizator może ustalić inny dłuższy interwał czasowy lub dopuścić tylko jednorazowe odejście.
- b. Odejście na trasę jest ważne, jeśli Znacznik Startu został zarejestrowany przez rejestrator GNSS w dowolnym czasie po otwarciu startu lotnego przed przecięciem linii startu lotnego przez zawodnika.
- c. Kolejny start lotny jest nieważny, gdy:
 - i. Jest dozwolony tylko jeden zadeklarowany start lotny, lub
 - ii. interwał czasowy pomiędzy poprzednim zadeklarowanym a kolejnym startem lotnym jest mniejszy od interwału ustalonego przez Organizatora w RL (liczą się czasy przecięcia linii startu), lub
 - iii. Znacznik Startu nie został zarejestrowany przez rejestrator GNSS.
- d. Jeśli żaden start lotny nie został zadeklarowany przez Znacznik Startu, to za ważny start lotny przyjmuje się ostatni start lotny, lecz zastosowana zostaje kara:
 - i. *Za pierwsze przewinienie podczas zawodów - czasu oblotu trasy przez danego zawodnika, powiększony o 5 minut.*
 - ii. *Za kolejne przewinienia - czasu oblotu trasy przez danego zawodnika, powiększony o 15 minut.*
- e. *Jeśli ostatni start lotny zawodnika nie został prawidłowo zadeklarowany, a spełnia on warunek minimalnego interwału czasowego od wcześniejszego prawidłowo zadeklarowanego startu (punkt a), to należy uznać ten start za ważny, lecz zostaje zastosowana kara: czasu oblotu trasy przez danego zawodnika, powiększony o 15 minut.*
- f. *W przypadku używania przez zawodnika jako zapasowego urządzenia rejestrującego GNSS nie posiadającego funkcji EM - pilot musi pisemnie zadeklarować ten fakt do Komisji Sędziowskiej (w zgłoszeniu rejestracyjnym i/lub deklaracji GNSS podstawowego i zapasowego, lub przed konkurencją, w której takie urządzenie będzie użyte). W przypadku konieczności użycia urządzenia zapasowego bez funkcji Znacznika Startu, za czas odejścia przyjmuje się pierwsze przecięcie linii startu lotnego po otwarciu startu lotnego lub czas ostatniego przecięcia linii startu lotnego, powiększony o 15 minut.*

7.4.6. Nowe Starty.

Nowy ważny start lotny unieważnia wszystkie poprzednie osiągi z danego dnia lotnego. Przekroczenie linii startu po przejściu przez strefę obserwacji Punktu Zwrotnego lub Wyznaczonego Rejonu nie jest automatycznie uznane za start, chyba, że czas przekroczenia koreluje z czasem startu zadeklarowanym przez pilota (patrz punkt 7.4.7.).

7.4.7. Zgłaszanie Czasów Startu Lotnego.

Organizator może wymagać od zawodników podawania czasu swego startu lotnego. Czasy te służą do przedstawiania sytuacji w trakcie rozgrywania konkurencji oraz do obliczania wyników wstępnych. RL określi stosowne procedury.

7.5. – PUNKTY ZWROTNE I WYZNACZONE REJONY.

7.5.1. Strefa Obserwacji dla Punktu Zwrotnego to *obszar obejmujący cylinder o promieniu 0,5 km i środku określonym przez pozycję GNSS oraz sektor FAI (kąt 90 stopni) określony przez tę samą pozycję GNSS i ograniczony promieniem o długości 10 km.*

7.5.2. Wyznaczony Rejon zdefiniowany jest jako:

- a. Koło o zdefiniowanym promieniu, *nie większym niż 10 km* i środku określonym przez pozycję GNSS.
- b. *Wycinek koła o zdefiniowanym promieniu i wierzchołku określonym przez pozycję GNSS. Maksymalny kąt obszaru nie może być większy niż 60 stopni.*

Brzeg i granice Wyznaczonego Rejonu powinny leżeć w Granicach Obszaru Rozgrywania Konkurencji.

7.5.3. Organizatorzy muszą unikać wyznaczania PZ lub Wyznaczonych Rejonów zbyt blisko Punktów Startu. Kolejne Wyznaczone Rejony nie mogą się nakładać.

7.5.4. Oblot PZ lub Wyznaczonego Rejonu jest prawidłowy, jeśli zapis GNSS FR pokazuje ważny fix lub linię prostą między kolejnymi ważnymi fixami wewnątrz Strefy Obserwacji (Zał. Nr 2).

7.5.5. W przypadku, gdy nie ma dowodu na to, że zawodnik przeleciał przez Strefę Obserwacji, oblot PZ lub Wyznaczonego Rejonu może być uznany, jeżeli zawodnik znajdował się w odległości do 500 m od granicy Strefy Obserwacji; równocześnie zostaną przyznane zawodnikowi punkty karne.

7.6. – ŁĄDOWANIE PRZYGDODNE.

7.6.1. Granica obszaru rozgrywania zawodów.

Granica obszaru rozgrywania zawodów (Obwiednia Zawodów) jest wyznaczona jako linia łącząca granice geograficzne tego obszaru, obejmując wszystkie Punkty Zwrotne i Wyznaczone Rejony. Granice obszaru rozgrywania zawodów określone są w RL.

Linia ta może być określona jako odcinek łączący punkty geograficzne lub przy pomocy współrzędnych geograficznych GNSS.

Uwaga!: Przekroczenie podczas lotu Obwiedni Zawodów może zostać potraktowane na jeden z dwóch sposobów, opisanych w punktach 7.6.1.1. i 7.6.1.2.

7.6.1.1. Przekroczenie podczas lotu Obwiedni Zawodów traktowane jest jak Pozorne Lądowanie Przygodne w miejscu przecięcia Obwiedni i nie jest dodatkowo karane. Wszelkie

naruszenie regulaminu po przecięciu Obwiedni spowoduje przyznanie kary zgodnie z Listą Punktów Karnych pkt. 8.10.

7.6.1.2. *Przekroczenie podczas lotu Obwiedni Zawodów traktowane jest jak naruszenie zamkniętej przestrzeni powietrznej i karane zgodnie z Tabelą Kar dla tego przewinienia.*

Uwaga!: Organizator musi jednoznacznie wybrać i określić w Regulaminie Lokalnym sposób interpretacji przecięcia Obwiedni Zawodów.

Komisja Szybowcowa AP rekomenduje stosowanie zapisów z pkt. 7.6.1.1.

7.6.2. Rzeczywiste Lądowanie Przygodne (RLP)

Pozycja i czas Rzeczywistego Lądowania Przygodnego muszą być określone na podstawie ostatniego ważnego fixa w zapisie lotu GNSS:

- w chwili, kiedy szybowiec się zatrzyma,
 - przed uruchomieniem silnika (MoP), lub
 - przed usterką GNSS FR, w zależności od tego, które zdarzenie wystąpi pierwsze.
- a. Jeśli zawodnik wylądowuje przygodnie, to musi zastosować się do odpowiednich przepisów RL. Organizator musi być niezwłocznie poinformowany o lądowaniu przygodnym. Nie zastosowanie się do tych uregulowań będzie karane.
- b. Organizatorzy zobowiązani są w każdy możliwy sposób pomagać zawodnikowi i jego pomocnikom w odnalezieniu szybowca, który wylądował w terenie przygodnym.
- c. Uruchomienie silnika (MoP) w motoszybowcach (poza przypadkiem wymienionym w punkcie 5.4. lub 7.3.2.c.) oraz całkowita awaria GNSS FR (patrz 5.4.i.) są uważane za Rzeczywiste Lądowanie Przygodne.

Organizator może nie wymagać wypełniania druku poświadczenia RLP przez pilota. Jednak jeśli pilot nie jest pewny zapisu GNSS, to jest wskazane wypełnienie druku uzyskanie podpisów dwóch niezależnych świadków. Jeśli nastąpiło uszkodzenie GNSS to poświadczenie RLP musi być wypełnione przez pilota i poświadczone przez dwóch niezależnych świadków.

7.6.3. Pozorne Lądowanie Przygodne (PLP).

Pozycja i czas Pozornego Lądowania Przygodnego mogą być określone na podstawie jakiegokolwiek ważnego fixa na zapisie lotu GNSS, poprzedzającego rzeczywiste lądowanie przygodne lub ważne zakończenie konkurencji.

7.6.4. Powrót na holu po lądowaniu przygodnym.

RL musi zawierać informację, czy powrót na holu po RLP jest dozwolony i w jaki sposób będzie przeprowadzony.

7.7. – META (Końcowy Punkt Trasy – KPT).

7.7.1. Typy Mety.

Organizatorzy muszą wyznaczyć jeden typ KPT dla każdej konkurencji, spośród niżej wymienionych możliwości. Typy wybrane na Zawody muszą być określone w RL. Możliwe są następujące opcje:

a. Linia Mety w kształcie linii prostej.

Linia prosta, określonej długości, na poziomie lotniska, wyraźnie rozpoznawalna na ziemi. Musi być tak usytuowana, aby szybowce bezpiecznie wylądowały poza nią. Powinny istnieć ograniczenia dotyczące maksymalnej (QNH) oraz minimalnej wysokości (AGL)

przekraczania linii mety. *RL musi określić obszar lotniska przeznaczony do lądowania na wprost i inny do lądowania po wykonaniu rundy. Naruszenia ww. zasad mogą być karane.*

- i. Zakończenie konkurencji jest ważne, gdy pilot prawidłowo przeleci przez linię mety bez obcej pomocy, w kierunku podanym na odprawie.
- ii. Zawodnicy, którzy przekroczą linię mety poniżej minimalnej dozwolonej wysokości, za wyjątkiem lądowania na wprost, lub powyżej maksymalnej wysokości, zostaną ukarani.
- iii. Organizatorzy mogą wyznaczyć pewną liczbę końcowych Punktów Zwrotnych (punkty dolotowe) w celu ustawienia szybowców we właściwym kierunku w stosunku do linii mety.

b. Meta w kształcie okręgu.

Okrąg o wyznaczonym promieniu wokół Końcowego Punktu Trasy, obejmujący lotnisko i krąg nadlotniskowy. Meta w kształcie okręgu wyznaczana jest w celu zapewnienia separacji dolatujących do lotniska szybowców. Pozwala to każdemu pilotowi zmniejszyć prędkość i obserwując inne szybowce skoncentrować się na procedurze dolotowej i bezpiecznym lądowaniu..

7.7.2. Definicje.

- a. Końcowy Punkt Trasy (KPT) jest to środek linii lub okręgu mety.

W przypadku linii mety: Długość ostatniego boku trasy to odległość od ostatniego PZ lub określonej pozycji w ostatnim Wyznaczonym Rejonie do Mety (KPT).

W przypadku okręgu: Długość ostatniego boku trasy to odległość od ostatniego PZ lub określonej pozycji w ostatnim Wyznaczonym Rejonie do środka okręgu Mety (KPT), pomniejszona o promień okręgu.

Czas dotarcia do mety oznacza moment, w którym szybowiec przekroczył linię mety po wypełnieniu zadań danej konkurencji. *Za prawidłowe przekroczenie linii mety uważa się przekroczenie tej linii przez nosek kadłuba szybowca.*

- b. Ukończenie konkurencji przez zawodnika, który wylądował na lotnisku bez przekroczenia linii mety, zostanie uznane. Jego czas dotarcia do mety będzie zaś określony jako moment zatrzymania się szybowca plus 5 min.

7.7.3. Procedury Linii Mety.

- a. Zawodnik musi zgłosić swój dolot na częstotliwości linii mety, podając swój numer konkursowy i swoją odległość. Odpowiedzią jest powtórzenie numeru konkursowego. Szczegóły tej procedury muszą zostać zdefiniowane w RL.

Wszystkie czasy przelotów przez linię mety powinny być ręcznie zmierzone dla celów ustalania wyników wstępnych.

- b. W czasie dolotów Organizatorzy muszą wielokrotnie podawać siłę i kierunek wiatru jednocześnie z innymi zjawiskami meteorologicznymi, panującymi w granicach lotniska.
- c. Linia mety powinna być zamknięta: po zachodzie słońca, lub gdy jest informacja o lądowaniu wszystkich zawodników lub gdy upłynie czas zamknięcia linii mety ogłoszony na odprawie. Zawodników, którzy nie wylądowali do czasu zachodu słońca lub zamknięcia linii mety, traktuje się jako tych, którzy wylądowali przygodnie. Ich wirtualne miejsce i czas lądowania ustala się na podstawie ostatniego ważnego fixa GNSS tuż przed zachodem słońca lub czasem zamknięcia linii mety.

7.8. – LĄDOWANIE.

- 7.8.1.** Przepisy dotyczące lądowania muszą być zawarte w RL. Tam również ma zostać podana częstotliwość radiowa obowiązująca w trakcie lądowania, która powinna być taka sama jak częstotliwość linii mety.
- 7.8.2.** Niebezpieczne manewry w trakcie przelotu nad linią mety i po jej przekroczeniu będą karane. Po przekroczeniu linii mety zawodnicy muszą niezwłocznie wylądować.
- 7.8.3.** Lądowanie po oficjalnym zachodzie słońca będzie podlegać karze.

7.9. – DOKUMENTACJA LOTU.

Dokumentacja Lotu (włączając w to zapisy GNSS, listę oblotu punktów PZ, „Poświadczenie Lądowania Przygodnego” lub informacje o lądowaniu przygodnym) musi być dostarczone po lądowaniu w czasie określonym przez RL. Organizatorzy mogą również zażądać dokumentacji zapasowej, w czasie określonym w RL. Niezastosowanie się do powyższych ustaleń może być karane.

Organizator zawodów może dopuścić przekazywanie Komisji Sędziowskiej zapisów GNSS na nośnikach danych lub drogą elektroniczną pod warunkiem, że zapisane pliki będą miały nienaruszone zabezpieczenia elektroniczne.

7.9.1. Barograf.

Jeśli obowiązuje ograniczenie wysokości lotu to zawodnik musi dostarczyć Komisji Sędziowskiej barogramkę z lotu w przypadku, gdy zawodnik dokumentuje lot przy pomocy GNSS-FR bez rejestracji wysokości. Za barogramkę uważa się zapis wysokości w funkcji czasu.

7.9.1.1. *Przed lotem zawodnik musi opisać barogramkę (nr konkursowy, data, nr konkurencji) i oddać barograf Komisji Sędziowskiej do zaplombowania.*

7.9.1.2. *Po locie zawodnik musi oddać Komisji Sędziowskiej barograf w celu sprawdzenia plombowania i wyjęcia barogramki.*

7.9.1.3. *Jeśli zawodnik wykorzystuje GNSS –FR bez rejestracji wysokości jako zapasową, to musi używać barografu, jeśli jest wymagany w danym dniu.*

8. – PUNKTACJA I KARY.

8.1. – SYSTEM PUNKTACJI.

Zawody powinny być punktowane zgodnie z **1000 - Punktowy~~m~~ Systemem~~m~~ Punktacji**: Wyniki są wyrażane w punktach (maksymalna możliwa do zdobycia ilość punktów w danym dniu wynosi 1000 punktów).

Dla każdej z klas prowadzona jest osobna klasyfikacja.

8.1.1. Puchar Drużynowy.

Organizator może prowadzić klasyfikację drużynową określoną w RL.

8.2. – OGÓLNE ZASADY.

8.2.1. Konkurencja Zawodów.

Ażeby konkurencja mogła być uznana za Konkurencję Zawodów:

- a. każdy zawodnik danej klasy musi mieć możliwość startu lotnego w takim czasie, ażeby mógł wykonać swoje Zadanie Dnia.
- b. więcej niż 20% zawodników danej klasy, którzy wykonali start ziemny, przeleciało odległość punktowaną co najmniej 100 km (po uwzględnieniu współczynników wyrównawczych).

8.2.2. Punktacja Dnia.

Każdy zawodnik musi otrzymać po konkurencji punkty zależnie od jego wyniku. Liczba punktów zawodnika powinna być zaokrąglona do najbliższej liczby całkowitej, przy czym liczbę 0,5 zaokrąglą się w górę.

8.2.3. Zawodnik, który wykonał Zadanie Dnia (Finisher).

Jest to zawodnik, który przeleciał linię mety po wykonaniu Zadania Dnia.

8.2.4. Współczynniki Wyrównawcze.

Organizator musi ustalić w RL, czy będą używane Współczynniki Wyrównawcze, a jeśli tak to musi je zastosować zgodnie z p.8.3.2.:

- a. do prędkości rzeczywistej zawodników, którzy wykonali Zadanie Dnia w konkurencjach prędkościowych (Konkurencje: Wyścigowa i Prędkościowa),
- b. do odległości rzeczywistej zawodników, którzy nie wykonali Zadania Dnia.

W celu stworzenia możliwości porównywania wyników zawodników startujących na szybowcach różnych typów, biorąc pod uwagę odmienne właściwości szybowców, opracowano tabelę współczynników wyrównawczych f_s (Załącznik nr 1a,b,c) w celu stosowania ich we wszystkich zawodach szybowcowych.

Jeśli w zawodach startują różne typy szybowców, to przelicza się współczynniki dla celów obliczeniowych, stosując zasadę proporcjonalności. Współczynniki wyrównawcze f_s przelicza się na obliczeniowe współczynniki wyrównawcze f_{so} w taki sposób, aby szybowiec o właściwościach najgorszych (największy liczbowo współczynnik f_s) uzyskał $f_{so}=1$, a szybowce lepsze uzyskały współczynniki proporcjonalnie mniejsze. Współczynniki należy przeliczyć z dokładnością nie mniejszą niż do 3 miejsca po przecinku. W zawodach (klasach), w których nie stosuje się wyrównania, f_{so} przyjmuje wartość równą jedności.

8.2.5. Punkty Karne.

Zawodnik, który został zdyskwalifikowany, musi dostać zero punktów w danym dniu lotnym, ale musi być uwzględniony w obliczeniach punktów. Wszystkie kary muszą być potrącane zawodnikowi po obliczeniu jego punktów stosownie do niniejszego regulaminu.

Jeśli kara redukuje rzeczywiste wyniki zawodnika w danym dniu (np. PLP w miejscu wejścia w strefę zakazaną) kara musi być nałożona przed obliczeniem punktów.

Stosowne kary powinny być zastosowane każdorazowo, gdy jest ku temu podstawa (np. przekroczenie maksymalnej dopuszczalnej wysokości jest karane przy każdym przekroczeniu limitu)

Jeśli suma punktów uzyskanych w danym dniu po potrąceniu punktów karnych jest mniejsza od zera, przyjmuje się zero, chyba, że ma zastosowanie p. 8.8.4.

8.2.6. Punkty Łączne.

Punkty łączne i ostateczne muszą być obliczane przez dodawanie punktów uzyskanych przez zawodnika w każdej konkurencji wg obowiązującego systemu punktacji.

8.3. – DEFINICJE PARAMETRÓW PUNKTACJI.

W poniższych tabelach stosuje się następujące oznaczenia:

- AA** oznacza konkurencję z Wyznaczonymi Obszarami,
- X** oznacza, że parametr jest wykorzystany (jeśli dany parametr nie jest wykorzystany, to przyjmuje się, że jest równy zero),
- O** oznacza, że parametr może być używany opcjonalnie (opcje powinny być wyszczególnione w LR),
- oznacza, że parametr nie jest używany.

8.3.1. Konkurencje Zawodów.

Parametry używane do punktacji w Konkurencji Zawodów:

	Konkurencje		
	Wyścigowa	Prędkościowa	
Dt	X	X	Długość trasy konkurencji – podana na odprawie (tylko dla informacji)
Td	---	X	Wyznaczony Czas Lotu – podany na odprawie (w konk. wyścigowej $T_d = 0$)
Dm	X	X	Minimalna odległość punktowana (po uwzględnieniu współwyr.) niezbędna do zaliczenia konkurencji – równa 100 km.
n1	X	X	Ilość zawodników, którzy przelecieli odległość D_h punktowaną większą od D_m ($D_h > D_m$)
n2	X	X	Ilość zawodników, którzy ukończyli zadanie dnia i przekroczyli 2/3 największej punktowanej prędkości V_h ($V_h > 2/3 V_o$)
N	X	X	Ilość zawodników w danej klasie, którzy wykonali start ziemny do konkurencji w danym Dniu Zawodów
fsm	X	X	Najwyższy współczynnik wyrównawczy w danej klasie
D_o	X	X	Największa punktowana odległość D_c w Dniu Zawodów
V_o	X	X	Największa punktowana prędkość V_h w dniu Zawodów
T_o	X	X	Wyróżniony czas T zawodnika, który osiągnął prędkość $V_h = V_o$ (w przypadku remisu przyjąć mniejszy czas T)
Pm	X	X	Maksymalna możliwa do zdobycia ilość punktów po uwzględnieniu Współczynnika Dnia
Pdm	X	X	Maksymalna możliwa do zdobycia ilość punktów za odległość w danym Dniu Zawodów
Pvm	X	X	Maksymalna możliwa do zdobycia ilość punktów za prędkość w danym Dniu Zawodów
F	X	X	Współczynnik Dnia

Uwaga: Parametry „ T_o ” nie stosować, gdy żaden zawodnik nie przeleciał mety.

8.3.2. Zawodnicy.

Parametry stosowane do obliczeń wyników poszczególnych zawodników:

	Konkurencje		
	Wyścigowa	Prędkościowa	
D	6.3.1	6.3.2	Odległość rzeczywista zawodnika
fs	X	X	Współczynnik wyrównawczy, jeśli obowiązuje (w przeciwnym przypadku fs=1)
fso	X	X	Obliczeniowy współczynnik wyrównawczy $fso = fs / fsm$
Dh	X	X	Odległość punktowana zawodnika: $Dh = D \times fso$
Dg	---	O	Odległość rzeczywista miejsca lądowania zawodnika do mety (jeśli są punkty karne za lądowanie w terenie przygodnym)
M	---	---	Kara za lądowanie w terenie przyg. (redukcja odległości), jeśli obowiązuje: $M=0,5Dg \times fos$ (w przeciwnym przyp. $M=0$)
M	---	---	Kara za lądowanie w terenie przygodnym (redukcja odległości), jeśli obowiązuje: $M=0,2Dh + 0,5Dg \times fso$
T	X	X	Określony czas zawodnika, jaki upłynął od czasu startu lotnego do czasu przylotu przez metę lub Wyzn. Czas Td , zależnie od tego, który większy.
Dc	X	---	Odległość punktowana zawodnika $Dc = Dh$
Dc	---	X	Odległość punktowana zawodnika $Dc=Dh-M$
Pd	X	X	Ilość punktów zawodnika za odległość
V	X	X	Prędkość rzeczywista zawodnika $V=D / T$
Vh	X	X	Prędkość punktowana zawodnika $V=Dc / T$
Pv	X	X	Ilość punktów zawodnika za prędkość
S	X	X	Wynik zawodnika w danym Dniu Zawodów, wyrażony w punktach

Uwaga do obliczania wyników: Wielkość „M” musi być określona w RL.

8.4. – „1000 – PUNKTOWY” SYSTEM PUNKTACJI.

8.4.1. Konkurencja Wyścigowa.

a. Parametry dnia:

P_m = najmniejsza z następujących:

$$1000 \quad \text{lub} \quad (5 \times D_o) - 250 \quad \text{lub} \quad (400 \times T_o) - 200$$

P_m w *KZS-KlubB* i *SMPŚw* odpowiednio:

$$1000 \quad \text{lub} \quad (6 \times D_o) - 200 \quad \text{lub} \quad (500 \times T_o) - 250$$

F = mniejsza z następujących: 1 lub $(1,25 \times n_1/N)$

$$P_{vm} = 2/3 (n_2/N) \times P_m$$

$$P_{dm} = P_m - P_{vm}$$

Maksymalna ilość punktów w danym Dniu Zawodów będzie mniejsza od 1000 punktów, jeśli długość trasy konkurencji będzie mniejsza niż 250 km (w *KZS KlubB* i *SMPŚw* 200 km) lub czas lotu zwycięzcy będzie mniejszy niż 3 godziny (w *KZS KlubB* i *SMP Św* 2,5 godz.).

b. Wyniki zawodników.

i. Zawodnicy, którzy ukończyli konkurencję:

$$P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$$

$$P_d = P_{dm}$$

Uwaga: jeśli $V_h < 2/3 V_o$ to $P_v = 0$

ii. Zawodnicy, którzy nie ukończyli konkurencji:

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dm} \times (D_c/D_o)$$

iii. $S = F \times (P_v + P_d)$

Jeśli prawie wszyscy zawodnicy dolecą do mety, to zawodnik, który osiągnął prędkość równą 2/3 prędkości zwycięzcy otrzyma ok. 1/3 jego punktów.

Wszyscy zawodnicy, którzy nie ukończyli konkurencji otrzymają mniejszą ilość punktów, proporcjonalnie do przeleciaanej przez nich odległości.

8.4.2. Konkurencja Prędkościowa.

a. Parametry dnia:

P_m = najmniejsza z następujących:

$$1000 \quad \text{lub} \quad (5 \times D_o) - 250 \quad \text{lub} \quad (400 \times T_o) - 200$$

P_m w *KZS-KlubB* i *SMPŚw* odpowiednio:

$$1000 \quad \text{lub} \quad (6 \times D_o) - 200 \quad \text{lub} \quad (500 \times T_o) - 250$$

F = mniejsza z następujących: 1 lub $(1,25 \times n_1/N)$

$$P_{vm} = 2/3 (n_2/N) \times P_m$$

$$P_{dm} = P_m - P_{vm}$$

Maksymalna ilość punktów w danym Dniu Zawodów będzie mniejsza od 1000 punktów, jeśli długość trasy konkurencji będzie mniejsza niż 250 km (w *KZS KlubB* i *SMPŚw* 200 km) lub czas lotu zwycięzcy będzie mniejszy niż 3 godziny (w *KZS KlubB* i *SMP Św* 2,5 godz.).

b. Wyniki zawodników.

i. Zawodnicy, którzy ukończyli konkurencję:

$$P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$$

$$P_d = P_{dm}$$

Uwaga: Jeśli $V_h < 2/3 V_o$ wtedy $P_v = 0$

Jeśli $D_c < 2/3 D_o$ wtedy $P_d = P_{dm} \times D_c / (2/3 D_o)$

ii. Zawodnicy, którzy nie ukończyli konkurencji:

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dm} \times (D_c/D_o)$$

iii. $S = F \times (P_v + P_d)$

Jeśli prawie wszyscy zawodnicy dolecą do mety, to zawodnik, który osiągnął prędkość równą 2/3 prędkości zwycięzcy otrzyma ok. 1/3 jego punktów.

Wszyscy zawodnicy, którzy nie ukończyli konkurencji otrzymają mniejszą ilość punktów, proporcjonalnie do przeleciaanej przez nich odległości

8.5 Nie dotyczy.

8.6 Nie dotyczy.

8.7 Nie dotyczy.

8.8 Nie dotyczy.

8.9. – KARY I DYSKWALIFIKACJE.

8.9.1. *Kierownik Sportowy* nałoży kary za naruszenie lub niepodporządkowanie się jakimkolwiek przepisom ogólnym lub lokalnym. Zakres kar waha się od ostrzeżenia do dyskwalifikacji, stosownie do wykroczenia. *Kierownik Sportowy* udziela kar według odpowiedniej ich listy, określonej w punkcie 8.9.

8.9.2. Jeśli danych wykroczeń nie zawarto na liście, mogą być one karane wg uznania *Kierownika Sportowego* zgodnie z postanowieniami Kodeksu Sportowego, Sekcja Ogólna 5.2.

8.9.3. Każda kara musi zostać odnotowana na arkuszu z punktacją dnia, w którym kara została nałożona.

8.9.4. Jeśli kara została nałożona w dniach, w których konkurencja nie została rozegrana (zaliczona) albo podczas tygodnia treningowego, to kara ta będzie uwzględniona w łącznej punktacji zawodnika.

Zasada ta ma na celu uwzględnienie kar udzielonych z przyczyn dyscyplinarnych lub bezpieczeństwa, nie zaś kar, przyznanych za uchybienia techniczne.

Naruszenia powstałe podczas lotu dotyczą czasu pomiędzy pierwszym startem a ostatnim lądowaniem zawodnika w danym dniu.

8.9.5. Zawodnik, który został zdyskwalifikowany, zostaje pozbawiony swojej Licencji Sportowej zgodnie z Kodeksem Sportowym, Sekcja Ogólna 5.3.

8.10. – LISTA PUNKTÓW KARNYCH.

	Pierwsze przekroczenie	Następne przekroczenie	Maksymalna kara
Zła, spóźniona lub niedostateczna informacja			
Niekompletna dokumentacja	zakaz startu	zakaz startu	zakaz startu
Niekompletna lista konfiguracji szybowca	zakaz startu	zakaz startu	zakaz startu
<u>Naruszenie plomby (np.: przyrzędu)</u>	niezaliczenie konkurencji	niezaliczenie konkurencji	dyskwalifikacja
Deklaracja o czasie startu lotnego niezgodna z prawdą	ostrzeżenie	10 pkt.	25 pkt.
Spóźniona informacja >30 min. o czasie startu lotnego	ostrzeżenie	10 pkt.	25 pkt.
Zmiana GNSS FR bez powiadomienia Sędziego Głównego	10 pkt.	20 pkt.	25 pkt.
Niewłaściwy interwał czasu między kolejnymi fixami w GNSS FR >10 sek.	ostrzeżenie	10 pkt.	25 pkt.
Spóźnione dostarczenie dokumentacji (GNSS-FR, lądow. Przygodne)>45 min	ostrzeżenie	10 pkt.	25 pkt.
Spóźnione dostarczenie dokumentacji dot. przyrzędu zapasowego>60 min	ostrzeżenie	10 pkt.	25 pkt.
Spóźnione dostarczenie dokumentacji nie certyfik. GNSS-FR >45 minut	niewzględnienie zapisu	niewzględnienie zapisu	niewzględnienie zapisu
Niekompletny raport o lądowaniu w terenie przygodnym	ostrzeżenie	10 pkt.	25 pkt.
<i>Brak barogramu, gdy jest wymagany</i>	niezaliczenie konkurencji	niezaliczenie konkurencji	niezaliczenie konkurencji
Wyjściowy Punkt Trasy (WPT)			
Prawidłowy start lotny z niewłaściwego WPT	100 pkt.	100 pkt.	100 pkt.
<i>Nieprawidłowy start lotny od 0 do 500m od linii startu lotnego</i>	50	50	50
<i>Nieprawidłowy start lotny więcej niż 500m od linii startu lotnego</i>	niezaliczenie konkurencji	niezaliczenie konkurencji	niezaliczenie konkurencji
<i>Nieprawidłowy sektor (patrz zał. 2)</i>	30 lub 50 pkt.	30 lub 50 pkt.	30 lub 50 pkt.
Punkty Zwrotne i Wyznacz. Rejony			
Nieprawidłowy oblot PZ w zakresie 0,5 km do 1 km poza granicą cylindra lub Wyznacz. Rejonu w metodzie GNSS (zał.2b p.2).	50 pkt.	50 pkt.	50 pkt.
Jak wyżej ale więcej niż 1 km	niezaliczenie PZ	niezaliczenie.PZ	niezaliczenie.PZ
Niebezpieczne lub ryzykowne manewry w locie			
Latanie w chmurach	100 pkt.	niezaliczenie konkurencji	dyskwalifikacja
Krażenie w niewłaściwą stronę w rejonie lotniska	ostrzeżenie	(n-1)x25 pkt.	dyskwalifikacja

	Pierwsze przekroczenie	Następne przekroczenie	Maksymalna kara
Krażenie w strefie WPT	ostrzeżenie	(n-1)x25 pkt.	dyskwalifikacja
Hol - wczesne lub późne wyczepienie	ostrzeżenie	(n-1)x25 pkt.	dyskwalifikacja
Hol - wyrywanie przed wyczepieniem	ostrzeżenie	niezaliczenie konkurencji	dyskwalifikacja
<i>Linia mety - odstępstwo od zadanego manewru na linii mety, niebezpieczne manewry</i>	ostrzeżenie	(n-1)x25 pkt.	dyskwalifikacja
Linia mety - niewłaściwa trasa podejścia do mety	ostrzeżenie	(n-1)x25 pkt.	dyskwalifikacja
Linia mety - niewłaściwa droga lądowania i kołowania po przyziemieniu	ostrzeżenie	(n-1)x25 pkt.	dyskwalifikacja
Lot powyżej limitu wysokości określonej na odprawie, jeśli przekroczenie wysokości ≤ 100 m	1 pkt./m	n pkt./m	niezaliczenie konkurencji
Lot powyżej limitu wysokości, jeśli przekroczenie wysokości > 100 m	PLP w punkcie przekroczenia wysokości	niezaliczenie konkurencji	dyskwalifikacja
Start lotny powyżej limitu wysokości, przecięcie linii mety poniżej lub powyżej limitu wysokości	1 pkt./m	n pkt./m	niezaliczenie konkurencji
Przekroczenie limitu prędkości przelotu przez linię startu lotnego(względem ziemi)	1 pkt/km/h	n pkt/ km/h	niezaliczenie konkurencji
Naruszenie strefy zamkniętej lub zakazanej, w tym lot powyżej lub poniżej wysokości obowiązującej w strefie zamkniętej	PLP w punkcie wejścia w strefę	niezaliczenie konkurencji	dyskwalifikacja
Lądowanie po godzinie ogłoszonej na odprawie jako „godz. zach. słońca”	10 pkt./min	niezaliczenie konkurencji	dyskwalifikacja
Oszustwo lub fałszowanie dokumentów			
Fałszowanie dokumentów	dyskwalifikacja	dyskwalifikacja	dyskwalifikacja
Próba uzyskania pomocy z zewnątrz przy wyszukiwaniu noszeń lub ocenie warunków meteorologicznych od obcych szybowców, samolotów lub służby naziemnej	niezaliczenie konkurencji	dyskwalifikacja	dyskwalifikacja
Inne naruszenia			
Lot pod wpływem alkoholu lub narkotyków	niezaliczenie konkurencji	dyskwalifikacja	dyskwalifikacja
Późne uruchomienie silnika po wyczepieniu	ostrzeżenie	(n-1)x25 pkt.	dyskwalifikacja
Pozytywna kontrola dopingowa	„FAI policy”	„FAI policy”	--

Uwaga: `n` oznacza ilość dni, w których określona kara została naliczona zawodnikowi od początku zawodów.

Inne naruszenia: Rodzaje innych naruszeń i wielkości kar może określać RL, a ich nałożenie powinno być w kompetencji Kierownika Sportowego Zawodów.

9. – ZAŻALENIA I PROTESTY.

9.1. – ZAŻALENIA.

- 9.1.1.** Zawodnik ma prawo do złożenia zażalenia. Celem zażalenia jest ocena sprawy dotyczącej zawodnika bez potrzeby składania formalnego protestu.
- 9.1.2.** Przed zawodami szybowcowymi zażalenia mogą być składane przez każdego zawodnika. Takie zażalenie może dotyczyć tylko nieprzestrzegania przez organizatora zasad uczestnictwa, zasad kwalifikacji lub odrzucania zgłoszeń. Kopia takiego zażalenia musi zostać niezwłocznie wysłana do Przewodniczącego Komisji Szybowcowej AP.
- 9.1.3.** Podczas trwania zawodów szybowcowych zażalenia można składać na ręce Dyrektora Zawodów lub Przewodniczącego Komisji Sportowej. Takie zażalenie powinno być rozpatrzone w ciągu 6 godz. od chwili zaistnienia jego podstawy.
- 9.1.4.** Nie dotyczy.

9.2. – PROTESTY.

- 9.2.1.** Nie można złożyć protestu przeciwko Przepisom Lotniczym lub Regulaminowi Zawodów.
- 9.2.2.** Protest przeciwko decyzji w sprawie zażalenia złożonego przed zawodami (opisanego w punkcie 9.1.2) musi zostać złożony przed rozpoczęciem Uroczystości Otwarcia Zawodów.
- 9.2.3.** Wysokość opłaty za protest (wadium) musi zostać określona w RL. Opłata za protest musi zostać zwrócona, jeśli protest zostanie pozytywnie rozpatrzony lub jeśli zostanie wycofany przed wysłuchaniem go przez Komisję Sportową.
- 9.2.4.** Podczas zawodów, kiedy zawodnik jest niezadowolony z kary lub decyzji w sprawie zażalenia, ma prawo do protestu.
- a.** Taki protest musi zostać złożony na piśmie, a także zawierać następujące elementy:
- i.** musi powoływać się na decyzję, przeciw której protest jest składany,
 - ii.** musi zawierać powody protestu,
 - iii.** musi określać cel, który zawodnik chce osiągnąć przez złożenie protestu.
- b.** Protest musi zostać złożony na ręce Dyrektora Zawodów lub Przewodniczącego Komisji Sportowej, razem z opłatą za protest, w przeciągu 14 godzin (2 godzin ostatniego dnia zawodów) od opublikowania orzeczenia lub wydania decyzji, przeciw której protest jest składany.
- c.** Nie dotyczy.

9.3. – PROCEDURY ROZPATRYWANIA PROTESTÓW.

Dyrektor Zawodów musi niezwłocznie dostarczyć protest Przewodniczącemu *Komisji Sportowej*.

- a. Przewodniczący *Komisji Sportowej* musi zwołać zebranie *Komisji Sportowej* w przeciągu 24 godzin (ostatniego dnia zawodów tak szybko, jak to możliwe) od otrzymania protestu.
- b. *Komisja Sportowa* musi wysłuchać obu stron w sprawie każdego protestu, stosując się ściśle do zarządzeń *Komisji Szybowcowej AP* i przepisów obowiązujących podczas zawodów szybowcowych. W czasie rozważania protestu, *Komisja Sportowa* musi mieć dostęp do wszystkich osób i informacji mogących pomóc w rozważaniach. *Komisja Sportowa* sporządza protokoły z posiedzeń z uzasadnieniem i z podpisami członków *Komisji*. Wszystkie protesty, protokoły z posiedzeń *Komisji Sportowej* wraz z uzasadnieniami muszą być opublikowane na Oficjalnej Tablicy.
- c. Dyrektor Zawodów jest zobowiązany respektować decyzje *Komisji Sportowej*, o ile nie naruszają one zasad organizacji zawodów i ogólnych Przepisów Lotniczych.

9.4. – ODWOŁANIA.

Każdy zawodnik może odwołać się od decyzji *Komisji Sportowej* do *Komisji Szybowcowej AP*, która jest najwyższą instancją odwoławczą. *Ostatecznym terminem odwołań jest dzień 30 września roku rozgrywania zawodów.*

10. – WYNIKI I ROZDANIE NAGRÓD.

10.1. – WYNIKI.

10.1.1. Definicja statusu wyników:

- a. Wyniki bieżące — Wyniki zawodników, dotyczące odległości, prędkości lub czasu;
- b. Wyniki wstępne — Wyniki bieżące przeliczone na punkty *na podstawie deklaracji zawodników lub zawodników i komisarzy*, przed jakąkolwiek weryfikacją;
- c. Wyniki nieoficjalne — Wstępne wyniki, po weryfikacji *przez Komisję Sędziowską* zapisów lotów wszystkich zawodników, z uwzględnieniem kar. *Wyniki nieoficjalne powinny być opublikowane przed następną konkurencją.*
- d. Oficjalne wyniki — Nieoficjalne wyniki, po upływie terminu składania zażaleń i protestów, a także po uwzględnieniu i rozpatrzeniu wszelkich dotychczasowych protestów w przewidzianym czasie (p.9.2.4 b). Po rozegraniu ostatniej konkurencji wynik oficjalny zawierający sumę punktów z wszystkich konkurencji jest wynikiem końcowym zawodów.

W trakcie zawodów Organizator musi publikować na Oficjalnej Tablicy i na stronie internetowej zawodów następujące wyniki:

- wyniki poszczególnych konkurencji (Zał. nr 4),
- wyniki łączne po konkurencjach (Zał. nr 5),
- wyniki końcowe zawodów (Zał. nr 6)

10.1.2. Wszelkie nieoficjalne i oficjalne wyniki muszą zostać ogłoszone możliwie jak najszybciej i wyraźnie określać status wyników i czas publikacji, z pilotami uszeregowanymi według osiągnięć danego dnia. Nieoficjalne wyniki muszą zawierać końcowy termin składania protestów. *Nieoficjalne i oficjalne wyniki muszą zostać podpisane przez Dyrektora Zawodów lub Kierownika Sportowego.*

Wyniki bieżące i wyniki wstępne powinny być ogłoszone możliwie szybko ażeby poinformować media, publiczność i zawodników o wynikach konkurencji.

10.1.3. Końcowe wyniki zawodów szybowcowych mogą być uznane za ostateczne dopiero wówczas, gdy Komisja Sportowa zaprzestanie swoich obowiązków. Wyniki te muszą zostać opublikowane przed rozdaniem nagród.

Publikowanie wyników

Wyniki określone w p.10.1.1. muszą być opublikowane w formie pisemnej w postaci listy wyników, zawierającej:

a. *w nagłówku: nazwę zawodów, klasę szybowców, nazwę miejscowości, datę i godzinę opublikowania, punkty trasy przelotu, długość trasy przelotu, nazwę konkurencji oraz podstawowe dane przyjęte do obliczeń punktów,*

b. *w tabeli:*

imię i nazwisko każdego zawodnika, jego przynależność klubową (narodową), typ i znaki konkursowe szybowca, czasy osiągnięcia WPT i KPT, rzeczywisty czas oblotu trasy przez zawodnika, wyniki rzeczywiste, wyniki punktowane oraz ilość uzyskanych punktów z wyszczególnieniem ewentualnych punktów karnych (Zał. nr.4).

Wyniki łączne po konkurencji i wyniki końcowe muszą zawierać dane określone w Zał. nr 5 i 6. Komunikaty i wyniki muszą być opublikowane możliwie szybko w ustalonym przed zawodami miejscu.

Wynik końcowe wraz z Komunikatem Końcowym Komisji Sportowej (Załącznik nr 8) muszą być opublikowane przed oficjalnym zakończeniem zawodów.

10.2. – ROZDANIE NAGRÓD.

10.2.1. *Wręczenie medali, dyplomów i nagród powinno się odbyć podczas oficjalnego zakończenia zawodów. Podczas uroczystości zamknięcia zawodów szybowcowych powinny zostać wywieszane flagi: Rzeczypospolitej Polskiej, Aeroklubu Polskiego, organizatora oraz flagi państw, których zawodnicy uczestniczyli w zawodach.*

Przed rozpoczęciem zawodów nagrody i wyróżnienia powinny być przyporządkowane konkretnym miejscom na tabeli wyników końcowych.

10.2.2. *W zawodach rangi SMP Aeroklub Polski przyznaje złoty, srebrny i brązowy medal najlepszym zawodnikom posiadającym obywatelstwo polskie w każdej klasie zawodów szybowcowych. AP przyznaje również dyplomy potwierdzające otrzymanie medali.*

a. *Organizator przyznaje dyplomy wszystkim zawodnikom zagranicznym. W zawodach rangi KZS Aeroklub Polski przyznaje dyplomy zawodnikom, którzy zajęli trzy czołowe lokaty.*

b. *Nie obowiązuje.*

c. *Organizatorzy mogą nagrodzić najlepszych zawodników w każdej klasie i przyznać pamiątkowe medale lub odznaki wszystkim zawodnikom, ich pomocnikom oraz osobom funkcyjnym.*

d. *Drobne nagrody mogą być przyznawane również zwycięzcom danego dnia mistrzostw.*

Rodzaj nagród i sposób ich wręczenia powinien być określony w RL.

10.2.3. Tylko jeden zawodnik może zostać Zwycięzcą i/lub Mistrzem Polski w każdej klasie. Dotyczy to również każdego z Wicemistrzów Polski. Jeśli dwóch lub więcej pilotów (mających otrzymać tytuł Zwycięzcy, Mistrz Polski lub Wicemistrza Polski) po zakończeniu zawodów osiągnie tę samą liczbę punktów, ich kolejność w klasyfikacji musi zostać rozstrzygnięta na podstawie dziennych wyników. W takim przypadku Zwycięzcą i/lub Mistrzem Polski zostanie pilot, który ma na koncie najwięcej dziennych zwycięstw. Jeśli ta metoda ponownie ujawni remis, Mistrzem/Zwycięzcą zostanie pilot o największej ilości drugich miejsc, itd.. Powyższa zasada dotyczy również jednoznacznego wyłonienia dwóch Wicemistrzów Polski.

REGULAMIN LOKALNY

Organizatorzy zawodów szybowcowych są zobowiązani do wykorzystania poniższych wytycznych w celu opracowania RL. Każdej procedurze przyporządkowany jest odpowiedni numer paragrafu Aneksu A. *Postanowienia RL nie mogą być sprzeczne z Szybowcowymi Regulaminami Sportowymi.*

W **Części A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW** należy uzupełnić odpowiednie punkty dotyczące konkretnych zawodów.

RL musi być zatwierdzone przez Komisję Szybowcową AP i rozpowszechniony najpóźniej 30 dni przed rozpoczęciem zawodów.

RL nie można nigdzie publikować, włączając w to strony WWW, zanim nie zostanie on zatwierdzony. Ma to zapobiec powstawaniu niejasności w przypadku konieczności wprowadzenia poprawek powstałych podczas procesu ich zatwierdzania.

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW.

Nazwa zawodów

Miejsce rozgrywania zawodów

Harmonogram zawodów

Początek przyjmowania zgłoszeń
Koniec przyjmowania zgłoszeń 3.4.1
Ostateczny termin zmiany Klasy 3.4.3b
Zatwierdzenie udziału pilotów rezerwowych.
Ostateczny termin zatwierdzenia nowych GNSS FR 5.4a
Zamknięcie lotniska dla lotów treningowych
Trening zawodników
Termin przybycia na zawody
Rejestracja zawodników 3.5.1/3.5.2
Weryfikacja techniczna sprzętu.
Oficjalna odprawa inauguracyjna
Ostateczny termin zgłaszania zmian w konfiguracji 4.1.2b
Ceremonia otwarcia zawodów 1.2.3
Rozgrywanie konkurencji 1.2.3
Nieoficjalne zakończenie zawodów 1.2.3
Oficjalne zamknięcie zawodów i rozdanie nagród 1.2.3

Kierownictwo zawodów

*Dyrektor Zawodów:
Kierownik Sportowy:
Kierownik Lotów:
Kierownik Biura Meteo:
Sędzia Główny:*

Kierownik Techniczny:
Kierownik Finansowy:
Kierownik Administracyjny:
Przewodniczący Komisji Sportowej:

Adresy:

Adres Organizatora Zawodów:
Telefon, Telefax, e-mail, http:/:
Konto bankowe

B. CZĘŚĆ OGÓLNA.

- 1.1. Dodatkowe cele zawodów
- 1.3.1. Klasy na zawodach
- 1.4.1. Dodatkowe zasady bezpieczeństwa
- 1.4.3. Krajowe wymagania dotyczące testów antydopingowych

C. ZGŁOSZENIA.

- 3.4.1. Przysyłanie zgłoszeń.
- 3.4.2. Opłata wpisowa i koszty uczestnictwa.
- 3.5.4.a. Dodatkowa wymagana dokumentacja
- 3.5.4.b. Dokumenty pokładowe
- 3.6.1. Ubezpieczenia

D. WYMAGANIA TECHNICZNE.

- 4.1.1. *uwagi* Obowiązkowe dodatkowe wyposażenie
- 4.1.2.b. Przyrządy, które należy usunąć z szybowca
- 4.1.2 *uwagi* Umieszczanie na szybowcach znaków zwiększających ich widoczność podczas lotu
- 4.1.2. *uwagi* Umieszczanie na pokładzie przekaźnika danych GNSS w celu publicznego pokazu zapisów lotu
- 4.2.2. *uwagi* Procedury sprawdzania ciężaru szybowca

E. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE.

- 5.2. Jednostki miary
- 5.3.1.a. Komunikacja radiowa ze służbami ruchu lotniczego
- 5.3.1.b. Wymagania dotyczące transmisji danych
- 5.3.1.c. Częstotliwości radiowe używane podczas Zawodów
- 5.3.1.d. Częstotliwości przyznawane dla celów bezpieczeństwa lotu

F. KONKURENCJE.

- 6.1. Typy konkurencji, które będą wyznaczone.

G. PROCEDURY ZAWODÓW.

- 7.1.d. Przepisy dotyczące zrzucania balastu wodnego na starcie
- 7.2.2. Granice lotniska
- 7.3.2. Procedury startu ziemnego w przypadku motoszybowców
- 7.3.3 *uwagi* Obszary na których zabronione jest ciągle krążenie lub dozwolone jest krążenie w jednym kierunku
- 7.4.2. Rodzaje i definicje startów lotnych, które będą wykorzystane
- 7.4.3.a. Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego
- 7.4.3.b. Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości
- 7.6.1. Granice terenu odbywania się zawodów
- 7.6.2.a. Zasady postępowania w przypadku rzeczywistego lądowania przygodnego.
- 7.6.4. Wymagania i warunki dotyczące powrotu na holu po lądowaniu przygodnym.

- 7.7.1. Typy i definicje mety, które będą wykorzystane
- 7.7.1.a. Wysokość minimalna i maksymalna w przypadku mety w formie linii_lub okregu.
- 7.7.3.a. Procedury dolotowe
- 7.8.1. Procedury lądowania
- 7.9. Dokumentacja lotu

H. PUNKTACJA.

- 8.1. Typ systemu punktacji
- 8.1.1. Nie dotyczy
- 8.2.4. Lista współczynników wyrównawczych
- 8.3.2. Kara za lądowanie przygodne (M)

I. PROTESTY.

- 9.2.3. Wysokość opłaty za protest

J. WRĘCZANIE NAGRÓD.

- 10.2.1. Wymagania dotyczące flag i taśm magnetofonowych lub płyt CD (hymny narodowe)

Przewodniczący Komisji Szybowcowej
Aeroklubu Polskiego

Tomasz Rubaj

Dyrektor Sportowy
Aeroklubu Polskiego

Lidia Kosk

WERSJA ELEKTRONICZNA AUTORYZOWANA PRZEZ WYŻEJ WYMIENIONYCH