

AEROKLUB POLSKI

Komisja Szybowcowa

SZYBOWCOWE REGULAMINY SPORTOWE

III. Regulamin Całorocznych Zawodów Szybowcowych - Memoriał Ryszarda Bitnera

Warszawa 10.05.2015

SPIS TREŚCI

WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON	3
SPIS WAŻNIEJSZYCH SKROTOW UŻYTYCH W TEKSCIE	4
1. POSTANOWIENIA OGOLNE	5
2. KLASYFIKOWANIE WYCZYNOW	5
3. RODZAJE WYCZYNÓW	6
4. RODZAJE KONKURENCJI	6
5. DEFINICJE PUNKTOW TRASY PRZELOTU	8
6. SPOSOBY DOKUMENTOWANIA PRZELOTU W CZS	9
7. OBLICZANIE PUNKTOW	9
8. POSTANOWIENIA KOŃCOWE	10
9. ZAŁĄCZNIK NR 1	11

SPIS WAŻNIEJSZYCH SKROTOW UŻYTYCH W TEKŚCIE

AP	- Aeroklub Polski
CZS	- Całoroczne Zawody Szybowcowe - Memoriał Ryszarda Bitnera
f_k	- współczynnik konkurencji
f_s	- współczynnik szybowca
f_r	- współczynnik redukcji punktów zawodnika
FAI	- Federation Aeronautique Internationale - Międzynarodowa Federacja Lotnicza
GNSS	- Global Navigation Satellite System - ogólne określenie systemów nawigacji satelitarnej
GNSS-FR	- Rejestrator lotu wykorzystujący GNSS
KPT	- Końcowy Punkt Trasy
I	- długość rzeczywista pokonanej przez pilota trasy w konkurencji [km]
L	- długość trasy przelotu w konkurencji prędkościowej [km]
OZ	- strefa obserwacyjna, rejon obserwacji (Observation Zone)
P	- liczba punktów zawodnika
PB	- liczba punktów zawodnika ustalona przez Zespół Weryfikujący AP
PZ	- Punkt Zwrotny
t	- rzeczywisty czas oblotu trasy przez pilota w konkurencji [min]
v_{rz}	- prędkość rzeczywista uzyskana w ukończonym przelocie prędkościowym [km/godz.]
WPT	- Wyjściowy Punkt Trasy
"10 NWSR"	- 10 Najlepszych Wyników Szybowcowych Roku

Regulamin Całorocznych Zawodów Szybowcowych – Memoriał Ryszarda Bitnera dotyczy zasad rozgrywania korespondencyjnych zawodów szybowcowych.

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

- 1.1 Całoroczne Zawody Szybowcowe - Memoriał Ryszarda Bitnera (CZS) organizowane są przez Aeroklub Polski.
Celem CZS jest rozwijanie wyczynu sportowego w szybownictwie poprzez aktywizowanie latania wyczynowego w aeroklubach regionalnych oraz porównywanie i klasyfikowanie osiągnięć sportowych uzyskanych przez poszczególnych pilotów.
- 1.2 CZS rozgrywane są w cyklu rocznym trwającym od 15 października do 14 października roku następnego. Każde zawody CZS oznacza się rokiem kalendarzowym, w którym kończy się dany cykl roczny.
- 1.3 W CZS może brać udział każdy pilot oraz uczeń-pilot szybowcowy – obywatel Polski, posiadający ważną Licencję Sportową w dniu zakończenia cyklu rocznego.
- 1.4 Aby przystąpić do CZS należy się zarejestrować na stronie internetowej <http://www.crosscountry.aero> podając swoje dane oraz numer licencji sportowej FAI. Za przystąpienie pilota do CZS uważa się przesłanie (upload) przez niego pliku z GNSS-FR stwierdzającego wykonanie przelotu podlegającego punktacji i jest równoznaczne z jego zgodą na publiczne udostępnianie zapisów lotu.
- 1.5 Zgłoszenia przelotu należy dokonać w terminie do 14 dni od dnia wykonania przelotu. W do dnia 30.06.2015 ograniczenie to zostaje zniesione i do tego dnia będzie można zgłaszać loty od początku cyklu.
- 1.6 CZS są nadzorowane przez Komisję Szybowcową Aeroklubu Polskiego. Upoważnieni Komisarze Sportu w Aeroklubu Polskiego w szybownictwie kontrolują prawidłowość wykonania wyczynów. Ocenę i weryfikację wyników prowadzi Zespół Weryfikujący AP powoływany przez Komisję Szybowcową AP.

2. KLASYFIKOWANIE WYCZYNÓW

- 2.1 Prowadzona jest jedna klasyfikacja ogólna oraz dodatkowo klasyfikacja Juniorów oraz kobieca. Udział w kategorii Junior jest przeznaczony wyłącznie dla pilotów, których 25. urodziny występują w roku kalendarzowym (od 1 stycznia do 31 grudnia), który zawiera datę rozpoczęcia CZS, lub później.
- 2.2 Klasyfikowaniu podlegają wyczyny:
 - a. wykonane zgodnie z niniejszym Regulaminem,
 - b. do których start odbył się z terytorium Polski,
 - c. wykonane na szybowcu jedno lub dwumiejscowym, przy czym w przypadku wykonania wyczynu na szybowcu dwumiejscowym z pasażerem na pokładzie, pasażer nie może mieć wyższej odznaki szybowcowej lub większej liczby diamentów niż pilot,
 - d. zgłoszone w obowiązującej formie i terminie (p. 1.4 i 1.5).
- 2.3 Klasyfikowaniu nie podlegają przeloty:
 - a. wykonane niezgodnie z niniejszym Regulaminem,
 - b. wykonane podczas startu w konkursie lub poza konkursem w stacjonarnych zawodach szybowcowych, ujętych w Kalendarzu Imprez Sportowych AP – dotyczy trasy wyznaczonej jako Zadanie Dnia (zarówno podczas zawodów, jak i w okresie treningu oficjalnego)

i pilotów umieszczonych w wynikach zawodów (w tym startujących poza konkursem (HC)).

- c. wykonane w locie, w którym nastąpił wypadek lotniczy spowodowany z winy pilota (orzeczenie odpowiedniej Komisji Badania Wypadków Lotniczych) lub jeżeli w danym locie zostały naruszone przez pilota przepisy wykonywania lotów,
- d. w których naruszone zostały strefy zakazane, ograniczone, niebezpieczne lub przestrzenie kontrolowane bez zgody odpowiednich służb ruchu lotniczego.

3. RODZAJE WYCZYNOW

3.1 Przeloty dowolne t.j. przeloty w których przed lotem zostały zadeklarowane w pliku z GNSS-FR co najmniej imię i nazwisko pilota oraz typ szybowca i rozpiętość skrzydeł (rozpiętość skrzydeł należy podać w przypadku szybowców z wymiennymi końcówkami skrzydeł). Pliki nie posiadające w/w deklaracji nie będą rozpoznane przez system weryfikacji i nie będą mogły być uznane jako ważna dokumentacja wykonania przelotu.

3.2 Przeloty deklarowane t.j przeloty w których oprócz danych podanych w pkt. 3.1 przed lotem zostały zadeklarowane WPT, PZ, KPT, kolejność ich oblotu i ilość oblotów.

4. RODZAJE KONKURENCJI

I. Przeloty dowolne:

a. **odległościowe z maksymalnie 3 PZ** po trasach o długości $L \geq 100$ km.

Współczynnik konkurencji $f_k = 1,0$.

Konkurencja nie wymaga wcześniejszej deklaracji.

Przelot odległościowy od dowolnego WPT po wyczepieniu po trzech PZ wybranych w taki sposób, aby uzyskać największą odległość.

Nie ma punktów za prędkość.

Istnieje tylko jedna kategoria tego zadania.

b. **prędkościowe z maksymalnie 3 PZ** po trasach o długości $L \geq 100$ km.

Współczynnik konkurencji $f_k = 0,8$.

Konkurencja wymaga wcześniejszej deklaracji.

Konkurencja prędkościowa przez 3 punkty zwrotne wybrane w ten sposób aby uzyskać największą odległość. Konkurencja wymaga, by pilot zadeklarował co najmniej WPT oraz KPT. Dla celów określenia prawidłowej linii startu, wymagane jest, aby co najmniej jeden PZ był zadeklarowany. Jeśli nie PZ są zadeklarowane, dostosowanie linii startu jest określone poprzez KPT. Jeśli WPT i KPT mają takie same współrzędne deklaracja jest nieważna. Dla celów tej konkurencji wszystkie PZ wymienione w deklaracji są ignorowane, z wyjątkiem pierwszego, stosowanego do określania linii początkowej. Oficjalna odległość jest obliczona jako suma odległości wszystkich boków, ze środka linii startu, przez trzy PZ do WPT minus 2 km.

Istnieje tylko jedna kategoria tego zadania.

II. Przeloty prędkościowe docelowo-powrotne.

Współczynnik konkurencji $f_k = 1,0$.

Konkurencja wymaga wcześniejszej deklaracji.

Konkurencja polega na wykonaniu przelotu z WPT przez PZ do KPT. Przy czym WPT musi posiadać takie same współrzędne jak KPT.

Istnieją następujące kategorie tego zadania:

- a) o długości $L \geq 200$ km

- b) o długości $L \geq 300$ km

III. Przeloty prędkościowe po trasach trójkątów FAI.

Współczynnik konkurencji $f_k = 1,05$.

Konkurencja wymaga wcześniejszej deklaracji.

Konkurencja polega na wykonaniu przelotu z WPT przez 2 zadeklarowane PZ do KPT. Przy czym WPT musi posiadać takie same współrzędne jak KPT.

Geometria trasy musi wypełniać definicję trójkąta FAI.

Istnieją następujące kategorie tego zadania:

- a) odległości $100 \leq L < 200$ km
- b) odległości $200 \leq L < 300$ km
- c) odległości $300 \leq L < 400$ km
- d) odległości $400 \leq L < 500$ km
- e) odległości $500 \leq L < 600$ km
- f) odległości $600 \leq L < 750$ km
- g) o długości $L \geq 750$ km

IV. Przeloty prędkościowe po trasach trójkątów.

Współczynnik konkurencji $f_k = 1,0$.

Konkurencja wymaga wcześniejszej deklaracji.

Konkurencja polega na wykonaniu przelotu z WPT przez 2 zadeklarowane PZ do KPT. Przy czym WPT musi posiadać takie same współrzędne jak KPT.

Istnieją następujące kategorie tego zadania:

- a) odległości $100 \leq L < 200$ km
- b) odległości $200 \leq L < 300$ km
- c) odległości $300 \leq L < 400$ km
- d) odległości $400 \leq L < 500$ km
- e) odległości $500 \leq L < 600$ km
- f) odległości $600 \leq L < 750$ km
- g) o długości $L \geq 750$ km

V. Przeloty prędkościowe po 3 PZ.

Współczynnik konkurencji $f_k = 0,95$.

Konkurencja wymaga wcześniejszej deklaracji.

Konkurencja polega na wykonaniu przelotu z WPT przez 3 zadeklarowane PZ do KPT.

Istnieją następujące kategorie tego zadania:

- a) odległości $100 \leq L < 200$ km
- b) odległości $200 \leq L < 300$ km
- c) odległości $300 \leq L < 400$ km
- d) odległości $400 \leq L < 500$ km
- e) odległości $500 \leq L < 600$ km
- f) odległości $600 \leq L < 750$ km
- g) o długości $L \geq 750$ km

VI. Przeloty prędkościowe dwukrotne po trasach trójkątów FAI.

Współczynnik konkurencji $f_k = 0,95$.

Konkurencja wymaga wcześniejszej deklaracji.

Konkurencja polega na wykonaniu dwukrotnego przelotu z WPT przez 2 zadeklarowane PZ do KPT. Przy czym WPT musi posiadać takie same współrzędne jak KPT. Geometria trasy musi wypełniać definicję trójkąta FAI.

Istnieją następujące kategorie tego zadania:

- a) o długości całkowitej $200 \leq L < 400$ km
- b) o długości całkowitej $400 \leq L < 600$ km
- c) o długości całkowitej $L \geq 600$ km

V. Przeloty prędkościowe dwukrotne po trasach trójkątów.

Współczynnik konkurencji $f_k = 0,95$.

Konkurencja wymaga wcześniejszej deklaracji.

Konkurencja polega na wykonaniu dwukrotnego przelotu z WPT przez 2 zadeklarowane PZ do KPT. Przy czym WPT musi posiadać takie same współczędne jak KPT.

Istnieją następujące kategorie tego zadania:

- a) odległości $L \geq 200$ km

VII. Przeloty prędkościowe dwukrotne po 3 PZ.

Współczynnik konkurencji $f_k = 0,95$.

Konkurencja wymaga wcześniejszej deklaracji.

Konkurencja polega na wykonaniu dwukrotnego przelotu z WPT przez 3 zadeklarowane PZ do KPT.

Istnieją następujące kategorie tego zadania:

- a) odległości $L \geq 200$ km

VIII. Przeloty trzykrotne po trasach trójkątów FAI, trójkątów lub 3PZ:

Współczynnik konkurencji $f_k = 0,95$.

Konkurencja wymaga wcześniejszej deklaracji.

Istnieją następujące kategorie tego zadania:

- a) o długości całkowitej $L \geq 300$ km

5. DEFINICJE PUNKTOW TRASY PRZELOTU

5.1 Punktami trasy przelotu (WPT, PZ, KPT) mogą być dowolne punkty określone współrzędnymi geograficznymi WGS-84.

5.2 Start Lotny - Wyjściowy Punkt Trasy (WPT)

WPT osiąga się przez przekroczenie linii startu o długości 2×5 km, zorientowanej prostopadle do pierwszego boku trasy, w której środku znajduje się WPT.

5.3 Punkt Zwrotny (PZ)

PZ osiąga się przez znalezienie się w Strefie Obserwacji (OZ), będącej przestrzenią powietrzną ograniczoną cylindrem o promieniu $0,5$ km ze środkiem w PZ.

5.4 Meta - Końcowy Punkt Trasy (KPT) oraz Punkt Lądowania Pozornego

KPT osiąga się przez znalezienie się w Strefie Obserwacji (OZ), będącej przestrzenią powietrzną ograniczoną cylindrem o promieniu 2 km ze środkiem w KPT. Punkt Lądowania Pozornego to dowolny punkt wybrany przez pilota z zapisu rejestratora lotu (FIX), przez podanie jego współrzędnych geograficznych.

6. SPOSOBY DOKUMENTOWANIA PRZELOTU W CZS

Jedyną dopuszczalną metodą dokumentowania punktów trasy przelotu w CZS jest metoda GNSS. Dopuszcza się stosowanie innych urządzeń niż certyfikowane GNSS-FR pod warunkiem możliwości wprowadzenia deklaracji elektronicznej opisanej w pkt. 6.2 i tworzenia pliku w formacie IGC.

UWAGA:

1. W przypadku szybowców z własnym napędem wymagany jest certyfikowany rejestrator GNSS-FR z zapisem poziomego hałasu silnika (ENL).
2. W przypadku awarii rejestratora GNSS podczas przelotu, dokumentowanie przelotu może być kontynuowane drugim rejestratorem, z tym, że zastosowane drugie urządzenie musi dokumentować przelot do końca.

6.1 Ustawienia urządzeń rejestrujących

Zapisywanie pozycji geograficznej WGS - 84 (wraz z dokładnym czasem osiągnięcia każdego punktu).

6.2 Deklaracja trasy przelotu

Do pamięci rejestratora GNSS-FR muszą zostać wprowadzone następujące dane:

- a. imię i nazwisko pilota,
- b. typ szybowca i rozpiętość skrzydeł (rozpiętość skrzydeł należy podać w przypadku szybowców z wymiennymi końcówkami skrzydeł),
- c. WPT,
- d. PZ, jeżeli występują,
- e. KPT.

6.3 Dokumentowanie punktów trasy przelotu

a. Start Lotny.

Dla udokumentowania osiągnięcia WPT, pilot musi przelecieć przez linię Startu zdefiniowaną w punkcie 5.2. Czas startu lotnego użyty do obliczeń, powinien być interpolowany (z dokładnością do następnej sekundy) między pierwszym FIXem po przekroczeniu linii startu i ostatnim FIXem przed przekroczeniem linii startu.

b. Punkt Zwrotny.

Pilot musi się znaleźć w Strefie Obserwacji Punktu Zwrotnego określonej w p.5.3. Oblot PZ jest prawidłowy, jeżeli zapis GNSS-FR pokazuje ważny FIX lub linię prostą między kolejnymi ważnymi FIXami wewnątrz Strefy Obserwacji PZ.

c. Meta.

W celu udokumentowania osiągnięcia KPT, pilot musi się znaleźć w Strefie Obserwacji Końcowego Punktu Trasy określonej w p.5.4. Zaliczenie KPT jest prawidłowe, jeżeli zapis GNSS-FR pokazuje ważny FIX lub linię prostą między kolejnymi ważnymi FIXami wewnątrz Strefy Obserwacji KPT. Czas osiągnięcia KPT powinien być interpolowany (z dokładnością do następnej sekundy) między pierwszym FIXem po przekroczeniu strefy obserwacji i ostatnim FIXem przed przekroczeniem strefy.

7. OBLICZANIE PUNKTÓW

7.1 Punkty uzyskane za przelot obliczany jest automatycznie przez system <http://www.crosscountry.aero/> według następującego wzoru:

$$P = (10 \times L + 50 \times V_{rz}) \times f_k \times f_s$$

gdzie:

P - liczba punktów zawodnika

L - długość trasy przelotu [km]

V_{rz} - prędkość rzeczywista uzyskana w ukończonym przelocie prędkościowym [km/godz.]

f_k - współczynnik konkurencji

f_s - współczynnik szybowca (zgodnie z Załącznikiem Nr 1)

Liczba punktów zawodnika (P) zostanie zaokrąglona do najbliższej liczby całkowitej.

8. POSTANOWIENIA KONCOWE

- 8.1 Każdą konkurencję CZS można wykonać wielokrotnie, przy czym do klasyfikacji liczony będzie w danej konkurencji najwyższy punktowany wyczyn pilota.
- 8.2 Wynikiem zawodnika w CZS jest suma punktów uzyskanych w trzech najwyższych punktowanych przelotach, z których każdy wykonany jest w innej konkurencji CZS.
Wyczyny klasyfikowane w poszczególnych podpunktach opisanych literami (a – g) oznaczają osobne konkurencje (np. I a). Konkurencje I - VIII zaliczone jako zadeklarowane lub dowolne stają się oddzielnymi konkurencjami w CZS.
- 8.3 Zwycięzcą CZS zostaje pilot, który otrzyma sumarycznie największą liczbę punktów za maksymalnie trzy różne konkurencje.
- 8.4 Zespół Weryfikujący AP do dnia 31 października opracowuje wyniki wstępne, które publikuje na stronie internetowej <http://www.crosscountry.aero/>
- 8.5 Reklamacje w sprawie wyników wstępnych należy wносить na adres Komisji Szybowcowej AP do dnia 15 listopada. Wyniki końcowe zostaną opublikowane na stronie internetowej <http://www.crosscountry.aero/>, na stronie internetowej Komisji Szybowcowej AP i w prasie lotniczej.
- 8.6 W kwestiach spornych Komisja Szybowcowa AP ma prawo podejmowania ostatecznych decyzji.
- 8.7 Zwycięzca CZS zdobywa "Puchar Skrzydlatej Polski" stanowiący nagrodę przechodnią, a pierwsza dziesiątka zawodników otrzymuje dyplomy okolicznościowe "Skrzydlatej Polski" i Aeroklubu Polskiego. Zdobywca pucharu jest zobowiązany do jego zwrotu do Działu Szkolenia i Sportu AP do końca roku.
- 8.8 Nagrody i dyplomy zostaną wręczone na styczniowym Ogólnopolskim Forum Szybowcowym.
- 8.9 W sprawach nie omówionych w niniejszym regulaminie obowiązują odpowiednie postanowienia Kodeksu Sportowego FAI.
- 8.11 Do wiążącego interpretowania postanowień niniejszego Regulaminu i innych ustaleń związanych z CZS upoważniona jest Komisja Szybowcowa AP.
- 8.12 Regulamin wchodzi w życie z dniem 10 maja 2015r, tym samym tracą moc wszystkie poprzednie regulaminy dotyczące rozgrywania Całorocznych Zawodów Szybowcowych. Przeloty wykonane w okresie do 10.05.2015 zostają przyporządkowane do konkurencji i podlegają punktacji zgodnie z niniejszym Regulaminem.

Przewodniczący Komisji Szybowcowej Aeroklubu Polskiego	Sekretarz Generalny Aeroklubu Polskiego
Marek Szumski	Ryszard Michalski