

UWAGA!!! Poniższe tłumaczenie ma charakter wyłącznie informacyjny. W przypadku jakichkolwiek rozbieżności z oryginalną wersją niniejszego regulaminu, obowiązuje wersja angielska zamieszczona na stronie: <http://www.onlinecontest.org/olc-2.0/gliding/cms.html?url=rules>

Wersja z 23.03.2014

tłumaczenie: Piotr Jarysz

1 Przepisy ogólne

1.1 Cele

Celem zawodów „Online Contest” (OLC) umożliwienie szybkiego zgłaszania przelotów szybowcowych, bez konieczności składania deklaracji przelotu, dla umożliwienia porównania bieżących wyników w formie zdecentralizowanych zawodów. Zawody mają służyć motywowaniu do wykonywania przelotów szybowcowych, a także poprawić widoczność popularność sportu szybowcowego.

1.2 Organizator

Segelflugszene gemeinnützige GmbH (organizacja non-profit)

1.3 Miejsce i czas rozgrywania

1.3.1 Punktacja krajowa

Punkty za lot przyznane zostaną temu krajowi, z którego nastąpił start (start ziemny) do danego lotu

1.3.2 Okres rozgrywania

Ostatnim dniem bieżącego roku rozgrywania zawodów OLC jest zawsze czwarty poniedziałek września. Kolejny dzień jest początkiem kolejnego roku zawodów.

1.4 Uczestnicy

Uczestnikami są osoby fizyczne (patrz warunki uczestnictwa)

1.5 Ważność wyników

Wynik każdego lotu staje się wynikiem ostatecznym 14 dni po jego zgłoszeniu, o ile nie wpłyną żadne protesty dotyczące tego lotu. Uczestnicy są zobowiązani do przechowywania plików IGC przez okres miesiąca od zakończenia bieżącego okresu rozgrywania.

1.6 Rejestracja uczestników

Uczestnicy rejestrują się on-line za pomocą formularza znajdującego się na stronie <http://www.onlinecontest.org> i muszą potwierdzać rejestrację corocznie. Podczas rejestracji uczestnik potwierdza znajomość i akceptację warunków uczestnictwa.

1.7 Naruszenia

W przygotowaniu

1.8 Protesty – Jury

W przygotowaniu

1.9 Zwycięzca

Zwycięzcą i jednocześnie Mistrzem OLC danego roku rozgrywania zawodów jest uczestnik, który zdobędzie najwięcej punktów w sześciu lotach.

2 Klasy zawodów

Wszystkie szybowce, również motoszybowce, są oceniane w ramach jednej klasy. Dla wyrównania różnic pomiędzy szybowcami stosowana jest tabela współczynników DAeC (http://static.onlinecontest.org/files/rules/DAeC-Index_1402dd.pdf, wersja z kwietnia 2012). Szybowce nie uwzględnione w tej tabeli będą dodane w ramach systemu OLC.

3 Dokumentacja lotu i zgłoszenie

3.1 Dokumentacja

Dopuszcza się wyłącznie dokumentację za pomocą rejestratorów GNSS. Przewiduje się 2 poziomy weryfikacji:

i) przy pomocy rejestratorów certyfikowanych przez FAI (zielona ikona V w oknie informacji)

ii) przy pomocy rejestratorów zatwierdzonych przez OLC (niebieska ikona V w oknie informacji) Są to wszystkie pozostałe rejestratory GPS, których zapis może zostać odczytany przez oprogramowanie OLC.

Certyfikowane rejestratory są wymagane dla lotów w ramach ligi i lotów prędkościowych.

W przypadku lotów motoszybowcami rejestrator musi posiadać możliwość zapisu czasu pracy silnika.

Aktualna lista rejestratorów możliwych do użycia w ramach OLC opublikowana jest na stronie (<http://static.onlinecontest.org/files/rules/OLC-recorder.pdf>).

3.2 Zgłoszenie lotu

Każdy lot musi zostać zgłoszony online poprzez formularz dostępny na stronie: <http://www.onlinecontest.org> lub <http://www.olc-pda.org> nie później, niż 48 godzin po lądowaniu (lub, jeśli zapis został przerwany przed lądowaniem, 48 godzin po ostatniej zapisanej pozycji). Przy zgłoszeniu lotu uczestnik potwierdza poprawność podanych informacji.

4 Zasady punktacji

4.1 Zasady ogólne:

Systemy punktowania używane dotychczas: „OLC Classic” i „OLC FAI” będą połączone w nowy system „OLC Plus” począwszy od października 2010. Oprogramowanie oceniające wybiera spośród wszystkich zapisanych pozycji zawierających się w swobodnej części lotu do 5 punktów zwrotnych oraz punkt końcowy tak, by spełnić następujące warunki:

1) Podstawowa punktacja za odległość (1 punkt za km) od punktu startu, poprzez wszystkie punkty zwrotne, do punktu końcowego są zmaksymalizowane

2) Wysokość startu jest nie większa niż 1000m nad wysokością punktu końcowego.

Aby promować przeloty w szerszym terenie, przyznawany jest tak zwany bonus FAI. W tym celu oprogramowanie oceniające sprawdza, czy w trasę lotu można wpisać trójkąt FAI, jeśli tak, określa największy z możliwych trójkątów dla obliczenia bonusu FAI.

4.2 Zasady szczegółowe

- Początek punktowania – czas w którym rozpoczyna się lot swobodny
 - Koniec punktowania: czas, w którym kończy się lot swobodny
 - punkt startu: pozioma pozycja GPS oznaczająca początek punktowanej trasy lotu
 - punkt mety: pozioma pozycja GPS oznaczająca koniec punktowanej trasy lotu
 - punkt zwrotny: pozioma pozycja GPS pomiędzy punktem startu a punktem mety (automatycznie wyznaczany po locie przez program oceniający)- wysokość startu: wysokość w punkcie startu
 - wysokość mety: wysokość w punkcie mety
 - odległość FAI: suma długości boków pomiędzy punktami zwrotnymi FAI
- Pod uwagę brane są wyłącznie pozycje pomiędzy początkiem punktowania, a końcem punktowania.

4.3 Punktacja

4.3.1 Przeloty OLC Classic

Z zapisanej trasy wybierane są: punkt startu, do 5 punktów zwrotnych i punkt mety w taki sposób, by podstawowe punkty za odległość od punktu startu, poprzez kolejne punkty zwrotne, do mety były możliwie największe oraz by różnica wysokości pomiędzy punktem startu i mety nie była większa niż 1000m.

4.3.2 Przeloty FAI-OLC

Jeśli to możliwe, z zapisanej zamkniętej trasy wybierane są trzy punkty zwrotne wyznaczające trójkąt FAI o największym możliwym obwodzie. Przy tym:

- długość najkrótszego boku musi stanowić minimum 28% obwodu trójkąta FAI
- jeśli obwód trójkąta wynosi 500km, lub więcej, najkrótszy bok musi stanowić co najmniej 25% a najdłuższy co najwyżej 45% obwodu trójkąta FAI.

Punkt startu może znajdować się pomiędzy dwoma punktami zwrotnymi trójkąta. Trasa lotu jest uznawana za zamkniętą, jeżeli punkt mety znajduje się w odległości nie większej, niż 1 km od punktu mety oraz różnica wysokości pomiędzy punktem startu i mety nie była większa niż 1000m (Wskazówka – przy planowaniu trójkąta FAI punkt startu powinien zostać określony przed lotem, aby móc zakończyć lot osiągając ten punkt po powrocie).

4.4 Punktacja OLC Plus

Podstawowa punktacja odległościowa w OLC Classic wynosi 1 punkt za kilometr.

Podstawowa punktacja w OLC FAI wynosi 0,3 punktu za kilometr. Te punkty stanowią bonus FAI.

Podstawowa punktacja OLC Plus stanowi sumę podstawowej punktacji OLC Classic i OLC FAI.

Dla wyrównania różnic pomiędzy szybowcami, podstawowe punkty mnożone są przez 100 i

dzielone przez odpowiedni współczynnik OLC. Wynik zaokrąglony do jednej setnej punktu stanowi końcowy wynik lotu.
Minimalna punktacja za lot wynosi 50pkt. Krótsze loty są wyświetlane w tabeli, jednak nie są uwzględniane w punktacji.

5 Zmiany regulaminu

6 Warunki uczestnictwa

6.1 Uczestnictwo i rejestracja

Uczestnikami są indywidualni piloci, lub zespoły dwóch pilotów w przypadku szybowców dwumiejscowych

Uczestnictwo jest bezpłatne.

Rejestracja możliwa jest wyłącznie online poprzez formularz na stronie:

<http://www.onlinecontest.org> i musi być dokonywana raz do roku.

Rejestrując się uczestnicy zgadzają się z regulaminem zawodów.

6.2 Publikowanie danych/Prawo do wykorzystania

Uczestnik zgadza się, by dane jego lotu były publikowane w internecie na stronie:

www.onlinecontest.org

Prawo do wykorzystania zapisu lotu przez organizatora OLC jest niewyłączne, lecz nieodwołalne i bezterminowe.

6.3 Zgodność z przepisami lotniczymi/ naruszenia przestrzeni powietrznej

Organizator OLC przyjmuje, że uczestnicy nie naruszają przepisów lotniczych, ani żadnych innych przepisów podczas lotów OLC. Przykładowo zezwolenie na wlot do dowolnego obszaru wymagającego takiego zezwolenia, musi zostać uzyskane od odpowiedniej władzy. OLC nie będzie jednak dochodzić, czy stosowne zezwolenie zostało uzyskane. Nie jesteśmy ani kompetentną, ani właściwą stroną w tej materii.

Jeśli organizator OLC uzyska dla przykładu wiedzę, że w związku z lotem OLC została nałożona grzywna, organizator zastrzega sobie prawo do podjęcia działań wykraczających poza ten regulamin.

Naturalnie każdy ma prawo dotrzeć do pilota w przypadku naruszenia przestrzeni powietrznej. W gestii władz, lub przedstawicieli Aeroklubów Narodowych leży ocena czy nastąpiło naruszenie przepisów, lub naruszenie przestrzeni powietrznej.