

**REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH  
SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

**AEROKLUB POLSKI**

**REGULAMIN ZAWODÓW  
I MISTRZOSTW POLSKI  
W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH –  
SZYBOWCOWEGO GRAND PRIX (SGP)**

Wersja 1  
Obowiązuje od 1 października 2009

**REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH  
SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

Spis Treści

Strona tytułowa .....	1
Spis treści .....	2
Spis ważniejszych skrótów użytych w tekście .....	3
<b>CZĘŚĆ 1    OGÓLNA.....</b>	<b>4</b>
1.0 <b>DEFINICJE</b>	
1.1 <b>CELE MISTRZOSTW POLSKI I ZAWODÓW W WYŚCIGACH           SZYBOWCOWYCH</b>	
1.2 <b>WYMAGANIA OGÓLNE</b>	
1.3 <b>KLASY SZYBOWCÓW</b>	
1.4 <b>ODPOWIEDZIALNOŚĆ ORGANIZATORA</b>	
<b>CZĘŚĆ 2    OSOBY FUNKCYJNE.....</b>	<b>5</b>
2.1 <b>DYREKTOR</b>	
2.2 <b>KOMISJA SĘDZIOWSKA</b>	
2.3 <b>KOMISJA SPORTOWA</b>	
<b>CZĘŚĆ 3    PILOCI.....</b>	<b>6</b>
3.1 <b>ZASADY KWALIFIKACJI</b>	
3.2 <b>ZGŁOSZENIA</b>	
3.3 <b>WYMAGANIA W STOSUNKU DO PILOTÓW</b>	
3.4 <b>REJESTRACJA ZAWODNIKÓW</b>	
3.5 <b>UBEZPIECZENIA</b>	
<b>CZĘŚĆ 4    WYMAGANIA TECHNICZNE.....</b>	<b>8</b>
4.1 <b>SZYBOWCE I ICH WYPOSAŻENIE</b>	
4.2 <b>MAKSYMALNA MASA SZYBOWCA</b>	
4.3 <b>OZNAKOWANIE SZYBOWCÓW</b>	
4.4 <b>SYSTEM TRANSMISJI PARAMETRÓW LOTU</b>	
<b>CZĘŚĆ 5    PROCEDURY LOTNE.....</b>	<b>9</b>
5.1 <b>ZASADY OGÓLNE</b>	
5.2 <b>ODPRAWA PRZEDLOTOWA</b>	
5.3 <b>POMOC Z ZEWNĄTRZ DLA ZAWODNIKÓW</b>	
5.4 <b>PROCEDURY KONTROLOWANIA LOTU</b>	
<b>CZĘŚĆ 6    KONKURENCJE.....</b>	<b>11</b>
6.1 <b>KONKURENCJE MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH           SZYBOWCOWYCH</b>	
<b>CZĘŚĆ 7    PROCEDURY LOTNE MISTRZOSTW.....</b>	<b>11</b>
7.1 <b>USTAWIENIE NA STARCIE (GRID)</b>	
7.2 <b>STARTY ZIEMNE</b>	
7.3 <b>START LOTNY</b>	
7.4 <b>PUNKTY ZWROTNE</b>	
7.5 <b>ŁĄDOWANIE POZA LOTNISKIEM MISTRZOSTW</b>	
7.6 <b>META</b>	
7.7 <b>PROCEDURA ŁĄDOWANIA</b>	
7.8 <b>DOKUMENTACJA LOTU</b>	

<b>REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009</b>
--

<b>CZEŚĆ 8</b>	<b>PUNKTACJA I WYNIKI.....</b>	<b>15</b>
8.1	DEFINICJE	
8.2	WYNIK PODSTAWOWY	
8.3	SYSTEM PUNKTACJI WEDŁUG ZAJĘTYCH MIEJSC	
8.4	PARAMETRY PUNKTACJI	
8.5	WZÓR OBLICZANIA PUNKTACJI	
8.6	KARY I DYSKWALIFIKACJE	
8.7	LISTA PUNKTACJI KARNEJ	
<b>CZEŚĆ 9</b>	<b>ZAŻALENIA I PROTESTY.....</b>	<b>19</b>
9.1	ZAŻALENIA	
9.2	PROTESTY	
9.3	ROZPATRYWANIE PROTESTÓW	
9.4	ODWOŁANIA OD DECYZJI KOMISJI SPORTOWEJ MISTRZOSTW	
<b>CZEŚĆ 10</b>	<b>WYNIKI.....</b>	<b>20</b>
10.1	WYNIKI	
10.2	ZATWIERDZENIE WYNIKÓW	
10.3	ROZDANIE NAGRÓD	
<b>ANEX 1</b>	<b>REGULAMIN LOKALNY.....</b>	<b>21</b>

### Spis ważniejszych skrótów użytych w tekście

<b>AP</b>	- Aeroklub Polski
<b>FAI</b>	- Międzynarodowa Federacja Lotnicza(Federation Aeronautique International)
<b>fix</b>	- cyfrowy zapis parametrów lotu w danej chwili zgodny z wymogami IGC
<b>GNSS</b>	- ogólne określenie systemów nawigacji satelitarnej (Global Navigation Satellite System)
<b>GNSS FR</b>	- przyrząd przeznaczony do cyfrowej rejestracji parametrów lotu .
<b>IGC</b>	- Międzynarodowa Komisja Szybowcowa FAI (Internat. Gliding Commis.)
<b>KPT</b>	- Końcowy Punkt Trasy
<b>MoP</b>	- silnik przeznaczony do szybowca (Means of Propulsion)
<b>MPwWS</b>	- Mistrzostwa Polski w Wyścigach Szybowcowych
<b>ZwWS</b>	- Zawody w Wyścigach Szybowcowych
<b>odd.KPT</b>	- oddalony Końcowy Punkt Trasy (Remote Flight Line)
<b>PD</b>	- Punkt Dolotowy
<b>PLP</b>	- Pozorne Lądowanie Przygodne (Virtual Outlanding)
<b>PZ</b>	- Punkt Zwrotny
<b>RL</b>	- Regulamin Lokalny
<b>RLP</b>	- Rzeczywiste Lądowanie Przygodne
<b>SGP</b>	- Szybowcowe Grand Prix
<b>WPT</b>	- Wyjściowy Punkt Trasy

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

## **CZEŚĆ 1 - OGÓLNA**

### **1.0 DEFINICJE.**

- a. **Szybowcowe Grand Prix (Sailplane Grand Prix):** Gdziekolwiek użyto tej nazwy odnosi się ona zarówno do zawodów rangi Mistrzostw Polski jak i zawodów innej rangi organizowanych w Polsce.
- b. **Mistrzostwa Polski w Wyścigach Szybowcowych – Szybowcowe Grand Prix Polski:** zatwierdzone przez Zarząd AP, których głównym celem jest wyłonienie Mistrza Polski w Wyścigach Szybowcowych.
- c. **Zawody w Wyścigach Szybowcowych – Szybowcowe Grand Prix:** zatwierdzone przez Zarząd AP zawody, których głównym celem jest wyłonienie Zwycięzcy.
- 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.*

### **1.1 CELE MISTRZOSTW POLSKI I ZAWODÓW W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH.**

#### **Celami MPwWS i ZwWS jest:**

- a. Wyłonienie mistrzów i wicemistrzów Polski i zwycięzców innych zawodów w wyścigach szybowcowych;
- b. Uzyskanie punktów do rankingu pilotów szybowcowych;
- c. Sprawienie by zawody szybowcowe były łatwiejsze do zrozumienia i bardziej atrakcyjne dla widzów i mediów;
- d. Promowanie sportu szybowcowego;
- e. Rozwijanie przyjaźni, współpracy i wymiana informacji pomiędzy pilotami szybowcowymi;
- f. Rozwijanie bezpiecznych procedur, zasad partnerstwa i uczciwej rywalizacji w sporcie szybowcowym.

### **1.2 WYMAGANIA OGÓLNE.**

- 1.2.1 **MPwWS i ZwWS** muszą być rozgrywane zgodnie z Przepisami Sportowymi FAI sekcją ogólną i Sekcją 3 (Szybowce i Motoszybowce) oraz w zgodzie z tym dokumentem.
- 1.2.2 Zwycięzcą mistrzostw i zawodów zostaje pilot, który zgromadzi największą ilość punktów poprzez zsumowanie punktów za miejsca w poszczególnych konkurencjach ( patrz punkt 10.2). Zwycięzca Mistrzostw Polski w Wyścigach Szybowcowych zostaje uhonorowany tytułem „Mistrza Polski w Wyścigach Szybowcowych”.
- 1.2.3 Całkowity czas trwania mistrzostw i zawodów nie powinien być nie krótszy niż 6 i nie dłuższy niż 8 dni. Bezpośrednio przed zawodami organizator powinien zorganizować co najmniej jedną oficjalną konkurencję treningową dostępną dla wszystkich zawodników.
- 1.2.4 Językiem oficjalnym mistrzostw i zawodów jest język Polski. Wszystkie informacje i regulacje przekazywane zawodnikom, ogłoszenia publiczne i odprawy przedlotowe będą dostępne w języku polskim. Jeśli będą startować piloci zagraniczni to językiem dodatkowym będzie język angielski.

### **1.3 KLASY SZYBOWCÓW.**

Mistrzostwa i zawody mogą być rozgrywane w jednej z klas FAI na szybowcach jednomiejscowych. Klasa musi być określona w regulaminie lokalnym. Do obliczania wyników nie będą uwzględniane współczynniki wyrównawcze. Wszystkie typy spełniające warunki klasy zostaną dopuszczone do zawodów włączając w to szybowce z napędem, pod warunkiem, że będą wyposażone w sprawny rejestrator pacy napędu.

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

## **1.4 ODPOWIEDZIALNOŚĆ ORGANIZATORA.**

**1.4.1** Organizator musi przeprowadzić zawody w sposób bezpieczny i zgodnie z zasadami fair play.

**1.4.2** Organizator musi:

- a. zapewnić wszelkie środki niezbędne do sprawnego przebiegu zawodów,
- b. zapewnić każdemu zawodnikowi pełną informację na temat dojazdu do miejsca zawodów i dostarczyć 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, niebezpiecznych i ograniczonych oraz rejon rozgrywania zawodów w standardowym formacie zalecanym przez AP (plik tekstowy),
- e. udostępnić możliwie najpełniejszą informację meteorologiczną zawodnikom i pomocnikom podczas trwania zawodów,
- f. opublikować pliki określone w punktach c i d na oficjalnej stronie internetowej zawodów 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** Organizator może przeprowadzać kontrolę antydopingową zgodnie z przepisami FAI i wymaganiami narodowymi.

**1.4.4** Organizator jest zobowiązany wpłacić opłatę do AP za wpisanie zawodów do kalendarza imprez zgodnie z decyzją AP.

**1.4.5** Koszty podróży i zakwaterowania osób funkcyjnych podczas zawodów obciążają organizatora.

## **CZEŚĆ 2 - OSOBY FUNKCJNE PODCZAS ZAWODÓW**

### **2.1 DYREKTOR.**

Dyrektora mistrzostw i zawodów powołuje Dyrektor Sportowy AP. Dyrektor jest odpowiedzialny za przeprowadzenie zawodów. Inne osoby wymienione poniżej asystują dyrektorowi zawodów. Dyrektor jest odpowiedzialny za dobre i sprawne zarządzanie podczas zawodów. Dyrektor mistrzostw lub jego zastępca musi być obecny na miejscu zawodów w czasie, kiedy wykonywane są loty związane z rozgrywaniem konkurencji zawodów. Ponadto:

- a. Podejmuje decyzje operacyjne w zgodzie z regulaminem mistrzostw i przepisami części ogólnej Kodeksu Sportowego FAI oraz niezwłocznie je publikuje w sposób i w miejscu uwzględnionym w RL.
- b. Nakłada kary i dyskwalifikuje zawodników łamiących regulamin zgodnie z zapisem punktu 8.6 i listą punktacji karnej w punkcie 8.7.
- c. Przedstawia materiał dowodowy Przewodniczącemu Komisji Sportowej mistrzostw na jego prośbę.
- d. Publikuje oficjalną listę startową zawodników, wyniki poszczególnych konkurencji i wyniki końcowe mistrzostw w najkrótszym możliwym czasie. Jest odpowiedzialny za dostarczenie Dyrektorowi Sportowemu AP sprawozdania zawierającego pełną listę wyników.

### **2.2 KOMISJA SĘDZIOWSKA.**

Komisję sędziowską mistrzostw i zawodów powołuje dyrektor zawodów. W skład Komisji Sędziowskiej mistrzostw wchodzi:

- Przewodniczący Komisji Sędziowskiej,
- Zastępca Przewodniczącego Komisji Sędziowskiej,
- Członkowie Komisji Sędziowskiej.

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

Komisja Sędziowska zawodów odpowiada za zgodne z regulaminem obliczenie wyników poszczególnych konkurencji i wyników końcowych mistrzostw i zawodów. Przewodniczącemu i Zastępcę Przewodniczącemu Komisji Sędziowskiej powołuje się spośród Komisarzy Sportowych AP.

## **2.3 KOMISARZ SPORTOWY.**

Komisarz Sportowy Mistrzostw i zawodów odpowiada za przeprowadzenie mistrzostw zgodnie z obowiązującymi regulaminami, kontroluje obliczanie wyników i rozpatruje zażalenia i protesty składane przez zawodników podczas mistrzostw. Komisarz Sportowy nie może być zawodnikiem w danych zawodach, sędzią i nie może pełnić podczas zawodów funkcji związanych z organizacją danych zawodów. Komisarza Sportowego mistrzostw zatwierdza Dyrektor Sportowy AP. Komisarz Sportowy mistrzostw musi posiadać uprawnienie Komisarza Sportowego AP.

Komisarz Sportowy zawodów jest najwyższą instancją sportową podczas Zawodów.

- 2.3.1** Komisarz Sportowy powinien być obecny w miejscu rozgrywania zawodów i musi posiadać gruntowną wiedzę na temat: Kodeksu Sportowego FAI (Sekcja Ogólna i Sekcja 3) Regulaminu Zawodów oraz RL obowiązującego podczas zawodów. Komisarz Sportowy musi zachować bezstronność i niezależność od decyzji Organizatora Zawodów. Jednakże powinien być gotowy do udzielania rad i odpowiadania na pytania zadawane przez osoby funkcyjne w sprawach dotyczących interpretacji przepisów i ogólnego przebiegu imprezy.
- 2.3.2** Komisarz Sportowy ma prawo żądać od organizatorów przestrzegania Kodeksu Sportowego FAI oraz opublikowanego Regulaminu Zawodów i RL. Jeśli Organizatorzy nie spełnią tego warunku Komisarz Sportowy ma prawo przerwać zawody do czasu, kiedy wszelkie procedury zawodów będą zgodne z obowiązującymi regulaminami.
- 2.3.3** Komisarz Sportowy ma prawo zakończyć zawody, jeśli organizatorzy nie będą przestrzegać Kodeksu Sportowego FAI i Regulaminu Zawodów oraz RL.
- 2.3.4** Komisarz Sportowy rozpatruje protesty zawodników w obecności Dyrektora Mistrzostw i wydaje decyzję tak szybko jak to możliwe.
- 2.3.5** Komisarz Sportowy przestaje pełnić swoje obowiązki dopiero po wydaniu decyzji w sprawie wszystkich protestów, które zostały poprawnie złożone.
- 2.3.6** Komisarz Sportowy musi złożyć sprawozdanie dotyczące każdego protestu do Dyrektora Sportowego AP.
- 2.3.7** Ostatnią czynnością Komisarza Sportowego jest zatwierdzenie wyników końcowych Zawodów i ogłoszenie Zawodów ważnymi wraz z oświadczeniem, że były prowadzone w zgodzie z Regulaminem i decyzjami Komisarza Sportowego.

## **CZEŚĆ 3 - PILOCI**

### **3.1 ZASADY KWALIFIKACJI.**

- a.** Do startu w mistrzostwach i zawodach dopuszczeni będą piloci spełniający wymogi wyszczególnione w punkcie 3.3 niniejszego regulaminu. Maksymalna liczba pilotów nie może być większa jak 20 zawodników. Jeśli w terminie określonym przez organizatora zgłosi się więcej jak 20 pilotów to organizator dokona selekcji w oparciu o „Listę rankingową pilotów szybowcowych po sezonie poprzedzającym rozgrywanie mistrzostw – klasyfikacja ogólna”. Do mistrzostw zostaną dopuszczeni piloci zajmujący wyższą pozycję w rankingu. Pozostali zgłoszeni piloci będą wpisani na listę rezerwową i będą dopuszczeni do mistrzostw w przypadku rezygnacji z udziału zawodników z listy zasadniczej.
- b.** Organizator powinien zarezerwować minimum pięć miejsc dla pilotów zagranicznych. Jeśli po zakończeniu przyjmowania zgłoszeń do zawodów zarezerwowane miejsca nie zostały zajęte przez pilotów zagranicznych, mogą być wykorzystane przez zawodników krajowych. Jeśli w dniu zakończenia przyjmowania zgłoszeń, na liście zgłoszonych zawodników jest więcej niż pięciu zawodników zagranicznych to pierwszeństwo przysługuje pilotom zagranicznym zajmującym wyższe miejsce w rankingu IGC obowiązującym w dniu zakończenia przyjmowania zgłoszeń.

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

**3.1.1** Zawodnicy i członkowie ekip, przez fakt zgłoszenia się do zawodów, zgadzają się postępować zgodnie z regulaminem mistrzostw i regulaminem lokalnym, zgodnie z zasadami i wymaganiami określonymi przez organizatora na odprawie, oraz ograniczeniami przestrzeni powietrznej w czasie zawodów. Muszą również zaakceptować bez zastrzeżeń wszystkie konsekwencje zawodów (np. patrz punkt 3.5 ubezpieczenia).

## **3.2 ZGŁOSZENIA.**

**3.2.1** Zgłoszenie do zawodów jest akceptowane tylko wtedy, jeśli było wysłane przed terminem końcowym zgłoszeń, na oficjalnym druku zgłoszeniowym wraz z pełną opłatą wpisową. Zgłoszenia niekompletne i zawierające nieprawidłowe informacje nie będą uznane. Pozostałe zasady określa RL.

### **3.2.2 Opłata wpisowa.**

Wpisowe powinno pokryć koszty przeprowadzenia mistrzostw z wyjątkiem holi do konkurencji które muszą być opłacone w terminie określonym przez organizatora. Uczestnik który się wycofa nie ma prawa do zwrotu jakichkolwiek opłat.

Wpisowe zwraca się w przypadku:

- (i) W całości, jeśli zawody zostały odwołane,
- (ii) W niewykorzystanej części jeśli zawody zostały przerwane lub odwołane z powodu siły wyższej,

### **3.2.3 Odrzucanie zgłoszeń.**

Organizator nie może odrzucić zgłoszenia do mistrzostw złożonego w dobrej wierze i zgodnie z zasadami składania zgłoszeń.

## **3.3 WYMAGANIA W STOSUNKU DO PILOTÓW.**

Prawo startu w zawodach mają piloci spełniający niżej wymienione warunki minimalne

- a. nalot: 150 godzin nalotu samodzielnego na szybowcach i 3000 km przelotów;
- b. przed zawodami, w roku rozgrywania zawodów:
  - 3 lądowania, w tym 1 na typie szybowca, na którym startuje;
  - 5 godzin nalotu samodzielnego, w tym 3 godziny na typie szybowca, na którym startuje;
  - 1 przelot o długości nie mniejszej jak 100 km;
- c. spełniać dodatkowe kryteria uczestnictwa, które mogą być ustalone przez Organizatora;

## **3.4 REJESTRACJA ZAWODNIKÓW.**

**3.4.1** Po przybyciu na miejsce zawodów każdy zawodnik musi zgłosić się do Biura Rejestracyjnego w celu kontroli dokumentów i uzyskania wszelkich dodatkowych informacji.

**3.4.2** 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.

**3.4.3** Organizatorzy, jeśli zajdzie stosowna potrzeba, mogą wymagać następujących dokumentów z ważnością do ostatniego dnia mistrzostw i ich tłumaczeń:

Dotyczy pilota:

- a. licencję pilota szybowcowego lub jej odpowiednik,
- b. orzeczenie lotniczo-lekarskie,
- c. książkę pilota szybowcowego z aktualnym nalotem,
- d. licencję zawodnika,
- e. licencję klubu sportowego w dyscyplinie szybownictwo (w przypadku braku licencji pilot będzie dopuszczony do mistrzostw jako zawodnik nie zrzeszony).
- f. świadectwo radiooperatora,
- g. ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) zawodnika.
- h. ubezpieczenie zdrowotne obejmujące kraje, nad którymi przewidywane są loty podczas mistrzostw oraz dokument potwierdzający narodowość lub certyfikat zamieszkania (FAI część ogólna 3.7)

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

W stosunku do szybowca:

- a. Poświadczenie zdatności do lotu (ARC) lub pozwolenie na loty nie wykluczające udziału w zawodach;
- b. Świadectwo rejestracji;
- c. Pozwolenie na radiostację pokładową;
- d. Instrukcję użytkownika w locie;
- e. Książkę szybowca ze wszystkimi wymaganymi wpisami: nalot, czynności okresowe;
- f. Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej szybowca (OC);

3.4.4 Organizatorzy mogą wymagać również innych dokumentów (patrz RL) i mogą określić w RL, które dokumenty powinny się znajdować na pokładzie szybowca.

## **3.5 UBEZPIECZENIA.**

3.5.1 Szybowiec musi być ubezpieczony od odpowiedzialności cywilnej (OC) na kwotę określoną przez organizatora.

3.5.2 Ubezpieczenie zdrowotne pilotów musi obejmować zasięgiem wszystkie kraje, nad którymi będą rozgrywane konkurencje mistrzostw i musi pokrywać koszty leczenia zachorowań i wypadków, obejmować koszty leczenia szpitalnego na miejscu i koszty transportu do kraju zamieszkania.

3.5.3 Ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) zawodnika są obowiązkowe. Każdy zawodnik musi podpisać oświadczenie, że w razie wypadku nie będzie rościł pretensji o odszkodowanie od organizatora i AP.

3.5.3 Wymagane ubezpieczenia powinny być dostępne do nabycia w miejscu rozgrywania zawodów.

## **CZEŚĆ 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:

- a. sprawny technicznie szybowiec z odpowiednimi potwierdzeniami w dokumentacji technicznej,
- b. spadochron z ważnością ułożenia obejmującą czas trwania zawodów,
- c. rejestrator GNSS-FR zatwierdzony przez IGC ze skalowaniem sondy ciśnieniowej
- d. sprawną radiostację pokładową,
- e. apteczkę pierwszej pomocy,
- f. wyposażenie do przetrwania w terenie przygodnym,
- g. samochód i przyczepę transportową,
- h. inne elementy wyposażenia wyszczególnione w piśmie organizacyjnym i RL.

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

4.1.2 Szybowiec uczestniczący w zawodach musi posiadać świadectwo zdatności do lotu lub pozwolenie na loty nie wykluczające uczestnictwa w zawodach i musi być użytkowany zgodnie z ograniczeniami świadectwa zdatności do lotu lub pozwolenia na loty.

4.1.3 Każde uszkodzenie szybowca musi zostać zgłoszone organizatorowi bezzwłocznie. Uszkodzony szybowiec może zostać naprawiony. Następujące części mogą być wymienione: stery, kompletny statecznik poziomy, hamulce, klapy, kabina (oszklenie kabiny w całości z ramą i mocowaniem), podwozie, klapy podwozia, śmigło, mocowania nie będące mocowaniami strukturalnymi, końcówki skrzydeł i winglety. Nie można wymienić całej zewnętrznej części skrzydła w skrzydłach dzielonych lub całego skrzydła.

Jeśli uszkodzenie nie wynikało z winy pilota, cały szybowiec lub jakakolwiek jego część może być wymieniona za zgodą dyrektora mistrzostw. Uszkodzenie przy lądowaniu zwykle traktuje się jako uszkodzenie z winy pilota.



## **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

- 4.1.4** Zawodnik uczestniczący w kolizji w powietrzu nie może kontynuować lotu i musi lądować tak szybko jak to praktycznie możliwe. Wynik obu pilotów będzie traktowany jak lądowanie w miejscu kolizji.
- 4.1.5** Utrzymanie sprawności do lotu, zachowanie bezpieczeństwa, bezpieczna obsługa zawodniczych szybowców i jakiegokolwiek związanego z tym wyposażenia oraz samochodów pozostaje zawsze w odpowiedzialności zawodnika.
- 4.1.6** Każdy pilot, zajmujący miejsce w uczestniczącym w zawodach szybowcu, musi używać pasów bezpieczeństwa biodrowych i barkowych oraz musi mieć zapięty sprawny spadochron podczas każdego lotu.
- 4.1.7** Każdy szybowiec musi zostać udostępniony Organizatorom podczas weryfikacji technicznej przed rozpoczęciem zawodów, 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, wingletemi 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 uległa zmianie.
- 4.1.8** Organizatorzy mają prawo dokonać inspekcji uczestniczącego w zawodach szybowca w każdej chwili podczas trwania zawodów szybowcowych, aż do momentu rozdania nagród.

### **4.2 MAKSYMALNA MASA SZYBOWCA.**

- a. Organizatorzy mogą narzucić ograniczenia, dotyczące maksymalnych mas startowych, biorąc pod uwagę takie czynniki operacyjne, jak: występujące przeszkody, granice pola wzlotów, ograniczenia dotyczące pasów startowych i samolotów holujących, warunki pogodowe.
- b. Organizator może wprowadzić wymóg jednakowego obciążenia powierzchni.
- c. Maksymalna certyfikowana masa szybowca nie może zostać w żadnym wypadku przekroczona.
- d. Organizator może przeprowadzić losowo kontrolę masy szybowców w dowolnym momencie przed startem ziemnym.
- e. Kontrola masy startowej musi być ukończona przed przybyciem szybowców na start (grid) i może być przeprowadzona w konfiguracji transportu naziemnego z dyszlem lub linką holowniczą podczepioną do pojazdu holującego. Zwiększenie ciężaru poza punktem ważenia jest niedozwolone. Procedura kontroli masy musi być określona w RL.

### **4.3 OZNAKOWANIE SZYBOWCÓW.**

- 4.3.1** Numery konkursowe, zatwierdzone przez organizatora, powinny być uwidocznione na szybowcu, przyczepie i samochodzie.
- Znaki na szybowcu muszą być ulokowane:
- a. Na dolnej powierzchni prawego skrzydła, około 2,5m od osi szybowca, górną krawędzią liter lub cyfr zwrócone do krawędzi natarcia skrzydła. Wysokość znaków nie mniejsza niż 80% cięciwy skrzydła.
  - b. Z obu stron statecznika pionowego lub steru kierunku i wysokości co najmniej 30cm.
- 4.3.2** Znaki konkursowe powinny mieć formę liter drukowanych i prostej czcionki w jednym kolorze kontrastującym z kolorem szybowca.
- 4.3.3** Organizator może wymagać modyfikacji numerów konkursowych, które uważa za podobne, mylące lub niezgodne z zapisem punktu 4.3. Organizator może odmówić zgody na start zawodnikowi, który nie spełni tych wymagań.
- 4.3.4** Organizator może wymagać uwidocznienia usuwalnego logo lub bajerów reklamowych na szybowcu.
- 4.3.5** Organizator może wymagać oznakowania antykolizyjnego szybowców. Szczegóły w RL.

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

## **4.4 SYSTEM TRANSMISJI PARAMETRÓW LOTU.**

Organizator może wymagać od zawodników umieszczenia w szybowcach rejestratorów lotu kamer i urządzeń przesyłających dane, zapewniających informacje o pozycji i zdjęcia z lotu, do transmisji w telewizji i internecie. Zawodnicy muszą wyrazić zgodę na umieszczenie tego wyposażenia na pokładzie. Jakakolwiek ingerencja zakłócająca prawidłową pracę tych urządzeń jest zabroniona.

## **CZEŚĆ 5 - PROCEDURY LOTNE**

### **5.1 ZASADY OGÓLNE.**

Latanie 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 PRZEDLOTOWA.**

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 zamknięte), dotyczące zadania wyznaczonego na dany dzień, wraz z odpowiednimi jednostkami miary i czasu, jeżeli nie zostały one określone w RL.

- a. Wszyscy piloci muszą uczestniczyć w odprawach. W wyjątkowych, niezależnych od zawodnika okolicznościach, może on być reprezentowany przez upoważnioną przez niego osobę.
- b. Wymagania dotyczące lotów i bezpieczeństwa, przedstawiane podczas odpraw, posiadają status RL.
- c. Jeśli zachodzi konieczność zmiany Zadania Dnia, to Kierownik Sportowy musi uzyskać potwierdzenie na piśmie od wszystkich zawodników, świadczące o przyjęciu do wiadomości danych dotyczących nowej konkurencji.

### **5.3 POMOC Z ZEWNĄTRZ DLA ZAWODNIKÓW.**

Wprowadza się następujące ograniczenia, aby mistrzostwa miały charakter indywidualny, a rywalizacja odbywała się wyłącznie pomiędzy zawodnikami bez pomocy z zewnątrz.

#### **5.3.1 NADAJNIKI I PRZEKAŹNIKI RADIOWE.**

Radiostacje pokładowe służą przekazom głosowym. Mogą być używane z następującymi ograniczeniami:

- 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 przekazy danych między zawodnikami lub między nimi a ziemią są zabronione, z wyjątkiem:
  - (i) wymaganych przez Organizatorów lub,
  - (ii) ze względów bezpieczeństwa lub,
  - (iii) w celu uniknięcia kolizji.
- c. Organizator wyznaczy wspólną częstotliwość radiową, na której powinny się odbywać wszystkie korespondencje podczas zawodów. Wszyscy piloci są zobowiązani pozostawać na wyznaczonej częstotliwości od startu ziemnego aż do opuszczenia pasa po lądowaniu. Wspólna częstotliwość będzie wskazana w RL.

#### **5.3.2 INNE RODZAJE POMOCY.**

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

Szybowce uczestniczące w zawodach, które rezygnują z wykonania zadania, muszą niezwłocznie wylądować lub zawrócić do miejsca startu i nie mogą prowadzić, nakierowywać lub udzielać jakiegokolwiek pomocy zawodnikom kontynuującym zadanie dnia.

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

## **5.4 PROCEDURY KONTROLOWANIA LOTU.**

### **5.4.1 Lot jest dokumentowany przy pomocy rejestratorów 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. Dopuszcza się skalowanie fabryczne lub dowolne skalowanie wykonane zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI, Sekcja 3, Annex C, Dodatek 8, niezależnie od daty wykonania. W przypadkach budzących wątpliwość Komisarz Sportowy może poprosić zawodnika o aktualizację skalowania.
  - b. Podczas zawodów musi być używany co najmniej jeden rejestrator GNSS FR. Jeśli Zawodnik będzie używał dwa rejestratory GNSS FR to musi pisemnie zadeklarować Komisji Sędziowskiej pierwszy przyrząd jako podstawowy (główny) i drugi jako zapasowy.
  - c. Interwał zapisu danych w GNSS FR musi wynosić nie więcej niż 5 sekund. Niepodporządkowanie się tej regule może być karane. Zaleca się zagęszczanie zapisu danych GNSS w rejonie linii startu lotnego, PZ i linii mety.
  - d. Rejestratory GNSS FR należy włączyć przynajmniej na 2 minuty przed startem ziemnym w celu zarejestrowania wysokości bazowej. W przypadku motoszybowców posiadających silnik (MoP), który można włączać podczas lotu (w tym silnik marszowy), silnik musi być włączony niezwłocznie tuż po wyczepieniu na czas nie dłuższy jak dwie minuty w przypadku, gdy szybowiec wystartował inną metodą niż za pomocą własnego napędu. Procedura ta może być przeprowadzona w ostatnim dniu treningu oficjalnego lub podczas pierwszej konkurencji mistrzostw. Wymaganie to ma na celu sprawdzenie prawidłowego działania funkcji zapisu GNSS FR dotyczące wykrycia uruchomienia napędu szybowca. Uruchomienie napędu na dłużej jak dwie minuty, będzie traktowane jak lądowanie na ziemi. Rejestrator GNSS FR musi być włączony przez cały czas pracy silnika na ziemi.
  - e. W przypadku, gdy zawiodą oba rejestratory i zapis lotu zostanie przerwany na dłużej niż jedną minutę, uznaje się, że szybowiec dokonał lądowania przygodnego w miejscu przerwania zapisu lotu, chyba, że możliwe jest przedstawienie wystarczających dowodów na to, że szybowiec podczas przerwy w zapisie lotu nie naruszył ograniczonej lub zamkniętej przestrzeni powietrznej lub, w przypadku motoszybowców, nie użył silnika (MoP). Takim dowodem może być zapis w dostarczonym przez organizatora systemie śledzenia lotu (tracking system)
  - f. Komisja może analizować zapisy obu rejestratorów by uznać lot. Zapis z drugiego rejestratora będzie analizowany tylko wtedy, gdy zapis w pierwszym rejestratorze będzie nieprawidłowy. Organizator musi być powiadomiony o wszystkich zmianach w wyposażeniu w rejestratory włącznie z oznaczeniem, który z nich jest główny. Niezgodność z deklaracją pisemną będzie karana zgodnie z tabelą kar.
- 5.4.2** Nieautoryzowana ingerencja w urządzenia GNSS, dane lub wewnętrzny program jest zabronione i będzie karane.

## **CZEŚĆ 6 - KONKURENCJE**

### **6.1 ZADANIA DNIA.**

- 6.1.1** Organizator wyznacza kilka punktów zwrotnych wewnątrz granic obszaru rozgrywania mistrzostw, które należy osiągnąć w określonej kolejności. Minimalna długość trasy wynosi 100 km.
- 6.1.2** Po otwarciu linii startu, zawodnik musi przeciąć linię startu w nakazanym kierunku i zaliczyć trasę przelatując przez strefy poszczególnych punktów zwrotnych (PZ) i dolotowych (PD) w kolejności wyznaczonej przez organizatora i powrócić do miejsca rozgrywania zawodów w jak najkrótszym czasie przecinając linię mety w nakazanym kierunku.

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

## **CZEŚĆ 7 - PROCEDURY LOTNE MISTRZOSTW**

### **7.1 USTAWIENIE NA STARCIE (GRID).**

- a. Schemat ustawienia szybowców do startu (GRID ORDER) w pierwszej konkurencji powinien być ustalony na podstawie rezultatów z ostatniego dnia treningu lub losowana przed pierwszym dniem lotnym. Organizator może zrezygnować ze stosowania Grid Order, jeśli ustawienie szybowców w określonej kolejności jest trudne z uwagi na specyfikę lotniska pod warunkiem wyrażenia zgody przez wszystkich zawodników.
- b. Schemat ustawienia szybowców do startu (Grid Order) powinien być zdefiniowany w regulaminie lokalnym i powinien być podawany do wiadomości każdego dnia rano. Szybowce muszą być ustawione na swoich miejscach do czasu określonego przez Organizatorów (*tzw. GRID TIME*).
- c. 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.
- d. Grid składa się z rzędów szybowców, co najmniej po dwa szybowce. Zawodnikowi zostaje przydzielony tylko rząd bez określonego miejsca w rzędzie.
- e. Rzędy przesuwają się do przodu o jeden po każdym ważnym dniu lotnym.
- 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.
- g. Tylko szybowce ustawione na starcie w momencie rozpoczęcia startów ziemnych są podstawą do określenia czasu otwarcia startu lotnego.

### **7.2 STARTY ZIEMNE.**

#### **7.2.1 Definicje.**

- a. Pojęcie „Granica Lotniska” oznacza obszar lub obszary geograficzne, położone w pobliżu lotniska wyjściowego i punktów odlotu (WPT); jeżeli zawodnik wyląduje na tych obszarach, 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). Strefy będą zdefiniowane podczas odprawy przedlotowej.

#### **7.2.2 Granice lotniska.**

Granice Lotniska muszą być określone przez Organizatorów i przedstawione w RL.

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

#### **7.2.3 Procedury startów ziemnych.**

- a. Godzina rozpoczęcia startów ziemnych do konkurencji i wysokość wyczepienia musi być podana w czasie odprawy. Wysokość wyczepienia powinna być możliwie bliska wysokości startu lotnego zwłaszcza w słabych warunkach.
- b. Jeśli szybowiec lub pilot nie jest gotowy do startu z winy organizatora, starty nie mogą się rozpocząć.
- c. Piloci nie powinni się wyczepiać przed sygnałem do wyczepienia pilota holującego. Podciąganie przed wyczepieniem jest zabronione.
- d. 5 minut przed otwarciem linii startu lotnego krążenie i wykonywanie zakrętów dozwolone jest jedynie w lewą stronę. Pozostałe ograniczenia mogą być określone w RL.
- e. Jeśli pilot opóźnia swój start z własnej inicjatywy lub nie jest gotowy do startu, kiedy przychodzi jego kolej, to będzie wyholowany po starcie wszystkich zawodników.

# REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009

- f. Nieudany start ziemny lub awaria samolotu holującego, skutkujące zrzućeniem balastu lub przedwczesnym wyczepieniem szybowca, liczy się jako oficjalny start, jeśli pilot pozostanie w powietrzu. Zawodnik nie traci holu, jeśli natychmiast wylądowuje i bez opóźnienia zgłosi gotowość do kolejnego startu ziemnego.
- g. Zawodnik, który startuje kolejny raz zostanie wyholowany bezpośrednio po zakończeniu poprzedzających startów z kolejki i zostanie wyczepiony w wyznaczonym rejonie na wyznaczonej wysokości. Zawodnik może wybrać ponowny start po otwarciu linii startu i wtedy będzie wyczepiony w strefie startu lotnego, na określonej wysokości do startu lotnego (punkt 7.3.2 e). Jeśli więcej niż jeden zawodnik wymaga ponownego holu, wtedy hole są oferowane w takiej samej kolejności jak kolejność lądowania.
- h. Po rozpoczęciu holowania organizator może przerwać hole, jeśli kontynuacja jest niebezpieczna.

## 7.2.4 Procedura startu motoszybowców

- a. Motoszybowce mogą startować samodzielnie lub być wyholowane. Organizator określa procedurę holowania w czasie odprawy.
- b. Jeśli motoszybowiec startuje samodzielnie, napęd musi zostać wyłączony w określonym rejonie wyczepienia poniżej określonej wysokości.
- c. Jeśli motoszybowiec wymaga ponownego startu, musi najpierw wylądować. W przeciwnym wypadku zostanie ukarany wirtualnym lądowaniem w miejscu uruchomienia napędu.

## 7.3 START LOTNY.

### 7.3.1 Definicje.

- a. **Linia startu lotnego (Start Line)** – odcinek długości 5 Km, prostopadły do pierwszego odcinka trasy. (ulokowany symetrycznie do pierwszego odcinka)
- b. **Strefa startu lotnego (Start Area)** – obszar za linią startu i jej przedłużeniami po przeciwnej stronie w stosunku do pierwszego odcinka trasy.
- c. **Wysokość startu lotnego (Start Altitude)** – określona maksymalna wysokość, na jakiej można przecinać linię startu lotnego po jej otwarciu. Ta wysokość może być określana osobno na każdy dzień w zależności od warunków meteorologicznych. Obliczanie wysokości przecięcia linii startu lotnego z rejestratora lotu GNSS FR będzie się odbywało poprzez interpolowanie pomiędzy odczytem na ostatnim fixie przed linią startu lotnego a pierwszym fixem po przecięciu linii startu lotnego.
- d. **Wyjściowy Punkt Trasy (WPT, Start Point)** – Środek linii startu określony współrzędnymi geograficznymi. Punkt startu powinien normalnie być jednocześnie punktem mety zdefiniowanym w punkcie 7.6.1b.
- e. **Prędkość startu lotnego (Start Speed)** – maksymalna prędkość względem ziemi (Ground Speed) na jakiej można przecinać linię startu. Prędkość ta wynosi 170Km/h. Obliczanie prędkości (Ground Speed) przecięcia linii startu lotnego z rejestratora GNSS FR będzie się odbywało przez podzielenie przelecanego dystansu pomiędzy pierwszym fixem przed a pierwszym fixem po przecięciu linii startu lotnego przez czas lotu pomiędzy tymi dwoma fixami. (W większości programów obliczeniowych prędkość ta jest obliczana na podstawie odczytu z pierwszego fixa po przecięciu linii startu, tak więc sędzia nie ma możliwości interpolacji).

### 7.3.2 Procedura startu lotnego.

- a. Organizator ogłasza przez radio godzinę otwarcia linii startu po wyczepieniu ostatniego szybowca, który był o czasie na właściwej pozycji na starcie ziemnym, lub który musiał startować ponownie z powodu przerwania startu lub awarii samolotu holującego, co spowodowało zrzućenie wody lub przedwczesne wyczepienie szybowca. (Szybowiec musi wtedy lądować bezzwłocznie. Jeśli opóźni lądowanie kolejny start nie jest brany pod uwagę.) Linia startu powinna być otwarta nie wcześniej niż 15 minut od momentu odzpiecenia ostatniego szybowca z pierwszej kolejki holowania.
- b. Po ogłoszeniu czasu otwarcia linii startu, organizator nie może odroczyć jej otwarcia nawet jeśli piloci nie mogą utrzymać się w powietrzu lub uzyskać wysokości startu. Można odwołać otwarcie

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

linii startu, jeśli kontynuacja holowania jest niebezpieczna lub pogoda pogarsza się w stopniu uniemożliwiającym rozegranie konkurencji lub w sytuacji, gdy przed otwarciem linii startu lotnego wyładowała połowa pilotów.

- c. Piloci muszą się znaleźć w Strefie Startu Lotnego (Start Area) nie później niż na minutę przed otwarciem linii startu. Nie zastosowanie się do przepisu może być karane.
- d. Po otwarciu Linii Startu Lotnego (Start Line) piloci muszą przeciąć linię startu poniżej określonej wysokości startu i poniżej określonej prędkości (170 km/h względem ziemi).
- e. Zawodnik holowany po otwarciu Linii Startu Lotnego zostanie wyczepiony w Strefie Startu lotnego (Start Area) na określonej wysokości startu. Pilot nie musi pozostawać za linią startu przez minutę i może przeciąć linię startu od razu poniżej limitu wysokości i prędkości. W tym wypadku nie stosuje się kary z to, że zawodnik nie był za linią startu na minutę przed jej otwarciem.

### **7.3.3 Procedury Radiowe.**

Organizator podaje następujące komunikaty radiowe:

- a. 15 minut przed otwarciem linii startu lotnego: „Linia Startu będzie otwarta o X godzinie i maksymalna wysokość startu wynosi Y metrów lub Z stóp” (Wysokości wyrażone w QNH).
- b. 10 minut przed otwarciem linii startu: „Linia startu będzie otwarta za 10 minut, maksymalna wysokość startu wynosi YY metrów lub ZZ stóp. Za 9 minut zawodnicy muszą być za linią startu”.
- c. 5 minut przed otwarciem linii startu: „Linia startu będzie otwarta za 5 minut, maksymalna wysokość startu wynosi YY metrów lub ZZ stóp. Za 4 minuty zawodnicy muszą być za linią startu”.
- d. 3 minuty przed startem: „Linia startu będzie otwarta za 3 minuty, piloci muszą być przed linią startu za 2 minuty”.
- e. Na 2 minuty przed startem: „Linia startu będzie otwarta za 2 minuty, piloci muszą być przed linią startu za 1 minutę”.
- f. Jedną minutę przed startem: „Linia startu będzie otwarta za jedną minutę”.
- g. 30 sekund przed startem: „Linia startu będzie otwarta za 30 sekund”.
- h. 10 sekund przed startem „Start za 10,9,8,7,6,5,4,3,2,1, Go!”.

### **7.3.4 Zaliczenie startu.**

Start jest ważny jeśli zapis GNSS FR zawiera odcinek pomiędzy kolejnymi fixami przecinający linię startu w kierunku pierwszego punktu zwrotnego i przecięcie linii startu nastąpiło po czasie otwarcia linii startu.

- a. Pilot, który przetnie linię startu przed jej otwarciem otrzyma karę (pkt 8.7 tabela kar).
- b. Pilot, który wykona nieprawidłowy start (przed otwarciem linii startu lub powyżej maksymalnej wysokości startu lub powyżej maksymalnej prędkości startu) i zawróci w celu wykonania drugiego startu będzie ukarany za niebezpieczne latanie z powodu ryzyka kolizji z innym szybowcem (pkt 8.7 tabela kar), a drugi start lotny i tak nie będzie zaliczony jako ważny start.

## **7.4 PUNKTY ZWROTNE.**

### **7.4.1 Definicje.**

- a. **Strefa PZ (Observation Zone)** – strefa PZ jest cylindrem o promieniu 0.5 Km ze środkiem w punkcie zwrotnym określonym przez współrzędne geograficzne.
- b. **Wysokość maksymalna PZ** – limit wysokości QNH przelotu przez strefę PZ.

**7.4.2 Procedura meldowania na punkcie zwrotnym** – Pilot musi przelecieć przez strefę PZ poniżej limitu wysokości, jeśli taki został ustalony.

### **7.4.3 Zaliczenie punktu zwrotnego.**

- a. Punkt zwrotny jest zaliczony, jeśli zapis lotu GNSS zawiera jeden fix wewnątrz strefy PZ lub linia łącząca dwa kolejne fixy przechodzi przez strefę PZ.

# REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009

- b. Meldowanie na PZ może być zaliczone z karą 5 minut (pkt 8.7 tabela kar) w przypadku, gdy z zapisu GNSS FR wynika, że jeden fix lub linia łącząca dwa kolejne fixy jest ulokowana w odległości większej jak 0,5 km i mniejszej jak 1 km od środka cylindra PZ.
- c. Meldowanie na PZ może być zaliczone z karą określoną w tabeli kar pkt 8.7 w przypadku, gdy z zapisu GNSS FR wynika, że ani jeden fix lub linia łącząca dwa kolejne fixy nie była ulokowana w strefie PZ poniżej maksymalnej wysokości meldowania na PZ.
- d. Jeśli meldowania na PZ będzie wykonane w odległości 0,5 km do 1 km od środka cylindra PZ (pkt 7.4.3 b) i z przekroczeniem maksymalnej wysokości (pkt 7.4.3 c) to naliczone będą obie kary zgodnie z tabelą kar pkt 8.7.

## 7.5 LĄDOWANIE POZA LOTNISKIEM MISTRZOSTW.

- a. Uruchomienie silnika w szybowcu z napędem, z wyjątkiem procedury opisanej w 5.4, lub całkowita awaria obu rejestratorów GNSS, jest traktowana jako lądowanie w terenie przygodnym.
- b. Miejsce i czas lądowania określa ostatni fix zapisu GNSS kiedy szybowiec się zatrzyma po lądowaniu, przed uruchomieniem silnika lub ostatni fix w zapisie przed awarią rejestratora.
- c. Jeśli przed uruchomieniem silnika, awarią rejestratora lub prawdziwym lądowaniem w polu szybowiec osiągnął większą punktowaną odległość (definicja w punkcie 8.1) przyjmuje się, że szybowiec wylądował w punkcie zapisu GNSS dającym największą punktowaną odległość. (pozorne lądowanie przygodne).
- d. Po wylądowaniu w polu zawodnik powinien poinformować organizatora bezzwłocznie o lądowaniu w polu podając miejsce lądowania (współrzędne). Za odstępstwa są przydzielane punkty karne.
- e. Organizator jest zobowiązany pomóc zawodnikom i ekipom odszukać szybowiec, który wylądował w terenie przygodnym, w każdy dostępny sposób. RL lokalny określi sposób powrotu za samolotem.

## 7.6 META.

### 7.6.1 Definicje.

- a. **Linia mety** – odcinek o długości 0.5 km na wysokości lotniska lub określonej przez organizatora wysokości i miejscu w przypadku zastosowania oddalonej mety i wyraźnie oznaczony na ziemi. Linia mety musi być tak zlokalizowana by można było bezpiecznie wylądować po jej przecięciu. Organizator może wprowadzić minimalną wysokość przecięcia linii mety. Obowiązujący rodzaj linii mety będzie zdefiniowany w RL
- b. **Końcowy Punkt Trasy (KPT, Goal)** – środek lub skraj linii mety. Musi być określony w RL.
- c. **Punkt Dolotowy (PD, Mandatory Reporting Point)** – Organizator powinien wyznaczyć ostatni punkt tak, by ustawić szybowce prostopadle do mety lub w osi pasa. PD posiada takie same parametry i procedury jak PZ zdefiniowane w pkt 7.4 niniejszego regulaminu. Może być nakazana minimalna wysokość lotu między punktem dolotowym a linią mety.

### 7.6.2 Procedura na mecie.

- a. Zawodnicy zgłaszają dolot 10 km przed metą podając znaki szybowca. Procedura powinna być szczegółowo opisana w RL i omówiona na pierwszej odprawie.
- b. Podczas dolotów organizator powtarza przez radio informacje o sile i kierunku wiatru oraz inne znaczące informacje ruchowe.
- c. Za lot poniżej minimalnej nakazanej wysokości między punktem dolotowym a linią mety, jeśli taka została wprowadzona, przydziela się punkty karne.
- d. Linia mety będzie zamknięta o zachodzie słońca lub po lądowaniu wszystkich zawodników. Zawodnicy będący na trasie po zamknięciu Linii Mety będą potraktowani jak piloci, którzy wylądowali poza lotniskiem.

### 7.6.3 Zaliczenie linii mety.

- a. Meldowanie na mecie jest zaliczone, jeśli szybowiec przetnie linię mety, bez pomocy z zewnątrz, w kierunku określonym na odprawie.
- b. Przecięcie linii mety poniżej limitu wysokości będzie karane (pkt 8.7 tabela kar).

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

- c. Jeśli końcowy punkt trasy jest usytuowany w granicach pola wlotów, to zawodnikowi, który ląduje po ukończeniu trasy na lotnisku, ale nie przetnie linii mety zgodnie z procedurą opisaną w punkcie 7.6.3 a, za moment przecięcia linii mety określa się czas w którym szybowiec się zatrzymał i dolicza jedną sekundę za każdy metr odległości od dzioba do linii mety.

## **7.7 PROCEDURA LĄDOWANIA.**

- a. Procedura lądowania powinna być opisana szczegółowo na odprawie i w RL.
- b. Niebezpieczne manewry na dolocie i po przecięciu linii mety powinny być karane. Po przecięciu linii mety zawodnik powinien niezwłocznie wylądować.
- c. Lądowanie po oficjalnym zachodzie słońca jest zabronione. Odstępstwa będą karane. Oficjalny czas zachodu słońca organizator podaje na arkuszu zadania dnia.

## **7.8 DOKUMENTACJA LOTU.**

- a. Cała dokumentacja lotu wraz z zapisem rejestratora lotu musi być przekazana organizatorowi natychmiast po lądowaniu. Organizator może wymagać dostarczenia zapisów zapasowych w czasie 30 minut.
- b. Dopuszcza się przekazanie Komisji Sędziowskiej zapisów GNNS na nośnikach danych zaakceptowanych przez komisję Sędziowską, pod warunkiem, że zapisane pliki będą miały nienaruszone zabezpieczenia elektroniczne. Procedurę określi RL.

## **CZEŚĆ 8 - PUNKTACJA I WYNIKI**

### **8.1 DEFINICJE.**

- a. **Długość trasy (Task Distance)** – odległość od wyjściowego punktu trasy (WPT) do końcowego punktu trasy (KPT) przez wszystkie punkty zwrotne (PZ) i (PD).
- b. **Czas startu (Start Time)** – czas w którym została otwarta linia startu lotnego.
- c. **Czas na mecie (Finish Time)** – moment, w którym szybowiec po raz pierwszy przetnie linię mety po ukończeniu zadania.
- d. **Czas oblotu (Marking Time)** – czas liczony każdemu zawodnikowi od otwarcia linii startu lotnego do przecięcia linii mety.
- e. **Zaliczona odległość (Marking Distance)** – Suma odcinków trasy, zaliczonych przez zawodnika, zaczynając od wyjściowego punktu trasy (WPT), oblecanych w prawidłowej kolejności plus dystans nieukończonego odcinka, jeśli taki jest. Dystans na nieukończonym odcinku to długość tego odcinka, pomniejszona o odległość od następnego punktu zwrotnego lub do mety na ostatnim odcinku do miejsca lądowania lub lądowania pozornego. Jeśli policzona w ten sposób odległość na nieukończonym odcinku jest mniejsza niż zero przyjmuje się zero.
- f. **Zaliczenie Konkurencji (Valid Day)** – Konkurencja będzie zaliczona, jeśli:
  - (i) każdy zawodnik miał możliwość startu w czasie umożliwiającym podjęcie zadania dnia, oraz
  - (ii) Co najmniej jeden zawodnik ukończył trasę.

### **8.2 WYNIK PODSTAWOWY (CZAS OBLOTU).**

- 8.2.1 Podstawowy wynik (Czas oblotu) każdego zawodnika, który ukończył konkurencję równa się czasowi oblotu, plus ewentualnie doliczony czas karnych sekund.
- 8.2.2 Podstawowy wynik lądujących w terenie przygodnym równa się odległości przelecanej. Kara (wyrażona w sekundach lub minutach), jeśli miała miejsce, będzie zapisana w wynikach dnia.

### **8.3 SYSTEM PUNKTACJI WEDŁUG ZAJĘTYCH MIEJSC.**

- 8.3.1 Każdy zawodnik, który ukończył konkurencję otrzymuje punkty za osiągnięte miejsce w konkurencji.



# REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009

**8.3.2** Punktacja za uzyskane miejsce w konkurencji wygląda następująco:

- a. Najszybszy pilot w konkurencji otrzymuje jeden punkt za każdego pilota, który ukończył konkurencję, maksymalnie dziewięć punktów.
- b. Pilot, który osiągnął drugi czas otrzymuje jeden punkt za każdego kończącego po nim trasę zawodnika, maksimum osiem punktów.
- c. Zasada przydzielania punktów powtarza się dla kolejnych zawodników do dziewiątego miejsca lub jeśli zadanie ukończyło mniej niż dziewięciu zawodników, to każdy zawodnik osiągający linię mety otrzymuje punkty w zależności od zajętego miejsca.
- d. Ładujący w polu otrzymują zero punktów.

**8.3.3** Zwycięzca dnia dostaje dodatkowo jeden punkt. Jeśli trasę ukończyło dziewięciu lub więcej zawodników punktacja wygląda wtedy następująco: 10,8,7,6,5,4,3,2,1 dla pierwszych dziewięciu zawodników.

**8.3.4** W przypadku finiszujących jednocześnie dwu lub większej liczby zawodników, zawodnicy ci otrzymują jednakową liczbę punktów. Punktacja dalszych miejsc nie ulega zmianie. Przykładowo, jeśli trasę ukończyło dziewięciu lub więcej zawodników i piloci 2,3,4 przecinali linię mety razem, wyniki wyglądają następująco: 10,8,8,8,5,4,3,2,1.

Przez jednoczesny finisz należy rozumieć sytuację, gdy dwóch lub więcej zawodników przecięło metę w tym samym czasie.

**8.3.5** W każdej konkurencji organizator może przydzielić dodatkowo jeden punkt bonusowy pierwszemu pilotowi na wyznaczonym punkcie zwrotnym. Punktu nie przydziela się, jeśli nikt nie ukończył trasy.

## 8.4 PARAMETRY PUNKTACJI.

Wszystkie czasy są wyrażone w sekundach, odległości w kilometrach.

### 8.4.1 Dzień lotny.

Dt = (Task Distance) Długość trasy

Ts = (Start Time) Czas otwarcia Linii Startu lotnego

### 8.4.2 Osiągnięcia zawodników.

D = (Competitors Marking Distance) Odległość przeleciała przez zawodników

Tf = (Competitor Finish Time) Czas przecięcia linii mety przez zawodnika

T = (Finishers Marking Time) Czas oblotu trasy przez zawodnika = Tf - Ts

Nf = (Number of Finishers) Liczba zawodników którzy ukończyli trasę

S = (score) osiągnięty czas

R = (ranking) kolejność przecięcia Linii Mety przez zawodników

P = (points) Liczba punktów w danym dniu

O = Punktacja końcowa. Suma punktów z wszystkich konkurencji

## 8.5 WZÓR OBLICZANIA PUNKTACJI.

**8.5.1 Czesy dnia.** Dzień jest nieważny, jeśli nikt nie ukończył trasy. Wyniki są przedstawione w godzinach, minutach i sekundach.

Dla finiszujących:  $S = T$

### 8.5.2 Punktacja dnia.

Dla zwycięzcy dnia:

jeśli:  $Nf < 9$  to:  $P = Nf - R + 2$

jeśli:  $Nf \geq 9$  to:  $P = 10 - R + 1$

Dla następnych zawodników kończących zadanie:

jeśli:  $Nf < 9$  to:  $P = Nf - R + 1$

jeśli:  $Nf \geq 9$  to:  $P = 10 - R$

Jeśli wyznaczono punkt bonusowy, wynik punktowy pilota pierwszego na danym punkcie zwrotnym wygląda następująco:

$$P = P + 1$$

**REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH  
SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

**8.5.3 Punktacja końcowa.** Suma punktów z wszystkich konkurencji.

Dla każdego pilota:  $O = P1 + P2 + P3 \dots$

**8.6 KARY I DYSKWALIFIKACJE.**

**8.6.1** Dyrektor SGP przydziela kary za naruszenia Regulaminu Zawodów i Regulaminu Lokalnego. Dyrektor GP ma możliwość przydzielania kar od ostrzeżenia do dyskwalifikacji w zależności od wykroczenia. Kary są przydzielane zgodnie z tabelą kar w punkcie 8.7 poniżej.

**8.6.2** Kary są wyrażone czasem (w sekundach lub minutach z wyjątkiem ostrzeżenia i dyskwalifikacji), wyliczane zgodnie z tabelą w p 8.7 i są doliczane do osiągniętego czasu dnia zawodnika.

**8.6.3** Pilot zdyskwalifikowany otrzymuje punktację taką, jakby nie startował.

**8.6.4** Kary za wykroczenia nie uwzględnione na liście, może przydzielać dyrektor SGP zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI, Sekcja Ogólna część 5.2.

**8.6.5** Kary są wyszczególnione na wynikach dnia, w którym zostały przydzielone.

**8.6.6** Kary mogą być przydzielone każdego dnia mistrzostw nawet, jeśli konkurencja nie została zaliczona lub w czasie treningu. Kary otrzymane podczas treningu będą uwzględnione podczas mistrzostw, jeśli były skutkiem naruszenia przestrzeni zamkniętej, przekroczenia dopuszczalnej wysokości wynikającej z ograniczeń ruchowych, niebezpiecznego latania, oszukiwania lub fałszowania dokumentów, latania po spożyciu alkoholu lub pozytywnego testu badań antydopingowych. Jeśli kara była przydzielona w dniu, w którym konkurencja nie była zaliczona to będzie doliczona na liście wyników podczas najbliższej zaliczonej konkurencji.

**8.6.7** Jeśli organizator jest w stanie elektronicznie śledzić zawodników na trasie, w czasie rzeczywistym i ocenić, czy należy zastosować karę ( przykładowo nieprawidłowe omińnięcie punktu zwrotnego) mogą być stosowane kary natychmiastowe. Maksymalne kary nie powinny przekraczać czasów uwzględnionych w tabeli 8.7. Organizator musi się upewnić, czy kary mogą być przekazywane zawodnikom i zostało otrzymane potwierdzenie otrzymania kary od zawodnika.

**8.7 LISTA ZATWIERDZONYCH KAR.**

Rodzaj wykroczenia	Kara		
Przekroczenie masy dopuszczalnej	W x 10 sekund		
<b>Nieprawidłowa, spóźniona lub brak informacji</b>			
Niekompletna dokumentacja	Zakaz startu		
Niekompletna weryfikacja techniczna szybowca			
Spóźnione przekazanie zapisów lotu GNSS FR	30 sekund		
Zmiana GNSS FR bez powiadomienia organizatora	1 minuta		
<b>Nieprawidłowy start lotny</b>			
Przebywanie poza Strefą Startu Lotnego na minutę przed startem	Czas (kiedy zawodnik przebywał po nieprawidłowej stronie linii startu) x 2		
Przecięcie linii startu przed jej otwarciem	Różnica Czasu x 10		
Przecięcie linii startu powyżej limitu wysokości	1 sekunda za każdy metr przekroczenia		
Prędkość na starcie powyżej 170 km/h	5 sekund za każdy 1 km/h powyżej 170 km/h		
Próba ponownego przecięcia linii startu lotnego	Niezaliczony start lotny + 10 minut kary		
Nieprawidłowe przecięcie linii startu w odległości powyżej 2,5 km od WPT	Niezaliczona konkurencja		

**REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH  
SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

<b>Nieprawidłowe meldowanie na punkcie zwrotnym lub dolotowym</b>			
Nieprawidłowe meldowanie na PZ lub PD powyżej 0,5 km do 1 km od środka cylindra PZ	5 minut kary		
Nieprawidłowe meldowanie na PZ lub PD powyżej 1 km od środka cylindra PZ	Nie zaliczony punkt zwrotny lub dolotowy, pozorne lądowanie przygodne		
Nieprawidłowe meldowanie na PZ powyżej maksymalnej wysokości w strefie punktu zwrotnego (jeśli była określona).	3 sekundy za każdy metr powyżej limitu wysokości		
<b>Nieprawidłowe meldowanie na linii mety</b>			
Latanie <b>poniżej</b> jakiegokolwiek limitu wysokości	3 sekundy za każdy metr poniżej limitu wysokości		
Lądowanie na lotnisku bez prawidłowego przecięcia linii mety, jeśli meta jest zlokalizowana w granicach pola wzlotów	jedną sekundę za każdy metr odległości od dzioba szybowca do linii mety.		
<b>Niebezpieczne lub ryzykowne latanie.</b>			
Latanie w chmurach	30 minut		
Krążenie w nieprawidłową stronę 5 minut przed otwarciem linii startu lotnego	30 sekund za krążenie lub zakręcanie w prawo		
Hol; późne lub przedwczesne wyczepienie się / podciąganie przed wyczepieniem	1 minuta		
Niebezpieczne manewry na linii mety	1 minuta		
Nieprawidłowa linia lądowania	30 sekund		
Latanie powyżej absolutnego limitu wysokości (określonego na odprawie). Przekroczenie o mniej niż 100m	5 sekund/metr		
Latanie powyżej absolutnego limitu wysokości (określonego na odprawie). Przekroczenie o 100m i więcej	Lądowanie wirtualne w miejscu przekroczenia wysokości		
Naruszenie zamkniętej przestrzeni powietrznej	Lądowanie wirtualne w miejscu przekroczenia wysokości		
Lądowanie po czasie zachodu słońca podanego w arkuszu zadania dnia	Czas lotu po zachodzie słońca		
<b>Oszukiwanie lub fałszowanie dokumentów</b>			
Fałszowanie dokumentów	Dyskwalifikacja		
Próba uzyskania pomocy w wyszukiwaniu noszeń od szybowca lub samolotu nie uczestniczącego w zawodach	Dyskwalifikacja w danym dniu		
Używanie częstotliwości innej niż wspólna częstotliwość mistrzostw	2 minuty		
Próba ingerencji w system śledzenia lotu (tracking system)	2 minuty		

**REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH  
SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

Inne wykroczenia			
Latanie po spożyciu alkoholu	Dyskwalifikacja w dniu		
Pozytywny wynik kontroli dopingowej	Zgodnie z przepisami FAI.		

**CEŚĆ 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.
- 9.1.3** Podczas trwania zawodów szybowcowych zażalenia można składać na ręce Dyrektora Zawodów lub zastępcy. Zażalenie powinno być rozpatrzone jak najszybciej to możliwe.

**9.2 PROTESTY.**

- 9.2.1** Nie można składać protestu przeciwko przepisom lotniczym i regulaminowi zawodów.
- 9.2.2** Zawodnik ma prawo złożyć protest przeciwko decyzji o przyznaniu kary lub przeciwko decyzji rozstrzygnięcia zażalenia w czasie mistrzostw. Protest rozpatruje Komisarz Sportowy mistrzostw (Referee).
- a.** Protest musi być złożony na piśmie, po polsku lub po angielsku i musi zawierać następujące elementy:
- (i) odniesienie do decyzji, przeciwko której jest składany,
  - (ii) powody składania protestu
  - (iii) rozwiązanie, jakiego się oczekuje po składanym proteście.
- b.** Protest razem z opłatą za jego złożenie, składa się do dyrektora mistrzostw lub jego zastępcy, przed odprawą następnego dnia. W ostatnim dniu zawodów protest składa się w ciągu godziny od opublikowania wyników lub decyzji, przeciwko której protest jest składany. Wysokość opłaty za protest (wadium) musi zostać określona w RL.
- 9.2.3** Czas na składanie protestów kończy się następnego dnia w momencie rozpoczęcia odprawy.

**9.3 ROZPATRYWANIE PROTESTÓW.**

- 9.3.1** Dyrektor mistrzostw dostarcza protest niezwłocznie do Komisarza Sportowego mistrzostw (Referee).
- a.** Komisarz Sportowy mistrzostw (Referee) musi rozpatrzyć protest i wydać decyzję w ciągu 24 godzin od otrzymania protestu od dyrektora mistrzostw i tak szybko jak to możliwe w ostatnim dniu zawodów.
- b.** Komisarz Sportowy mistrzostw (Referee) musi wysłuchać obu stron w sprawie każdego protestu, stosując się ściśle do regulaminów obowiązujących podczas zawodów szybowcowych. W czasie rozważania protestu, Komisarz Sportowy mistrzostw (Referee) musi mieć dostęp do wszystkich osób i informacji mogących pomóc w rozważaniach. Komisarz Sportowy mistrzostw (Referee) sporządza i podpisuje protokoły z posiedzeń z uzasadnieniem. Wszystkie protesty, protokoły wraz z uzasadnieniami muszą być opublikowane na Oficjalnej Tablicy i załączone do sprawozdania z mistrzostw.
- c.** Dyrektor Zawodów jest zobowiązany respektować decyzje Komisarza Sportowego mistrzostw (Referee), o ile nie naruszają one zasad organizacji zawodów i ogólnych Przepisów Lotniczych.
- d.** Opłata za złożenie protestu jest zwracana, jeśli protest został rozpatrzony pozytywnie lub został wycofany przez zainteresowanego przed rozpatrzeniem przez Komisję Sportową mistrzostw.

**9.4 ODWOŁANIA OD DECYZJI KOMISARZA SPORTOWEGO MISTRZOSTW (REFEREE).**

Każdy zawodnik może odwołać się od decyzji Komisarza Sportowego mistrzostw (Referee) do Komisji Szybowcowej AP w terminie 14 dni od zakończenia zawodów.

# REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009

## CZEŚĆ 10 - WYNIKI

### 10.1 WYNIKI.

#### 10.1.1 Definicje i status wyników:

- a. **Wyniki wstępne:** Wyniki zawodników opublikowane bez jakiegokolwiek weryfikacji;
- b. **Wyniki nieoficjalne:** Wstępne wyniki, po weryfikacji przez Komisję Sędziowską zapisów lotów wszystkich zawodników, z uwzględnieniem kar. Wyniki nieoficjalne powinny być opublikowane przed następną konkurencją.
- c. **Wyniki oficjalne:** Nieoficjalne wyniki, po upływie terminu składania protestów, a także po uwzględnieniu i rozpatrzeniu wszystkich protestów w przewidzianym czasie (p.9.2.2 b i 9.2.3). 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,
- wyniki łączne po konkurencjach,
- wyniki końcowe zawodów.

- 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 wyników danego dnia. Nieoficjalne wyniki muszą zawierać końcowy termin składania protestów. Nieoficjalne i oficjalne wyniki muszą zostać podpisane przez Dyrektora Mistrzostw lub zastępcę Dyrektora Mistrzostw. Krótka ceremonia wręczenia nagród po każdej konkurencji powinna być zorganizowana w ciągu jednej godziny po lądowaniu pierwszych trzech pilotów w danej konkurencji.

### 10.2 ZATWIERDZENIE WYNIKÓW.

- 10.2.1 Końcowe wyniki mistrzostw są ważne po zatwierdzeniu przez Komisarza Sportowego Mistrzostw (Referee). Wyniki muszą być opublikowane przed ceremonią oficjalnego zakończenia mistrzostw.
- 10.2.2 Mistrzostwa uznaje się za rozegrane, jeśli odbyły się co najmniej 3 konkurencje punktowane.
- 10.2.3 **Rozstrzygnięcie remisowe.** Jeśli dwóch lub więcej pilotów uzyskała jednakową liczbę punktów po ostatnim dniu mistrzostw, to o kolejności pilotów w wynikach końcowych zadecydują wyniki poszczególnych konkurencji. Wyższe miejsce końcowe uzyskuje pilot z większą liczbą wygranych konkurencji. Jeśli nadal występuje remis liczy się wyższa liczba drugich miejsc i tak dalej.

### 10.3 PUBLIKOWANIE WYNIKÓW.

Wyniki określone w pkt.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 oraz długość trasy przelotu.
- 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, czas punktowany (po uwzględnieniu ewentualnych kar), ilość uzyskanych punktów oraz wyszczególnienie ewentualnych kar.

Jeśli w zawodach startują piloci zagraniczni to muszą być publikowane, oprócz wyników klasyfikacji krajowej, również wyniki klasyfikacji międzynarodowej.

# **REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

## **10.4 ROZDANIE NAGRÓD.**

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

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

**10.3.2** W zawodach rangi SMP Aeroklub Polski przyznaje złoty, srebrny i brązowy medal zawodnikom, którzy zdobyli odpowiednio pierwsze, drugie i trzecie miejsce w każdej klasie zawodów szybowcowych. AP przyznaje również dyplomy potwierdzające otrzymanie medali.

- a. Drobne nagrody mogą być przyznawane zwycięzcom poszczególnych konkurencji mistrzostw.
- b. Rodzaj nagród i sposób ich wręczenia powinien być określony w RL.

## **ANEX 1 - REGULAMIN LOKALNY**

Regulamin lokalny powinien być dostarczony pilotom przez organizatora przed zawodami.  
Regulamin lokalny powinien zawierać następujące informacje:

### **A SZCZEGÓŁY ZAWODÓW.**

#### **Nazwa zawodów.**

#### **Miejsce rozgrywania zawodów.**

#### **Harmonogram zawodów.**

Początek przyjmowania zgłoszeń.  
Koniec przyjmowania zgłoszeń.  
Zatwierdzenie udziału pilotów rezerwowych.  
Ostateczny termin zatwierdzenia nowych GNSS FR 5.4.1a .  
Zamknięcie lotniska dla lotów treningowych.  
Trening zawodników.  
Termin przybycia na zawody.  
Rejestracja zawodników.  
Weryfikacja techniczna sprzętu.  
Oficjalna odprawa inauguracyjna.  
Ostateczny termin zgłaszania zmian w konfiguracji.  
Ceremonia otwarcia zawodów.  
Rozgrywanie konkurencji.  
Oficjalne zamknięcie zawodów i rozdanie nagród.

#### **Kierownictwo zawodów.**

Dyrektor Zawodów.  
Zastępca Dyrektora Zawodów.  
Kierownik Sportowy.  
Komisarz Sportowy (Referee).  
Kierownik Lotów.  
Kierownik Biura Meteo.  
Sędzia Główny.  
Kierownik Techniczny.  
Kierownik Finansowy.  
Kierownik Administracyjny.

**REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH  
SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

Adresy:

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

**B CZEŚĆ OGÓLNA.**

- 1.1 Dodatkowe cele zawodów.
- 1.3 Klasy na zawodach.
- 1.4.1 Dodatkowe zasady bezpieczeństwa.
- 1.4.3. Wymagania dotyczące testów antydopingowych.
- 2.1.a Miejsce i czas publikacji decyzji operacyjnych.

**C ZGŁOSZENIA I REJESTRACJA.**

- 3.2.1 Przysyłanie zgłoszeń.
- 3.2.2 Opłata wpisowa i koszty uczestnictwa.
- 3.4 Procedura rejestracji zawodników.
- 3.4.4 Dodatkowa wymagana dokumentacja w tym dokumenty wymagane podczas rejestracji.
- 3.5 Ubezpieczenia.

**D WYMAGANIA TECHNICZNE.**

- 4.1.1 h Obowiązkowe dodatkowe wyposażenie.
- 4.1.7 Miejsce i terminy weryfikacji technicznej. Przyrządy, które należy usunąć z szybowca.
- 4.2 e Procedury sprawdzania masy szybowca i zrzucania balastu na starcie.
- 4.3.5 Umieszczanie na szybowcach znaków zwiększających ich widoczność podczas lotu.
- 4.4 System transmisji parametrów lotu.

**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.

**F KONKURENCJE MISTRZOSTW.**

- 6.1.1 Granice obszaru rozgrywania mistrzostw.

**G PROCEDURY ZAWODÓW.**

- 7.1 b Sposób ogłaszania informacji dotyczących ustawiania szybowców na starcie.
- 7.2.2 Granice lotniska i plan lotniska.
- 7.2.3 d Obszary na których zabronione jest ciągle krążenie lub dozwolone jest krążenie w jednym kierunku.
- 7.2.3 Procedury startu ziemnego i strefy wyczepienia.
- 7.2.4 Procedury startu ziemnego w przypadku motoszybowców.
- 7.3.1 Definicja linii startu lotnego.
- 7.3.3 Potwierdzenie dotyczące otwarcia startu lotnego.
- 7.5 d Zasady postępowania w przypadku rzeczywistego lądowania przygodnego, telefon do biura lądowań.
- 7.5 e Wymagania i warunki dotyczące powrotu na holu po lądowaniu przygodnym.
- 7.6.1 a Definicja mety.
- 7.6.1 b Definicja KPT.
- 7.2.2 a Procedury dolotowe.
- 7.7 Procedury lądowania.
- 7.8 Dokumentacja lotu.

**REGULAMIN ZAWODÓW I MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH  
SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2009**

**H    PROTESTY.**

9.2.3 b            Wysokość opłaty za protest.

**I    WRĘCZANIE NAGRÓD.**

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

10.3.2 c            Rodzaj nagród i sposób wręczania.

Dyrektor Sportowy  
Aeroklubu Polskiego  
Podpis złożony na oryginale

*Lidia Kosk*

Przewodniczący Komisji Szybowcowej  
Aeroklubu Polskiego  
Podpis złożony na oryginale

*Tomasz Rubaj*

- Koniec-