



Kodeks Sportowy FAI

*Fédération
Aéronautique
Internationale*

Dział 3 – Szybownictwo

KLASA D (szybowce)
wraz z Klasą DM (motoszybowce)

Wydanie 2014

obowiązuje od 1 października 2014

*Maison du Sport International
Av. de Rhodanie 54
CH-1007 Lausanne
(Switzerland)
Tél. +41 (0)21 345 10 70
Fax +41 (0)21 345 10 77
E-mail: sec@fai.org
Web: www.fai.org*

*Kompletny Kodeks Sportowy dla Szybownictwa tworzą
łącznie Część Ogólna oraz niniejszy Dział 3.*

*Wersja polska. W przypadku rozbieżności obowiązujący jest
wyłącznie oryginalny tekst Kodeksu, publikowany przez FAI
w języku angielskim.*

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE
MSI - Avenue de Rhodanie 54 – CH-1007 Lausanne – Szwajcaria

Prawa Autorskie 2014

Wszelkie prawa zastrzeżone. Prawa autorskie dotyczące tego dokumentu są własnością Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI). Każda osoba działająca w imieniu Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) lub jednego z jej Członków ma prawo do kopiowania, drukowania i rozpowszechniania tego dokumentu z zastrzeżeniem następujących warunków:

- 1. Dokument ten może być wykorzystywany wyłącznie do celów informacyjnych i nie może być wykorzystywany w celach komercyjnych.**
- 2. Każda kopia tego dokumentu lub jego część musi posiadać niniejszą informację o prawach autorskich.**

Należy pamiętać, iż jakikolwiek produkt, proces lub technologia opisana w dokumencie mogą być przedmiotem innych praw własności intelektualnej zastrzeżonych przez FAI lub inne podmioty i nie są objęte niniejszą licencją.

Tłumaczenie na język polski, na zlecenie Komisji Szybowcowej Aeroklubu Polskiego, wykonał zespół w składzie: Michał Andrzejewski, Arkadiusz Chimiuk, Piotr Krupiński, Ewa Mokrosz, Grzegorz Nadolny, Marta Najfeld, Wojciech Ściagała. Komisja Szybowcowa aprobuje treść tłumaczenia i rekomenduje do użycia. W przypadku rozbieżności obowiązujący jest jednak wyłącznie oryginalny tekst Kodeksu, publikowany przez FAI w języku angielskim.

Prawa FAI do Międzynarodowych Zawodów Sportowych

Wszystkie międzynarodowe zawody sportowe organizowane w całości lub częściowo zgodnie z zasadami Kodeksu Sportowego Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI)¹ określane są jako Międzynarodowe Zawody Sportowe FAI². Zgodnie ze Statutem FAI³, **FAI posiada i kontroluje wszystkie prawa do Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI**. Członkowie FAI⁴, zgodnie ze swoją narodową przynależnością⁵, zobowiązani są do egzekwowania praw własności FAI do Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI i zapewnienia ich rejestracji w kalendarzu sportowym FAI⁶.

Organizator Zawodów pragnący skorzystać z praw do jakiegokolwiek działalności komercyjnej na tych Zawodach powinien uprzednio porozumieć się z FAI. Posiadane przez FAI prawa mogą zostać na mocy umowy przeniesione na organizatora. Mogą to być, między innymi, prawa do reklamowania Zawodów oraz na Zawodach, prawo używania nazwy lub logo do celów handlowych, prawo używania dźwięku, obrazu, programu i/lub danych, zapisywanych elektronicznie, w inny sposób lub przekazywanych w czasie rzeczywistym. Dotyczy to w szczególności wszystkich praw do korzystania z wszelkich materiałów elektronicznych lub innych, włączając oprogramowanie, które stanowią część jakiegokolwiek metody lub systemu oceniania, punktacji, oceny wyników lub informacji wykorzystywanych we wszystkich Międzynarodowych Zawodach Sportowych FAI⁷.

Każda Komisja Sportowa FAI⁸ może negocjować umowy z Członkami FAI lub innymi podmiotami autoryzowanymi przez stosownego Członka FAI dotyczące przekazania całości lub części praw do jakichkolwiek Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI (z wyjątkiem Światowych Igrzysk Lotniczych⁹) w dyscyplinie¹⁰, za którą jest odpowiedzialna¹¹ lub zrzec się tych praw. **Każde takie przeniesienie lub zrzeczenie się, po zatwierdzeniu przez przewodniczącego odpowiedniej Komisji Sportowej, powinno być podpisane przez władze FAI¹²**.

Każda osoba lub podmiot prawny przyjmująca odpowiedzialność za organizację zawodów FAI, niezależnie od istnienia pisemnej formy umowy, akceptuje równocześnie powyższe zastrzeżenia praw FAI. W przypadku przekazania praw w formie pisemnej umowy, FAI zachowuje wszelkie prawa do Zawodów. **Niezależnie od umowy lub przekazania praw, FAI powinno mieć bezpłatny dostęp do materiałów z Zawodów FAI dla zarchiwizowania i/lub wykorzystania w celach promocyjnych oraz mieć pełny dostęp do dźwięku i/lub obrazów z wszelkich imprez sportowych FAI**. FAI również rezerwuje sobie prawo do prowadzenia na własny koszt, bez opłat na rzecz organizatora, rejestracji, filmowania i fotografowania dowolnej części lub całości dowolnych zawodów we wspomnianych wyżej celach.

1 FAI Statutes, Rozdział 1, pkt 1.6

2 Kodeks Sportowy FAI, Część Ogólna, Rozdział 3, pkt 3.1.3

3 FAI Statutes, Rozdział 1, pkt 1.8.1

4 FAI Statutes, Rozdział 2, punkty 2.1.1, 2.4.2, 2.5.2 i 2.7.2

5 FAI Bylaws, Rozdział 1, pkt 1.2.1

6 FAI Statutes, Rozdział 2, pkt 2.4.2.2.5

7 FAI Bylaws, Rozdział 1, punkty 1.2.2 do 1.2.5

8 FAI Statutes, Rozdział 5, punkty 5.1.1, 5.2, 5.2.3 i 5.2.3.3

9 Kodeks Sportowy FAI, Część Ogólna, Rozdział 3, pkt 3.1.7

10 Kodeks Sportowy FAI, Część Ogólna, Rozdział 1, punkty 1.2 i 1.4

11 FAI Statutes, Rozdział 5, pkt 5.2.3.3.7

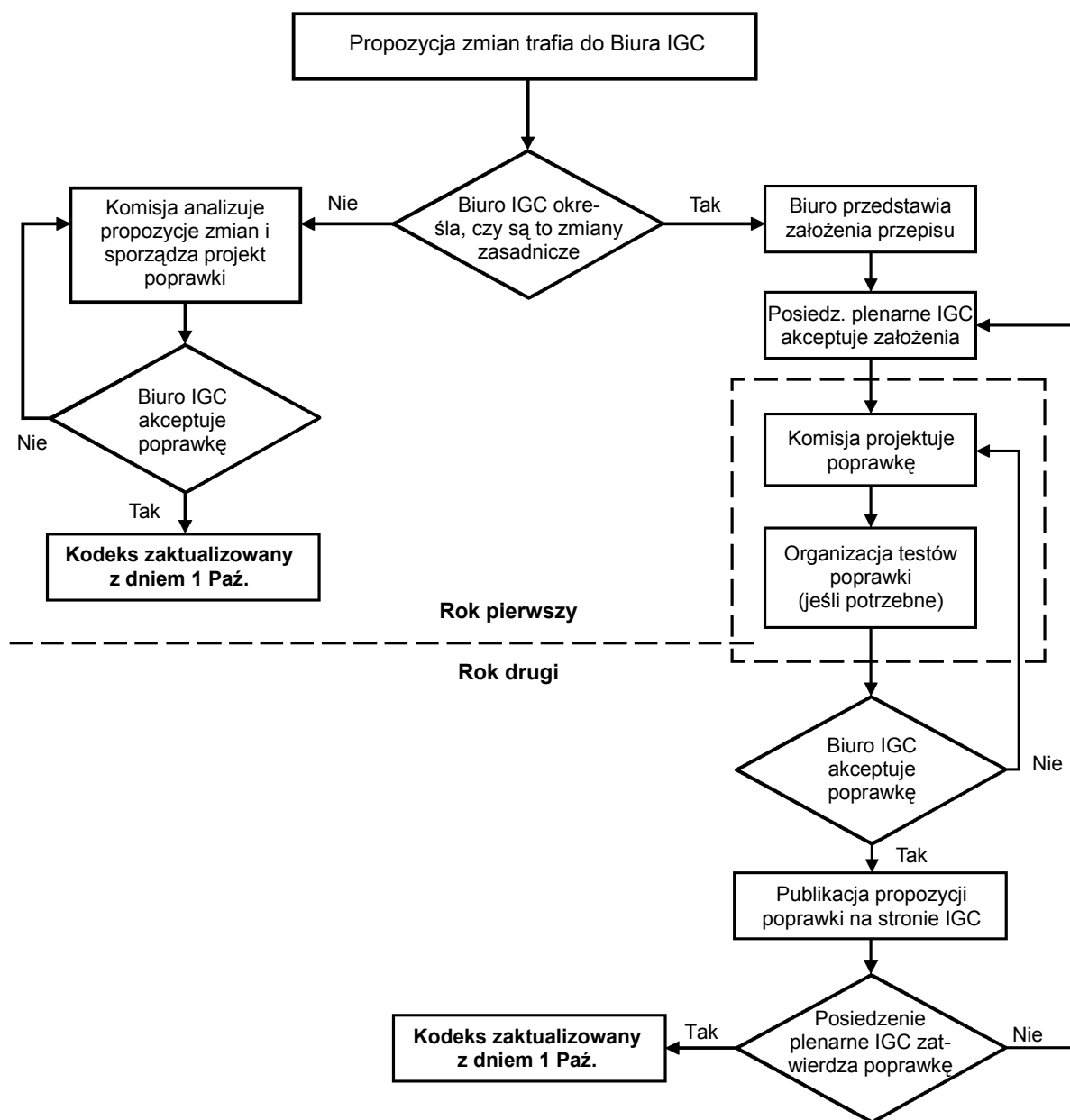
12 FAI Bylaws, Rozdział 6, pkt 6.1.2.1.3

Proces przeglądu i zmian w Kodeksie Sportowym

Proces przeglądu i zmian jest przedstawiony na schemacie poniżej. Wniosek o zmianę Kodeksu Sportowego lub jego aneksów należy przedłożyć do Biura IGC co najmniej sześć miesięcy przed najbliższym posiedzeniem plenarnym IGC. Wniosek musi odwoływać się do akapitów których dotyczy i podawać powody zmian. Zaleca się, aby proponowane zmiany były w formacie Kodeksu.

Zasadnicze zmiany wchodzi w życie 1 października po posiedzeniu IGC, na którym zostały zatwierdzone. Wyjątkiem są zmiany mające wpływ na bezpieczeństwo lotów, które mogą być zaakceptowane przez Biuro przed posiedzeniem IGC. Proste zmiany wyjaśniające Kodeks wchodzi w życie 1 października po zatwierdzeniu przez Biuro. W każdym z tych przypadków, zmieniony Kodeks Sportowy jest umieszczany na stronie internetowej FAI: <www.fai.org/gliding/sporting_code>.

Ostatnie zmiany są oznaczane za pomocą pionowej linii na prawo od zmienionego akapitu, tak jak uczyniono tutaj. Tekst może zawierać również zmiany edycyjne dla poprawy czytelności. Takie zmiany nie są oznaczane.



SPIS TREŚCI

<i>punkt</i>		<i>strona</i>
Rozdział 1 Przepisy i definicje ogólne		
1.0	Wprowadzenie	1
1.1	Definicje ogólne	2
1.2	Definicje terminów dot. lotu	2
1.3	Definicje terminów dot. pomiarów	3
1.4	Rodzaje wyczynów szybowcowych i wymogi dla nich	4
	Tabela 1 – Tabela wyczynów i wymogów	7
Rozdział 2 Odznaki szybowcowe FAI		
2.0	Postanowienia ogólne	8
2.1	Wymagania do odznak	8
2.2	Wygląd odznak	9
Rozdział 3 Szybowcowe rekordy świata i kontynentów		
3.0	Postanowienia ogólne	10
3.1	Kategorie, klasy i typy lotów rekordowych	10
3.2	Falszowanie dokumentacji	11
3.3	Ograniczenia czasowe zgłoszeń rekordów	12
Rozdział 4 Weryfikacja – wymagania i metody		
4.1	Wymagania danych lotu	13
4.2	Wymagania deklaracji	13
4.3	Weryfikacja danych lotu	14
4.4	Obliczenia i kalibracje	14
4.5	Wymagania dokumentowania lotu	15
Dodatek – Wykorzystanie rejestratorów pozycji w lotach warunkowych do Srebrnej i Złotej Odznaki		
		19
Rozdział 5 Komisarze Sportowi i poświadczanie wyczynu		
5.1	Osoba Komisarza Sportowego	20
5.2	Kontrola i weryfikacja lotu	21
5.3	Poświadczanie zgłoszeń	21
5.4	Formularze rekordów FAI	23
5.5	Dostarczanie zgłoszeń	23
Rozdział 6 Klasy szybowców i zawody międzynarodowe		
6.0	Postanowienia ogólne	25
6.1	Zgodność z klasą	25
6.2	Współczynniki wyrównawcze	25
6.3	Terminy zmian w definicjach klas	26
6.4	Mistrzostwa Świata	26
6.5	Klasy szybowców wykorzystywane w zawodach	26
6.6	Zawody międzynarodowe	27
Indeks		28

strona celowo
pozostawiona pusta

Rozdział 1

PRZEPISY I DEFINICJE OGÓLNE

Kodeks Sportowy FAI dla szybownictwa (zwany dalej Kodeksem) określa zasady i procedury stosowane do weryfikacji wyczynów szybowcowych. Istotą tych przepisów jest zapewnienie, aby jakość wymaganej dokumentacji była konsekwentna dla wszystkich lotów. Przy przetwarzaniu dostarczonej dokumentacji narodowe organizacje sportów lotniczych (National Airsport Control – NAC) oraz Komisarze Sportowi (Official Observers – OO) powinni zapewnić stosowanie reguł tego Kodeksu w duchu uczciwej rywalizacji.

Tekst napisany kursywą ma charakter informacyjny i nie stanowi części przepisów Kodeksu.

1.0 WPROWADZENIE

- 1.0.1 Część Ogólna Kodeksu Sportowego FAI (GS) zawiera ogólne definicje i przepisy dotyczące wszystkich sportów lotniczych. Ten dział Kodeksu (SC3) zawiera szczegółowe przepisy dotyczące odznak FAI oraz lotów rekordowych na szybowcach i motoszybowcach, zdefiniowanych w GS 2.2.14 jako „Klasa D” statków powietrznych. SZYBOWIEC to aerodyna o stałym płacie zdolna do długotrwałego lotu swobodnego, nie posiadająca jednostki napędowej (MoP – Means of Propulsion). MOTOSZYBOWIEC to aerodyna o stałym płacie wyposażona w MoP, zdolna do długotrwałego lotu swobodnego bez wykorzystania MoP.
- 1.0.2 Określenia, przepisy i wymogi SC3 są definiowane głównie w swoim ogólnym rozumieniu. Istniejące wyjątki od ogólnych zapisów będą opisywane w treści Kodeksu, w miejscu wystąpienia wyjątku. Na przykład, słowo „szybowiec” zawiera w sobie „motoszybowiec”, chyba że z dalszego tekstu wynika różnica między tymi terminami. Określenia „rejestrator lotu” lub „rejestrator pozycji” dotyczą wszystkich urządzeń rejestrujących, jeśli na pokładzie znajduje się więcej niż jedno. Użycie kapitalików do słów i wyrażeń w tym rozdziale wskazuje, że są one ściśle definiowane w treści Kodeksu.
- 1.0.3 SC3 zawiera następujące Aneksy:
- Aneks A zawiera przepisy dla światowych oraz innych, rozgrywanych pod auspicjami FAI, zawodów szybowcowych.
 - Aneks B opisuje wymagania dla sprzętu używanego do kontroli przebiegu lotu.
 - Aneks C podaje nieoficjalne porady, metody i przykładowe obliczenia pomocne dla Komisarzy Sportowych oraz pilotów w stosowaniu SC3.
 - Aneks D zawiera przepisy Listy Rankingowej IGC, na podstawie których piloci biorący udział w zawodach IGC trafiają do światowego rankingu.
- 1.0.4 **Narodowe Organizacje Sportów Lotniczych** (National Airsport Control – NAC)
NAC posiada zwierzchność administracyjną nad lotniczą aktywnością sportową w danym kraju, taką jak wydawania Licencji Sportowych. Weryfikacja rekordów kraju oraz inne zadania są zwykle delegowane do organów zajmujących się szybownictwem w danym kraju. W treści tego Kodeksu (SC3) oraz Aneksie C, skrót „NAC” odnosi się do jednego z tych organów.
- ORGANIZUJĄCY NAC Organizujący NAC wydaje licencje sportowe osobom podejmującym próbującym ustanowić rekord międzynarodowy. NAC jest odpowiedzialny za uznanie lotu danej osoby lub zespołu za rekord kraju oraz przesłanie dokumentacji zgłoszenia rekordu międzynarodowego do FAI, niezależnie od miejsca, w którym próba została podjęta (zob. GS, pkt 6.4.2).
 - KONTROLUJĄCY NAC Jeśli lot rekordowy kończy i zaczyna poza krajem Organizującego NAC, lokalny NAC jest uznawany za NAC Kontrolujący i powinien kontrolować lot upoważniając Komisarzy Sportowych nadzorujących wyczyn. Jeśli to konieczne lub na życzenie NAC Organizującego, NAC Kontrolujący może również

zapewnić kontrolę lotów rekordowych, które zaczynają lub kończą się w jego kraju. (zob. GS 6.4.2).

- c. Jeżeli kontrolujący NAC w danym kraju nie istnieje bądź jest nieaktywny, organizujący NAC może przejąć odpowiedzialność za kontrolę rekordu lub lotu warunkowego w tym kraju.

Uwaga: Organizujący NAC powinien skontaktować się z działem sportowym FAI (sports@fai.org) aby potwierdzić, że podjęto próby skontaktowania się z kontrolującym NAC.

1.0.5 W treści SC3 słowo „rekord” może dotyczyć rekordów świata lub kontynentów, w zależności od kontekstu. „Odznaka” odnosi się do lotów w celu zdobycia Srebrnej lub Złotej Odznaki, Diamentów lub dyplomów FAI.

1.0.6 **Dokumenty powiązane** Dokument FAI „*Technical Specification for IGC-Approved GNSS Flight Recorders*” zawiera informacje dla producentów rejestratorów lotu. Dział 6 Kodeksu zajmuje się zawodami w akrobacji szybowcowej, dział 7 – lotniami i parolotniami (GS 2.2.1.13, klasa O), dział 10 – mikrolotami (GS 2.2.1.15, klasa R). Klasy zawodów szybowcowych są określone w SC3, pkt 6.5.

1.1 DEFINICJE OGÓLNE

KOMISARZ SPORTOWY 1.1.1 Osoba sprawująca kontrolę nad lotem podejmowanym w celu zdobycia odznaki FAI lub rekordu oraz nad danymi zebranymi w celu udokumentowania WY CZYNU SZYBOWCOWEGO (zob. rozdział 5).

DEKLARACJA 1.1.2 Dane złożone przed lotem oraz wszystkie PUNKTY TRASY wymagane dla danego WY CZYNU SZYBOWCOWEGO (zob. 4.2).

GNSS / GPS 1.1.3 Globalny nawigacyjny system satelitarny (GNSS), jakim jest m.in. GPS (Global Positioning System), używający wielu satelitów współdziałających z odbiornikami do określenia pozycji.

REJESTRATOR LOTU 1.1.4 „FR” – urządzenie elektroniczne obecnie zatwierdzone przez IGC do rejestracji danych GPS and wysokości barometrycznej.

REJESTRATOR POZYCJI 1.1.5 „PR” – urządzenie elektroniczne zatwierdzone przez NAC do rejestracji danych GPS wyłącznie do Srebrnej i Złotej Odznaki. Dodatek do rozdziału 4. opisuje ograniczenia w ich używaniu.

BAROGRAF 1.1.6 Elektroniczny rejestrator barometryczny będący częścią REJESTRATORA LOTU lub niezależne urządzenie mechaniczne lub elektroniczne.

BAROGRAM 1.1.7 Dane o wysokości zapisane przez REJESTRATOR LOTU lub elektroniczny BAROGRAF, albo „śląd” utworzony przez mechaniczny BAROGRAF.

REJESTRATOR UŻYCIA NAPĘDU 1.1.8 Urządzenie zapisujące poziom hałasu lub inne dane wskazujące na użycie MoP. Awaria urządzenia powinna być zapisana jako użycie MoP lub numeryczna wartość „000” w pliku .igc.

1.2 DEFINICJE TERMINÓW DOT. LOTU

WYCZYN SZYBOWCOWY 1.2.1 Część lotu szybowcowego od PUNKTU STARTU do PUNKTU METY.

PUNKT TRASY 1.2.2 Punkt na powierzchni ziemi dokładnie określony parą współrzędnych geograficznych lub opisem słownym. PUNKT TRASY może być PUNKTEM STARTU, PUNKTEM ZWROTNYM lub PUNKTEM METY.

BOK 1.2.3 Linia prosta pomiędzy dwoma kolejnymi PUNKTAMI TRASY. Zgłaszana długość BOKU może być zmniejszona zgodnie z pkt 1.3.9.

- TRASA** 1.2.4 Wszystkie BOKI w WYCZYNIIE SZYBOWCOWYM. TRASA ZAMKNIĘTA posiada START oraz METĘ w tym samym PUNKCIE TRASY.
- STREFA OBSERWACJI** 1.2.5 Przestrzeń, w którą szybowiec powinien wlecieć, aby osiągnąć PUNKT TRASY. STREFA OBSERWACJI (OZ) może mieć postać CYLINDRA (1.3.6), który jest dopuszczalny tylko dla PUNKTÓW ZWROTNYCH, lub SEKTORA (1.3.8), który jest dopuszczalny dla wszystkich PUNKTÓW TRASY. LINIA STARTU oraz LINIA METY nie posiadają STREFY OBSERWACJI.
- PUNKT WYCZEPIENIA** 1.2.6 Punkt na ziemi, będący pionowym rzutem pozycji szybowca w momencie wyczepienia lub wyłączenia MoP.
- FIX** 1.2.7 Informacja o pojedynczym punkcie z zapisu lotu podająca szerokość i długość geograficzną, czas oraz: dla REJESTRATORÓW LOTU wysokość GPS i ciśnieniową, a dla REJESTRATORÓW POZYCJI nie rejestrujących wysokości ciśnieniowej – tylko wysokość GPS.
- PUNKT STARTU** 1.2.8 PUNKT TRASY, który wyznacza początek WYCZYNU SZYBOWCOWEGO w miejscu:
- PUNKTU WYCZEPIENIA, lub
 - zadeklarowanego PUNKTU STARTU, lub
 - środka LINII STARTU, lub
 - dla rekordów dowolnych, FIKSA wybranego po locie jako PUNKT STARTU.
- PUNKT ZWROTNY** 1.2.9 PUNKT TRASY pomiędzy dwoma BOKAMI.
- PUNKT METY** 1.2.10 PUNKT TRASY wyznaczający koniec WYCZYNU SZYBOWCOWEGO w miejscu:
- lądowania, gdzie nos szybowca zatrzymał się bez pomocy z zewnątrz, lub
 - zadeklarowanego PUNKTU METY, lub
 - środka LINII METY, lub
 - FIKSA wybranego po locie jako PUNKT METY, lub
 - FIX wyznaczony przez uruchomienie MoP.
- LINIA STARTU lub METY** 1.2.11 Pozioma linia o długości 1 km o środku w PUNKCIE STARTU lub METY, prostopadła do pierwszego lub ostatniego BOKU. Środek linii znajduje się na wysokości ziemi.
- PRZELOT OKREŚLONY** 1.2.12 WYCZYN SZYBOWCOWY, który wymaga zadeklarowanego PUNKTU STARTU oraz PUNKTU METY (zob. 1.4.4 oraz 1.4.6).

1.3 DEFINICJE TERMINÓW DOT. POMIARÓW

- CZAS i WYSOKOŚĆ STARTU** 1.3.1 Czas i wysokość (AMSL) wyznaczające początek WYCZYNU SZYBOWCOWEGO, określone przez rodzaj WYCZYNU SZYBOWCOWEGO oraz zgłaszany typ PUNKTU STARTU:
- Kiedy deklarowany PUNKT STARTU nie jest wymagany dla danego WYCZYNU, CZAS i WYSOKOŚĆ STARTU mogą być wzięte z PUNKTU WYCZEPIENIA, lub – dla przelotów odległościowych dowolnych – z dowolnego FIKSA wybranego po locie jako PUNKT STARTU.
 - Kiedy deklarowany PUNKT STARTU jest zgłaszany dla przelotu odległościowego, CZAS i WYSOKOŚĆ STARTU mogą być wzięte z:
 - opuszczenia SEKTORA OBSERWACJI STARTU, lub
 - przecięcia LINII STARTU w kierunku pierwszego boku, lub
 - najbardziej korzystnego FIKSA zapisanego w SEKTORZE OBSERWACJI STARTU.
 - Promień SEKTORA OBSERWACJI STARTU dla PRZELOTU DOCELOWEGO oraz TRASY ZAMKNIĘTEJ wynosi 1000 m.
 - Dla wyczynów prędkościowych, wymagane są deklarowane PUNKTY STARTU/METY. CZAS i WYSOKOŚĆ STARTU muszą być brane z opuszczenia SEKTORA OBSERWACJI STARTU o promieniu 1000 m lub z przecięcia LINII STARTU.

CZAS i WYSOKOŚĆ METY	<p>1.3.2 Czas i wysokość (AMSL) wyznaczające koniec WYCZYNU SZYBOWCOWEGO, określone przez rodzaj WYCZYNU SZYBOWCOWEGO oraz zgłaszany typ PUNKTU METY:</p> <p>a. Dla mety w punkcie lądowania, CZAS METY to czas lądowania, a WYSOKOŚĆ METY to elewacja AMSL miejsca lądowania.</p> <p>b. Dla mety lotnej w zadeklarowanym PUNKCIE METY, CZAS i WYSOKOŚĆ METY powinny być wzięte z:</p> <p>(i) wlotu w SEKTOR OBSERWACJI METY, lub</p> <p>(ii) przecięcia LINII METY w kierunku zgodnym z ostatnim bokiem, lub</p> <p>(iii) FIKSA wewnątrz SEKTORA OBSERWACJI METY.</p> <p>c. Promień SEKTORA OBSERWACJI METY dla PRZELOTU DOCELOWEGO oraz TRASY ZAMKNIĘTEJ wynosi 1000 m.</p> <p>d. Jeśli zadeklarowany PUNKT METY nie jest zgłaszany, CZAS i WYSOKOŚĆ METY mogą być wyznaczone w miejscu lądowania, miejscu uruchomienia MoP lub dowolnego FIKSA wybranego jako PUNKT METY.</p> <p><i>Punkt A.7 Dodatek do rozdziału 4 zawiera obostrzenia dotyczące wysokości startu i mety, jeśli stosowany jest REJESTATOR POZYCJI.</i></p>
DŁUGOTRWAŁOŚĆ	1.3.3 Czas, jaki upłynął pomiędzy CZASEM STARTU a CZASEM METY.
UTRATA WYSOKOŚCI	1.3.4 WYSOKOŚĆ STARTU pomniejszona o WYSOKOŚĆ METY (zob. 4.4.3). Limit tej utraty jest określony w pkt 4.4.3.
PRZEWYŻSZENIE	1.3.5 Największa różnica wysokości pomiędzy zarejestrowanym wysoko punktem i wcześniejszym niskim punktem podczas WYCZYNU SZYBOWCOWEGO.
CYLINDER	1.3.6 Przestrzeń wewnątrz pionowego cylindra o promieniu 500 m, ze środkiem w PUNKCIE ZWROTNYM.
REDUKCJA ODLEGŁOŚCI	1.3.7 Za każdym razem, kiedy BOK przecina granicę CYLINDRA, od długości tego BOKU odejmuje się 500 m. Redukcji tej nie stosuje się, jeśli FIX jest wybrany jako PUNKT TRASY w przelotach rekordowych dowolnych.
SEKTOR OBSERWACJI	<p>1.3.8 Kwadrant przestrzeni o wierzchołku w PUNKCIE TRASY. Za wyjątkiem ograniczeń w pkt 1.3.1c oraz 1.3.2c dla PRZELOTÓW OKREŚLONYCH oraz TRAS ZAMKNIĘTYCH, promień sektora jest nieograniczony, a jego ułożenie jest:</p> <p>a. dla PUNKTU ZWROTNEGO: symetryczne do dwusiecznej kąta utworzonego przez dwa BOKI połączone danym PUNKTEM ZWROTNYM, a sektor jest skierowany na zewnątrz od tego kąta,</p> <p>b. dla PUNKTU STARTU: symetryczne do i na zewnątrz od następnego BOKU,</p> <p>c. dla PUNKTU METY: symetryczne do i na zewnątrz od poprzedniego BOKU.</p>
OFICJALNA ODLEGŁOŚĆ	1.3.9 Suma długości BOKÓW, pomniejszonych o REDUKCJĘ ODLEGŁOŚCI (jeśli ma zastosowanie), pomniejszona o karę za UTRATĘ WYSOKOŚCI. Ta odległość powinna być używana do obliczania prędkości na TRASIE.

1.4 RODZAJE WYCZYŃÓW SZYBOWCOWYCH I WYMOGI DLA NICH

Poniższe punkty definiują wszystkie WYCZYNY SZYBOWCOWE, jakie mogą być wykonywane do zdobycia rekordów lub odznak. Tabela 1 na końcu tego rozdziału zestawia te informacje w zbiorczej formie.

1.4.1 Postanowienia ogólne

- a. WYCZYŃ SZYBOWCOWY może być zgłoszony na podstawie dowolnego lotu, dla którego istnieją dowody, że spełnia wymogi danego wyczynu.
- b. DEKLARACJA oraz elektroniczny zapis lotu są wymagane, chyba że istnieje wyraźny wyjątek (zob. 4.2).

- c. PUNKTY TRASY muszą być zadeklarowane i obleciane w zadeklarowanej kolejności, chyba że wyraźny wyjątek w przepisach zezwala inaczej.
 - d. Nie można deklarować więcej niż trzech PUNKTÓW ZWROTNYCH i nie można zgłaszać więcej niż czterech BOKÓW dla WYCZYNU SZYBOWCOWEGO. Ścisłejsze ograniczenia obowiązują dla konkretnych typów WYCZYNÓW.
- 1.4.2 **Wyczyny długotrwałości, przewyższenia i wysokości bezwzględnej**
Dla lotów na przewyższenie i długotrwałość, DEKLARACJA nie jest wymagana, jeśli używany jest tylko REJESTRATOR POZYCJI (zgodnie z Dodatkiem do rozdziału 4) lub niezależny BAROGRAF. Dodatkowo, WYCZYN SZYBOWCOWY wysokości bezwzględnej musi być poprzedzony przewyższeniem przynajmniej 5000 metrów.
- 1.4.3 **Przelot odległościowy (tylko odznaki)**
ODLEGŁOŚĆ PO PROSTEJ TRASA o tylko jednym BOKU, z odległością mierzoną od PUNKTU WYCZEPIENIA lub zadeklarowanego PUNKTU STARTU do miejsca lądowania, zadeklarowanego PUNKTU METY lub FIKSA. Jeśli nie były deklarowane PUNKTY ZWROTNE, PUNKTEM STARTU jest PUNKT WYCZEPIENIA, a lądowanie lub FIKS mety wyznacza PUNKT METY.
- 1.4.4 **Przelot odległościowy (tylko rekordy)**
DOCELOWY TRASA o tylko jednym BOKU, z odległością mierzoną od PUNKTU WYCZEPIENIA lub zadeklarowanego PUNKTU STARTU do zadeklarowanego PUNKTU METY. Promień SEKTORA OBSERWACJI na tych PUNKTACH TRASY wynosi 1000 metrów.
- 1.4.5 **Przelot odległościowy (odznaki i rekordy)**
PO TRASIE Z MAX. 3 PUNKTAMI ZWROTNYMI TRASA z odległością mierzoną pomiędzy PUNKTEM WYCZEPIENIA lub zadeklarowanym PUNKTEM STARTU a dowolnym typem PUNKTU METY, przez co najmniej jeden i nie więcej niż trzy zadeklarowane PUNKTY ZWROTNE. PUNKTY ZWROTNE mogą zawierać PUNKT STARTU lub PUNKT METY. PUNKTY ZWROTNE muszą być odległe o co najmniej 10 km, a każdy z nich może być zgłaszany tylko raz. PUNKTY ZWROTNE są zgłaszane w oblecianej kolejności.
- 1.4.6 **Przeloty odległościowe i prędkościowe (odznaki i rekordy)**
Następujące TRASY ZAMKNIĘTE mogą być używane do lotów odległościowych do odznak, natomiast muszą być używane do rekordów prędkościowych oraz lotów do Diamentu za przelot zamknięty. Wszystkie PUNKTY TRASY muszą być zadeklarowane, a promień SEKTORA OBSERWACJI w PUNKTACH STARTU i METY wynosi 1000 metrów.
- a. *DOCELOWO-POWROTNY* TRASA ZAMKNIĘTA posiadająca tylko jeden zadeklarowany PUNKT ZWROTNY.
 - b. *PO TRASIE TRÓJKĄTA* TRASA ZAMKNIĘTA przez dwa lub trzy PUNKTY ZWROTNE. Jeśli stosowane są trzy PUNKTY ZWROTNE, odległość jest wyznaczana przez sumę długości boków pomiędzy PUNKTAMI ZWROTNYMI, niezależnie od położenia PUNKTÓW STARTU/METY. Dla TRAS trójkątnych do rekordów o długości 750 km lub większej, długość każdego BOKU powinna wynosić od 25% do 45% OFICJALNEJ DŁUGOŚCI. Dla TRAS trójkątnych do rekordów o długości mniejszej niż 750 km, długość żadnego z BOKÓW nie może być mniejsza niż 28% OFICJALNEJ DŁUGOŚCI.
- 1.4.7 **Typy przelotów odległościowych dowolnych (tylko rekordy)**
PUNKTEM STARTU przelotu odległościowego dowolnego jest wybrany przez pilota FIX po wyczepieniu, optymalny dla danego rekordu. Dla TRASY ZAMKNIĘTEJ, FIX ten wyznacza również środek LINI METY. PUNKTY TRASY mogą zostać wybrane spośród FIKSÓW po locie lub mogą być zadeklarowane wcześniej. Trasy rekordów odległościowych dowolnych mogą być otwarte lub zamknięte.
- 1.4.8 **Przeloty odległościowe dowolne otwarte**
Typy rekordów odległościowych dowolnych otwartych to:
- a. *OTWARTY* TRASA posiadająca jeden BOK.

- b. *DOWOLNY Z MAX. 3 PUNKTAMI ZWROTNYMI* TRASA przez co najmniej jeden i nie więcej niż trzy PUNKTY ZWROTNE. PUNKTY ZWROTNE mogą zawierać PUNKT STARTU lub PUNKT METY. PUNKTY ZWROTNE muszą być odległe o co najmniej 10 km, a każdy z nich może być zgłaszany tylko raz.

1.4.9 **Przeloty odległościowe dowolne zamknięte do rekordów**

Typy rekordów odległościowych dowolnych zamkniętych to:

- a. *DOWOLNY DOCELOWO-POWROTNY* TRASA ZAMKNIĘTA posiadająca dwa BOKI.
- b. *DOWOLNY PO TRASIE TRÓJKĄTA* TRASA ZAMKNIĘTA posiadająca trzy BOKI.

Mają zastosowanie ograniczenia geometrii trójkąta podane w 1.4.6b. Pilot może oblecieć:

- (i) trójkąt używając dwóch PUNKTÓW ZWROTNYCH, lub
- (ii) trójkąt używając trzech PUNKTÓW ZWROTNYCH niezależnych od położenia PUNKTÓW STARTU i METY. W tym wypadku długość trójkąta jest wyznaczana przez sumę BOKÓW trójkąta tworzonego przez PUNKTY ZWROTNE.

WYCZYN SZYBOWCOWY	Punkt SC3	Zastosowanie	WYMOGI OGÓLNE			TYPY STARTU			TYPY METY				
			Wymagane elementy deklaracji	Max. ilość PZ deklaro- wana / zgłaszana	Ilość zgłasz. boków trasy	Fix startu	Wyczep. lub wyłącze- nie MoP	Linia startu lub deklar. punkt startu (promień sektora)	Łądowanie (1.2.11a)	Linia mety lub deklar. punkt mety (promień sektora)	Użycie фикса jako mety (1.2.11d)		
Odległość po prostej	1.4.3	odznaka	4.2.1 a do g odpowiednio	3 / 0	1	Nie	Tylko jeśli deklaro- wany jako PUNKT STARTU	Wymagany (1000 m)	Tak	Tak (nieogranicz.)	Tak gdziekolwiek	Tak (nieogranicz.)	Tak gdziekolwiek
Odległość z max. 3 PZ	1.4.5	odznaka lub rekord		3 / 3	2 do 4				Tylko w SEKTORZE OBS. METY	Wymagany (1000 m)	Tylko w SEKTORZE OBS. METY na zadeklar. PUNKCIE STARTU	Taki sam jak deklarowany PUNKT STARTU (1000 m)	Tylko w SEKTORZE OBS. METY na zadeklar. PUNKCIE STARTU
Docelowy	1.4.4	rekord		3 / 0	1				Tylko w SEKTORZE OBS. METY	Wymagany (1000 m)	Tylko w SEKTORZE OBS. METY na zadeklar. PUNKCIE STARTU	Taki sam jak deklarowany PUNKT STARTU (1000 m)	Tylko w SEKTORZE OBS. METY na zadeklar. PUNKCIE STARTU
Docelowo-powrotny	1.4.6a 2.1.3b	przeloty do odznak i Diamentów, rekordy odległościowe i prędkościowe		1 / 1	2				Tylko w SEKTORZE OBS. METY	Wymagany (1000 m)	Tylko w SEKTORZE OBS. METY na zadeklar. PUNKCIE STARTU	Taki sam jak deklarowany PUNKT STARTU (1000 m)	Tylko w SEKTORZE OBS. METY na zadeklar. PUNKCIE STARTU
Trójkąt (2 PZ)	1.4.6b(i) 2.1.3b			2 / 2	3				Tylko w SEKTORZE OBS. METY	Wymagany (1000 m)	Tylko w SEKTORZE OBS. METY na zadeklar. PUNKCIE STARTU	Taki sam jak deklarowany PUNKT STARTU (1000 m)	Tylko w SEKTORZE OBS. METY na zadeklar. PUNKCIE STARTU
Trójkąt (3 PZ)	1.4.6b(ii) 2.1.3b			3 / 3	3				Tylko w SEKTORZE OBS. METY	Wymagany (1000 m)	Tylko w SEKTORZE OBS. METY na zadeklar. PUNKCIE STARTU	Taki sam jak deklarowany PUNKT STARTU (1000 m)	Tylko w SEKTORZE OBS. METY na zadeklar. PUNKCIE STARTU
Otwarty (dowolny po prostej)	1.4.7 1.4.8a		rekord odległościowy	4.2.1 a do d	3 / 0	1	Tak	Tak	Tak (nieogranicz.)	Tak gdziekolwiek	Tak (nieogranicz.)	Tak gdziekolwiek	
Dowolny z max. 3 PZ	1.4.7 1.4.8b	3 / 3		2 do 4	Tak (nieogranicz.)	Tak gdziekolwiek			Tak (nieogranicz.)	Tak gdziekolwiek			
Dowolny docelowo- powrotny	1.4.7 1.4.9a	1 / 1		2	W SEKTORZE OBSERWACJI METY na zgłaszanym PUNKCIE STARTU	Na deklaro- wanym PUNKCIE STARTU (1000 m)			W SEKTORZE OBS. METY na zgłaszanym PUNKCIE STARTU				
Dowolny trójkąt (2 PZ)	1.4.7 1.4.9b(i)	3 / 2		3	W SEKTORZE OBSERWACJI METY na zgłaszanym PUNKCIE STARTU	Na deklaro- wanym PUNKCIE STARTU (1000 m)			W SEKTORZE OBS. METY na zgłaszanym PUNKCIE STARTU				
Dowolny trójkąt (3 PZ)	1.4.7 1.4.9b(ii)	3 / 3		3	W SEKTORZE OBSERWACJI METY na zgłaszanym PUNKCIE STARTU	Na deklaro- wanym PUNKCIE STARTU (1000 m)			W SEKTORZE OBS. METY na zgłaszanym PUNKCIE STARTU				
Wysokość bezwzględna	1.4.2 3.1.3b	rekord	Od 4.2.1a do 4.2.1d	U • Kiedy stosowana jest linia startu lub mety, sektor obserwacji nie ma zastosowania. W • Rejestratory pozycji są dozwolone tylko zgodnie z zapisami Dodatku do rozdziału 4. A • Długość trójkąta z 3 PZ do odznak i rekordów jest liczona jako: PZ1 – PZ2 – PZ3 – PZ1. G • Dla rekordów po trasach trójkąta poniżej 750 km, minimalna długość boku to 28% oficjalnego dystansu. Dla tras I 750 km i dłuższych, żaden z boków nie może mieć mniej niż 25% lub więcej niż 45% oficjalnej długości.									
Przewyższenie	1.3.5 1.4.2	odznaka lub rekord											
Długotrwałość	1.3.3 1.4.2	odznaka											

Rozdział 2

ODZNAKI SZYBOWCOWE FAI

Ten rozdział definiuje wymagania międzynarodowych standardów dla wyczynów szybowcowych.

2.0 POSTANOWIENIA OGÓLNE

Przyznawane przez każdy NAC, odznaki szybowcowe FAI stanowią międzynarodowe standardy dla wyczynów szybowcowych i nie wymagają odnawiania.

- a. Pilot powinien znajdować się sam w szybowcu, a Komisarz Sportowy musi zaświadczyć, że jest to prawda.
- b. Każdy NAC powinien prowadzić rejestr lotów warunkowych, które zostały przez niego zatwierdzone, zapisując personalia pilota, jego narodowość oraz daty i szczegóły każdego wyczynu.
- c. Rejestrator lotu zapewnia dokumentację czasu, wysokości i pozycji wymaganą do analizy dowolnego lotu warunkowego. Alternatywne metody dokumentacji dla niektórych lotów warunkowych do odznak są omówione w pkt 1.4.2, 1.4.3, 4.3.2c, 4.5 oraz Dodatku do rozdziału 4 dotyczącym rejestratorów pozycji.
- d. Odległość wymagana dla każdej odznaki powinna być obliczana jako oficjalna odległość (1.3.9).

2.1 WYMAGANIA DO ODZNAK

2.1.1 Srebrna Odznaka Szybowcowa

Srebrną Odznakę Szybowcową zdobywa się po osiągnięciu następujących warunków:

- a. ODLEGŁOŚĆ przelot, zawierający bok o długości co najmniej 50 km. Bok ten może być częścią dłuższej zadeklarowanej trasy. Utrata wysokości (4.4.3) jest obliczana względem całego lotu, a nie tylko zgłaszanej części.

Annex C, pkt 2.2 zawiera przykłady obliczania tej utraty wysokości.

Uwaga: przelot do Srebrnej Odznaki powinien być wykonany bez nawigacyjnej ani innej pomocy prowadzonej przez radio (z wyjątkiem zezwolenia na lądowanie) oraz bez pomocy lub prowadzenia przez inny statek powietrzny.

- b. DŁUGOTRWAŁOŚĆ lot czasowy o długotrwałości co najmniej 5 godzin.
- c. PRZEWYŻSZENIE przewyższenie co najmniej 1000 m.

2.1.2 Złota Odznaka Szybowcowa

Złotą Odznakę Szybowcową zdobywa się po osiągnięciu następujących warunków:

- a. ODLEGŁOŚĆ przelot o długości co najmniej 300 km.
- b. DŁUGOTRWAŁOŚĆ lot czasowy od długotrwałości co najmniej 5 godzin.
- c. PRZEWYŻSZENIE przewyższenie co najmniej 3000 m.

2.1.3 Diamenty

Istnieje możliwość zdobycia trzech Diamentów do odznak szybowcowych i każdy z nich może być noszony na Odznakach Srebrnej, Złotej bądź odznakach za przelot ponad 750 km lub dłuższy. Diament można uzyskać po ukończeniu jednego z poniższych wyczynów:

- a. DIAMENT ZA PRZELOT ZAMKNIĘTY przelot określony o długości co najmniej 300 km po trasie docelowo-powrotnej (1.4.6a) lub po trasie trójkąta (1.4.6b).
- b. DIAMENT ZA ODLEGŁOŚĆ przelot o długości co najmniej 500 km.
- c. DIAMENT ZA PRZEWYŻSZENIE przewyższenie co najmniej 5000 m.

2.1.4 Odznaki za przeloty o długości 750 km i dłuższe

Jest to grupa odznak przyznawana za osiągnięcie dystansu 750 km lub dłuższych o wielokrotności 250 km (czyli np. 750 km, 1000 km, 1250 km itd.) Za każdy przelot jest przyznawana jedna odznaka o najbliższej wartości, mniejszej od uzyskanej odległości.

2.1.5 Rejestr FAI Odznak Diamentowych oraz wyższych

Po skompletowaniu Odznaki Diamentowej lub wykonaniu przez pilota lotu 1000 km lub dłuższego, NAC powinien przedstawić FAI zebrane dane lotu zgromadzone w swoim krajowym rejestrze zgodnie z pkt 2.0b powyżej. W zamian FAI wprowadza pilota do rejestru międzynarodowego oraz przyznaje pilotowi specjalny dyplom za przelot 1000 km lub dłuższy.

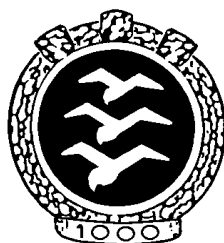
2.2 WYGLĄD ODZNAK (przedstawiono odznaki w ok. dwukrotnym powiększeniu):



2.2.1 Odznaka Srebrna i Złota



2.2.2 Odznaka z trzema Diamentami (odznaka z 1 lub 2 Diamentami wygląda podobnie)



2.2.3 Odznaki za przeloty 750 km i dłuższe

(pokazana odznaka za przelot 1000 km, inne z 1 lub 2 Diamentami wyglądają podobnie)

Rozdział 3

SZYBOWCOWE REKORDY ŚWIATA I KONTYNETÓW

3.0 POSTANOWIENIA OGÓLNE

Wcześniejsze zgłoszenie próby bicia rekordu nie jest wymagane pod warunkiem, że zostały podjęte działania zapewniające odpowiednią kontrolę lotu. Następujące kryteria dotyczące rekordów świata oraz kontynentów muszą być spełnione:

- a. Pilot musi posiadać ważną Licencję Sportową FAI (GS 8.1).
- b. Lot musi być zapisany przy pomocy rejestratora lotu certyfikowanego na poziomie „wszystkie loty”.
- c. Z wyjątkiem lotów z załogą opisaną w punkcie 3.1.3b, lot zgłaszany jako rekord świata musi najpierw zostać uznany jako rekord kraju – rekord kontynentu nie musi.
- d. Rekordy kraju są kontrolowane przez własne NAC i mogą różnić się lub uzupełniać rekordy świata i kontynentów. Aby zostać zgłoszonym jako rekord świata, rekord kraju musi spełniać wymagania SC3 dla rekordów.
- e. Stosowane będą regiony kontynentów jak określono w Części Ogólnej pkt 3.4.5. Wyjątkiem jest część Federacji Rosyjskiej na wschód od 61° południka, która będzie zaliczana do Azji. Lot, który przecina granice kontynentów będzie uznany na kontynencie, z którego nastąpił start lotny.

3.1 KATEGORIE, KLASY I TYPY LOTÓW REKORDOWYCH

Kategorie rekordów odnoszą się do pilota, klasy rekordów do szybowca a typy do rodzaju wyczynu szybowcowego.

3.1.1 Kategorie pilotów Kategoria ogólna obejmuje wszystkich pilotów. W kategorii kobiecej wszystkie osoby na pokładzie muszą być płci żeńskiej.

3.1.2 Klasy rekordów Rekordy FAI klasy D są rejestrowane w poniższych klasach:

- a. OTWARTA dowolny szybowiec klasy FAI D,
- b. 15-METROWA każdy szybowiec klasy FAI D o maksymalnej rozpiętości skrzydeł 15 000 mm,
- c. ŚWIATOWA szybowiec PW-5, zgodnie z punktem 6.5.7,
- d. ULTRALEKKA szybowiec klasy FAI D, którego maksymalna masa startowa nie przekracza 220kg (szybowce MICROLIFT to szybowce klasy ULTRALEKKIEJ, których obciążenie powierzchni nie przekracza 18 kg/m², nie notuje się dla nich osobnych rekordów).

3.1.3 Szybowce wielomiejskowe oraz motoszybowce

Szybowce wielomiejskowe oraz motoszybowce przynależą do klas z 3.1.2, jeśli spełniają ich definicje.

- a. W przypadku szybowców wielomiejskowych, cała załoga lotnicza musi być wymieniona w deklaracji elektronicznej, a ich pełne dane muszą być zawarte w formularzu zgłoszeniowym. Osoby te muszą mieć przynajmniej 14 lat. Tylko członkowie załogi posiadający ważną Licencję Sportową FAI będą wymienieni z imienia i nazwiska w tabeli rekordów FAI.
- b. Jeśli pilot z załogą zgłasza rekord świata uzyskany na szybowcu wielomiejskowym, mogą być zakwalifikowani jako zespół. W tej sytuacji każdy z członków załogi musi posiadać Licencję Sportową FAI, a rekord zostanie przypisany wyznaczonemu pilotowi-dowódcy.
- c. Rekordy wysokości bezwzględnej oraz przewyższenia są uznawane tylko w klasie otwartej.

- 3.1.4 **Typy lotów rekordowych** *Uwagi (zob. również rozdział 1)*
- Rekordy odległościowe dowolne**
- | | | |
|----|------------------------------------|--|
| a. | Przelot otwarty | Bez punktów zwrotnych |
| b. | Przelot dowolny z max. 3 PZ | 1 do 3 dowolnych punktów zwrotnych |
| c. | Przelot dowolny docelowo-powrotny | Trasa zamknięta z jednym dowolnym punktem zwrotnym |
| d. | Przelot dowolny po trasie trójkąta | Trasa zamknięta z 2 lub 3 dowolnymi punktami zwrotnymi |
- Rekordy odległościowe deklarowane**
- | | | |
|----|----------------------------|--|
| e. | Przelot docelowy | Zadeklarowany punkt docelowy bez punktów zwrotnych |
| f. | Przelot z max. 3 PZ | 1 do 3 zadeklarowanych punktów zwrotnych |
| g. | Przelot docelowo-powrotny | Przelot zamknięty z jednym zadeklarowanym punktem zwrotnym |
| h. | Przelot po trasie trójkąta | Przelot zamknięty z 2 lub 3 zadeklarowanymi punktami zwrotnymi |
- Rekordy prędkościowe**
- | | | |
|----|---|--------------------------------------|
| i. | Prędkość na trasie docelowo-powrotnej o długości 500 km i wszystkich wielokrotności 500 km | 1 zadeklarowany punkt zwrotny |
| j. | Prędkość na trasie trójkąta o długości 100 km, 300 km, 500 km, 750 km, 1250 km i wszystkich wielokrotności 500 km | 2 lub 3 zadeklarowane punkty zwrotne |
- Rekordy wysokościowe**
- | | | |
|----|----------------------|--|
| k. | Wysokość bezwzględna | Tylko Klasa Otwarta, zob. 4.5.3 o dokumentacji |
| m. | Przewyższenie | Tylko Klasa Otwarta, zob. 4.5.3 o dokumentacji |
- 3.1.5 **Minima konieczne do poprawienia rekordu**
- Nowy zgłaszany rekord musi przekraczać wartość aktualnego rekordu o 1 km w przypadku rekordów odległościowych, 1 km/h dla rekordów prędkościowych oraz 3% dla rekordów wysokościowych zapisywanych barografem mechanicznym, 1% dla ciśnienia zapisywanego elektronicznie oraz 150m dla wysokości GPS.
 - W przypadku ustanowienia nowej kategorii, klasy lub typu rekordu, IGC może ustalić minimalny wynik, co zostanie opublikowane na stronach internetowych FAI.
- 3.1.6 **Oznaczenia rekordów**
- Rekordy szybowcowe są oznaczane przez kody literowe, które składają się z literowego kodu FAI dla szybowców (D), dalej klasy szybowca i na końcu kategorii pilota (ogólnej lub kobiecej):
- | | |
|-------------------------------|--|
| Rekordy w Klasie Otwartej | oznaczone są poprzez dodanie litery O. |
| Rekordy w Klasie 15-metrowej | oznaczone są poprzez dodanie cyfr 15. |
| Rekordy w Klasie Światowej | oznaczone są poprzez dodanie litery W. |
| Rekordy w Klasie Ultralekkiej | oznaczone są poprzez dodanie litery U. |
| Kategoria Ogólna pilotów | oznaczona jest przez literę G. |
| Kategoria Kobięca pilotów | oznaczona jest przez literę F. |
- Przykłady: D13F Szybownictwo, Klasa 13.5 metrowa, Kategoria Kobięca
 DOG Szybownictwo, Klasa Otwarta, Kategoria Ogólna

3.2 FAŁSZOWANIE DOKUMENTACJI

Jeśli zostanie udowodnione, że którakolwiek z osób zaangażowanych w zgłoszenie rekordu świata lub kontynentu zmieniła, ukrywała lub w jakikolwiek inny sposób manipulowała dowodami celem oszustwa, zgłoszenie to zostanie odrzucone. FAI odbierze Licencje Sportowe winnych

oszustwa i może odebrać dożywotnio lub na określony czas wszelkie przyznane przez FAI nagrody, rekordy, odznaczenia i inne. W razie potrzeby NAC może zostać poproszony o odebranie uprawnień biorącym udział Komisarzom Sportowym. (zob. również 5.1.7)

3.3 OGRANICZENIA CZASOWE ZGŁOSZEŃ REKORDÓW

3.3.1 Wstępne zgłoszenie

Wstępne zgłoszenie rekordu międzynarodowego musi być przekazane przez NAC lub kontrolującego lot Komisarza Sportowego i otrzymane przez FAI w ciągu siedmiu dni od wykonania lotu. W wyjątkowych przypadkach przewodniczący IGC może wydłużyć ten okres. Akceptowane są zgłoszenia telefoniczne, faksem, e-mailem lub inną podobną drogą.

3.3.2 Dokumentacja zgłoszenia

NAC musi wysłać dokumentację zgłoszeniową tak, by dotarła ona do FAI w ciągu 120 dni od daty lotu, chyba że zostało przyznane przedłużenie tego okresu przez Przewodniczącego IGC (zob. Część Ogólna, pkt 6.8.4).

Rozdział 4

WERYFIKACJA – WYMAGANIA I METODY

Rozdział definiuje wymagania odnośnie dokumentacji, pomiarów i obliczeń wykonywanych przy weryfikacji wyczynów szybowcowych. Aneks C zawiera przykłady wykorzystywanych do tego metod i środków, jak obliczanie odległości czy metody analizy zapisu rejestratora lotu.

4.1 WYMAGANIA DANYCH LOTU

Lot warunkowy lub rekordowy wymaga oceny niektórych lub wszystkich poniższych danych dotyczących lotu. Różne wyczyny szybowcowe wymagają podania różnych pozycji z poniższej listy:

- a. deklaracja (1.1.2)
- b. punkt startu (1.2.8)
- c. czas i wysokość startu (1.3.1)
- d. punkt lub punkty zwrotne (1.2.9)
- e. punkt mety (1.2.10)
- f. czas i wysokość mety (1.3.2)
- g. wysokość bezwzględna (1.4.2)
- h. utrata wysokości (1.3.4)
- i. przewyższenie (1.3.5)
- j. ciągłość lotu (4.3.2)

4.2 WYMAGANIA DEKLARACJI

Deklaracja *przedlotowa* jest wymagana dla wszystkich lotów za wyjątkiem wskazanych w pkt 1.4.2 i 1.4.3 do odznak rejestrowanych za pomocą PR lub barografu. Ważna jest wyłącznie ostatnia złożona deklaracja.

- a. W lotach rekordowych deklaracja musi być złożona w rejestratorze lotu i być widoczna w jego pliku .igc.
- b. W lotach warunkowych do odznak deklaracja musi być złożona w rejestratorze lotu i widoczna w jego pliku .igc lub zostać zapisana na pojedynczej kartce papieru lub przesłana przez internet. W tym ostatnim przypadku, pilot powinien wysłać e-mail do Komisarza Sportowego lub wprowadzić deklarację na stronę internetową zaakceptowaną przez NAC. Czas deklaracji to czas otrzymania e-maila przez Komisarza lub przesłania danych na stronę internetową.

Uwagi dotyczące deklaracji internetowych znajdują się w Aneksie C, pkt 3.5.

- c. We wszystkich lotach odległościowych po prostej zgłaszanych od punktu wyczepienia do lądowania lub dowolnie wybranego fiksa mety, stosowne szczegóły z pkt 4.2.1 powinny być poświadczone przez Komisarza Sportowego.
- d. Jeśli dane pilota lub szybowca w deklaracji w rejestratorze są pominięte lub nieprawidłowe dla lotu warunkowego do Srebrnej lub Złotej Odznaki, poświadczenie Komisarza wymagane w pkt 5.2.4 jest nadrzędne.
- e. Deklaracja pisemna musi być w posiadaniu Komisarza Sportowego i dołączona do pozostałych dokumentów dokumentujących zgłoszenie. *Aneks C pkt 3.4 zawiera ogólne uwagi dot. deklaracji, a pkt 6.4 opisuje format deklaracji, jaki jest stosowany w pliku .igc.*

Sprawdź instrukcję producenta rejestratora, aby dowiedzieć się jaką metodę stosuje rejestrator do zapisania daty i czasu deklaracji.

4.2.1 Zawartość deklaracji

- a. Data lotu,

- b. Nazwisko i imię pilota-dowódcy oraz pozostałych członków załogi, jeśli są takowi,
- c. Typ szybowca oraz jego znaki rejestracyjne, numer fabryczny lub unikalny numer konkursowy nadany przez NAC,
- d. Marka, model i numer seryjny rejestratora (zgodny z zapisywanym w pliku .igc). Dla barografu lub rejestratora pozycji – marka, model i numer seryjny sprawdzony przez Komisarza przed startem.

Dodatkowe elementy dla lotów odległościowych i prędkościowych

- e. Punkty trasy w kolejności w jakiej będą zaliczane, chyba że nie są wymagane dla konkretnego przelotu po prostej lub dowolnego. Jeśli jakikolwiek punkt trasy został zadeklarowany nazwą, skrótem lub kodem oraz współrzędnymi geograficznymi, decydujące są współrzędne. Gdy użyta została jedynie nazwa, skrót lub kod, współrzędne muszą być wzięte z opublikowanego źródła ustalonego przez NAC.

Dodatkowe elementy w jakiegokolwiek pisemnej deklaracji w lotach warunkowych

- f. Podpis pilota-dowódcy,
- g. Podpis Komisarza Sportowego wraz z datą i godziną.

4.2.2 Deklaracja z więcej niż jednego rejestratora

Jeśli podczas lotu używany był więcej niż jeden rejestrator, należy przedstawić do analizy pliki danych z każdego z nich. Różnica w deklaracjach pomiędzy rejestratorami może być podstawą do odrzucenia każdego zgłaszanego wyczynu w tym locie.

4.3 WERYFIKACJA DANYCH LOTU

4.3.1 Częstotliwość zapisu

Częstotliwość próbkowania danych nie może być mniejsza niż raz na minutę.

4.3.2 Ciągłość lotu

Muszą istnieć dane dające pewność, że szybowiec nie lądował ani nie użył MoP w czasie wykonywania zgłaszanego wyczynu.

- a. Przerwa w zapisie barografu nie oznacza utraty ciągłości lotu, o ile w opinii Komisarza Sportowego i NAC nie brakuje kluczowych danych, a ciągłość lotu pozostaje bezdyskusyjna. Zob. Annex C, pkt 5.2
- b. Ciągłość lotu może być również stwierdzona na podstawie zapisu wysokości wyliczanych przez GPS.
- c. Warunkowy lot 5-godzinny nie wymaga użycia barografu w celu potwierdzenia ciągłości lotu, o ile lot jest wykonywany pod ciągłym nadzorem Komisarza Sportowego.

4.3.3 Dane lądowania

Rzeczywiste lądowanie musi zostać potwierdzone w co najmniej jednej z form:

- a. Jako zapisana pozycja GPS.
- b. Przez Komisarza Sportowego lub dwóch niezależnych świadków przybyłych na miejsce wkrótce po lądowaniu, którzy nie mają wątpliwości co do miejsca lądowania (zob. 5.3.2c).

4.4 OBLICZENIA I KALIBRACJE

Czas, pozycja, wysokość i użycie MoP są danymi dotyczącymi lotu szybowcowego, które muszą być zapisane lub mierzone dla niektórych lub wszystkich rodzajów wyczynów szybowcowych. Każda niedokładność pomiaru lub obliczeń musi być zinterpretowana maksymalnie na niekorzyść pilota. Minimalne dane wymagane dla każdego rodzaju wyczynu są podane w formularzach rekordów lub lotów warunkowych.

4.4.1 Połączenie metod pomiarów

Dowolne połączenie metod pomiaru jest akceptowalne dla dowolnego rodzaju lotu. Każda z metod musi być stosowana zgodnie z tym Kodeksem tak, jakby była jedyną używaną.

4.4.2 Model Ziemi i obliczenie odległości

- a. Należy używać układu odniesienia (geoidy) WGS 84 do wszystkich współrzędnych geograficznych zapisanych w celu analizy lotu. Dla wszystkich lotów rekordowych, dla wszystkich odległości między dwoma punktami ponad 1000 km, lub w każdym przypadku jeśli powstają wątpliwości i jest konieczne wyznaczenie dokładnej odległości, przeleciany dystans oznacza długość ortodromy pomiędzy startem i metą, a w przypadku stosowania punktów zwrotnych, sumę długości ortodrom każdego boku trasy, pomniejszych zgodnie z 1.3.7.
- b. Dla lotów do odznak mogą zostać przyjęte mniej dokładne metody obliczeniowe, chyba że dokładność obliczeń jest kluczowa dla danego wyczynu.

4.4.3 Limity dla utraty wysokości

- a. Dla lotów odległościowych dłuższych niż 100 km, w których utrata wysokości przekracza 1000 metrów w pomiarze ciśnieniowym lub 900m według danych GPS, zostaje nałożona kara równa 100-krotności nadwyżki utraty wysokości. Kara jest odejmowana od długości trasy.
- b. Dla lotów o długości 100 kilometrów i krótszych, utrata wysokości przekraczająca 1% długości trasy lub [1% długości trasy minus 100m] dla PR używającego pomiaru wysokości z GPS powoduje nieuznanie tego wyczynu szybowcowego.
- c. Dla lotów prędkościowych, utrata wysokości powyżej 1000m powoduje nieuznanie tego wyczynu szybowcowego.
- d. Dla lotów czasowych, utrata wysokości powyżej 1000m z użyciem danych barometrycznych lub 900m z użyciem wysokości GPS powoduje nieuznanie tego wyczynu szybowcowego. Zob. Zał. do rozdziału 4, pkt A7.

4.4.4 Okres ważności kalibracji barografu

Urządzenia prowadzące zapis wysokości barometrycznej – zarówno rejestratory lotu, jak i niezależne barografy – podlegają kalibracji jak następuje:

- a. PRZED LOTEM Kalibracja jest wymagana w ciągu 12 miesięcy przed lotem. W przypadku certyfikowanych przez IGC barografów elektronicznych oraz rejestratorów lotu, okres ten wynosi 5 lat.
- b. PO LOCIE Kalibracja jest wymagana w ciągu jednego miesiąca po locie, a dla zatwierdzonych przez IGC barografów elektronicznych lub rejestratorów lotu, w ciągu dwóch miesięcy.

Dla rekordów przewyższenia i wysokości obie kalibracje – (a) ORAZ (b) – są wymagane, a mniej korzystna z nich powinna być użyta do obliczenia wyniku. Jedna z kalibracji – (a) LUB (b) – jest wymagana dla wszystkich pozostałych lotów rekordowych i warunkowych.

4.4.5 Kalibracja i korekta ciśnienia

W przypadku konieczności wyznaczenia wysokości bezwzględnej, wysokości ciśnieniowej zapisane podczas lotu muszą zostać skorygowane zarówno pod kątem błędów urządzenia, jak i niestandardowego ciśnienia atmosferycznego.

Przykłady obliczania skorygowanej wysokości znajdują się w Aneksie C, pkt 12.7.

4.5 WYMAGANIA DOKUMENTOWANIA LOTU

4.5.1 Dokumentowanie czasu

- a. Stosuje się czas GPS, jeżeli istnieje niezależne potwierdzenie czasów i miejsc startu i lądowania. Czas przecięcia linii startu/mety lub granicy strefy obserwacji startu/mety jest wyznaczany przez liniową interpolację czasów pomiędzy ostatnim fiksem przed przecięciem, a pierwszym fiksem po przecięciu.
- b. Jeśli użyto wyłącznie barografu do rejestracji wysokości i względnego upływu czasu, dokładne czasy muszą być ustalone przez Komisarza Sportowego bazując na jego obserwacjach skojarzonych ze wskazaniami barografu.

- c. Pilot holujący lub operator urządzenia startowego mogą poświadczyć czas wyczepienia w locie na długość wykonywanym pod ciągłym nadzorem Komisarza Sportowego.

4.5.2 Dokumentowanie pozycji

W przypadku rekordów oraz lotów warunkowych do zdobycia Diamentów i powyżej, dane dotyczące pozycji muszą być zarejestrowane rejestratorem lotu. W przypadkach lotów warunkowych do Srebrnej i Złotej Odznaki, dane pozycyjne mogą być rejestrowane przy użyciu rejestratora pozycji. We wszystkich przypadkach, dokumentacja pozycji powinna być uzyskiwana następująco:

- a. PUNKT WYCZEPIENIA Punkt wyczepienia powinien być wyznaczony z danych rejestratora lotu, rejestratora pozycji lub poświadczony przez Komisarza Sportowego, pilota holującego lub operatora urządzenia startowego dla lotu odległościowego po prostej z użyciem wyłącznie barografu.
- b. OSIĄGNIĘTE PUNKT TRASY Zapis pozycji GPS musi bezspornie ukazywać przecięcie linii startu lub mety, fix położony dokładnie na współrzędnych punktu trasy lub wewnątrz jego strefy obserwacji, lub też linia łącząca dwa kolejne poprawne fiksy musi przecinać granicę strefy obserwacji.
- c. ALTERNATYWY METY Jeśli zgłaszana jest meta na dowolnym fiksie, jego pozycja musi być odczytana z rejestratora lotu lub rejestratora pozycji. Jeśli miejsce lądowania będzie uznane za punkt mety, jego pozycja powinna być określona zgodnie z pkt 4.5.5b lub 4.5.6b, a w razie potrzeby poświadczona zgodnie z pkt 5.3.2.
- d. LINIE STARTU i METY Dokumentacja GPS musi wskazywać, że linia została przecięta w kierunku zgodnym z kierunkiem oblotu trasy.

4.5.3 Dokumentowanie wysokości

- a. Do wysokości 15 000 metrów (za wyjątkiem użycia rejestratora pozycji, jak w pkt A-7 Załącznika do Rozdziału 4) stosowane powinny być dane ciśnieniowe zapisane przez rejestrator lotu lub barograf.
- b. Powyżej 15 000 metrów powinna być stosowana wysokość GPS z rejestratora zatwierdzonego do użycia na dużych wysokościach (HAFR). *Zobacz Aneks B oraz „Technical Specification for IGC-Approved GNSS Flight Recorders” w celu zapoznania się z procedurami HAFR.*
- c. Dla wszystkich rekordów wysokości należy rejestrować zarówno wysokość ciśnieniową jak i GPS. Wynikowe profile tych zapisów muszą sobie odpowiadać, zapewniając o braku anomalii w zapisie wysokości.
- d. Dla rekordów przewyższenia z najwyższym punktem powyżej 15 000 metrów, wysokość najniższego punktu musi również pochodzić z danych GPS.
- e. Wysokości, na których szybowiec przecina linię startu lub mety lub granicę sektora obserwacji tych punktów są wyznaczane przez interpolację liniową pomiędzy wysokościami na ostatnim fiksie przed przecięciem i pierwszym fiksem po przecięciu.
- f. Dodatkowe metody dokumentowania wysokości wyczepienia w lotach czasowych są opisane w pkt 5.2.3.

4.5.4 Dokumentowanie MoP i procedury dla rejestratorów MoP

Komisarz Sportowy musi zatwierdzić sposoby użyte do potwierdzenia, że rejestrator MoP działał prawidłowo.

- a. Rejestrator MoP wbudowany w rejestrator lotu jest wymagany przy lotach rekordowych. Komisarz Sportowy musi wypełnić część „D” formularza zgłoszenia rekordu.
- b. Gdy do rejestracji użycia MoP w lotach warunkowych do odznak użyto urządzenia nie będącego częścią rejestratora lotu, urządzenie to musi być zamocowane w szybowcu poza zasięgiem pilota. Dodatkowo, należy założyć plombę na MoP w taki sposób, aby została ona zerwana w razie wygenerowania siły postępowej przez MoP.

4.5.5 Procedury dla niezależnego barografu

Gdy do rejestracji lotu stosowany jest jedynie niezależny barograf lub jest on użyty jako uzupełnienie rejestracji przy użyciu rejestratora pozycji, należy zastosować następujące procedury:

- a. PRZED LOTEM W przypadku mechanicznych barografów Komisarz Sportowy musi nanieść swój znak identyfikacyjny na papier bądź folię barogramu. Komisarz powinien zaplombować każdy barograf oraz nadzorować umieszczenie go w szybowcu poza zasięgiem pilota i z dala od wszelkich przewodów lub mechanizmów, które mogłyby zakłócić lub pogorszyć dokładność jego zapisu.
- b. START I LĄDOWANIE Komisarz Sportowy musi upewnić się, że istnieją potwierdzenia czasów i miejsc startu i lądowania, będąc ich świadkiem osobiście lub konsultując to z innymi świadkami i/lub lokalnym chronometrażem lotów.
- c. PODCZAS LOTU Tak szybko jak to możliwe po wyczepieniu, pilot powinien wykonać przenieżenie i ostry zakręt, tak aby barogram i dane pozycyjne (jeżeli są) jasno wyznaczały punkt wyczepienia. Jakiegokolwiek oznaczenia na barogramie podczas lotu mogą być wykonane jedynie poprzez zdalne sterowanie, a nie bezpośredni dostęp do barografu.
- d. PO LOCIE W przypadku użycia mechanicznego barografu, Komisarz Sportowy powinien przejąć nad nim kontrolę i upewnić się, że plomby nie zostały naruszone oraz sprawdzić czy barogram posiada znak identyfikacyjny wykonany przed lotem. Następnie należy na barogramie nanieść informacje wymagane w 5.3.3b do 3i.

W przypadku elektronicznych barografów Komisarz Sportowy musi albo nadzorować odczyt lub wydruk danych z barografu w czasie gdy urządzenie jest jeszcze w szybowcu, albo nadzorować wyjęcie i przejąć barograf do czasu odczytania danych lub wydrukowania barogramu. Następnie musi zapisać czas i datę kiedy nastąpił transfer danych lotu lub ich wydrukowanie.

- e. ANALIZA DANYCH Komisarz Sportowy musi ustalić, czy wysokości zapisane przez barograf spełniają stosowne wymagania odnośnie deklarowanego wyczynu szybowcowego, biorąc pod uwagę ich zbieżność z faktami zaobserwowanymi lub zweryfikowanymi przez Komisarza. W przypadku użycia barografu jako uzupełnienia dla rejestratora pozycji, zapis wysokości pochodzący z sygnału satelitarnego musi być zbieżny z zapisem barografu.

4.5.6 Procedury dla zapisu GPS

Zatwierdzanie rejestratorów lotu jest opisane w Aneksie B, Rozdział 1. Aneks C, pkt 6.1 i 6.2 podaje minimalne wymagania dla NAC do zatwierdzenia i stosowania rejestratorów pozycji. Komisarz Sportowy powinien zaznajomić się z warunkami opisanymi w certyfikacie danego urządzenia, oraz:

- a. PRZED LOTEM Komisarz powinien zweryfikować zamocowanie, przygotowanie i poprawność plomb na każdym z rejestratorów użytych do lotu. W przypadku użycia rejestratora pozycji, wymagana jest pisemna lub internetowa deklaracja (zob. pkt 4.2b).
- b. START I LĄDOWANIE Komisarz sportowy powinien, niezależnie od danych z rejestratorów, posiadać dowody potwierdzające czasy i miejsca startu i lądowania, nazwisko i imię pilota (pilotów), typ i znaki rejestracyjne szybowca, a także markę, model i numer seryjny każdego z użytych rejestratorów.
- c. PODCZAS LOTU Tak szybko jak to możliwe po wyczepieniu, pilot powinien wykonać ostry zakręt, aby dane GPS jasno wskazywały miejsce i wysokość wyczepienia. Wszelka interakcja z rejestratorem musi być ograniczona do funkcji nie będących kluczowymi dla zatwierdzenia lotu, czyli do takich jak wprowadzenie znacznika pozycji (event marker) lub zmiana częstotliwości zapisu.
- d. PO LOCIE Po lądowaniu Komisarz Sportowy musi sprawdzić wszystkie plomby założone przed lotem na każdym z rejestratorów oraz wykonać lub nadzorować odczyt danych z każdego z rejestratorów. Komisarz Sportowy musi dokonać sprawdzenia zabezpieczeń elektronicznych każdego powstałego pliku, używając do tego odpowiedniego programu walidującego. Komisarz musi przejrzeć dane lotu pod kątem kompletności, a gdy dane te mają zostać wysłane do innej osoby w celu pełnej analizy, należy przesłać ponadto:

- Oryginalne dane (pierwszą kopię) zapisu z każdego z rejestratorów. Oznacza to dane w postaci pliku .igc oraz pliki w oryginalnych formatach (jeśli są inne) jakie zostały odczytane z rejestratorów bezpośrednio po lądowaniu.
 - Właściwy formularz zgłoszenia wyczynu szybowcowego wraz z samodzielnie zgromadzonymi przez Komisarza dowodami poświadczającymi czasy i miejsca odpowiadające danym z rejestratora lotu.
- e. ANALIZA DANYCH Analiza danych lotu musi być wykonana przez osobę upoważnioną przez NAC. Analityk musi upewnić się, że istnieją wszystkie wymagane dowody pozwalające zweryfikować wykonane osiągnięcie. W przypadku zgłoszeń rekordów na trasach dowolnych, osiągnięte punkty trasy powinny być wyznaczone na podstawie zapisu rejestratora lotu i wówczas wpisane w zgłoszeniu rekordu. Wskazówki dotyczące analizy lotu znajdują się w Aneksie C.

ROZDZIAŁ 4 – DODATEK

Wykorzystanie rejestratorów pozycji w lotach warunkowych do Srebrnej i Złotej Odznaki

A-1 Postanowienia Ogólne Wiele urządzeń GPS ma możliwość zapisu współrzędnych swojej pozycji w określonych odstępach czasu. Jeśli te dane można odczytać z urządzenia w formacie identycznym jak w plikach .igc, NAC mogą dopuścić te „rejestratory pozycji” (PR – *position recorders*) do potwierdzania poziomej pozycji szybowca. Zapis wysokości może być również stosowany zgodnie z pkt A-7 poniżej.

Każdy NAC określi konkretne rejestratory pozycji do użytku na swoim terytorium i będzie prowadził ich aktualną listę.

Przykładowy dokument zatwierdzający PR znajduje się na stronach IGC i powinien być używany jako szablon, modyfikowany zgodnie z cechami konkretnego PR. GFAC będzie na swoich stronach publikować zatwierdzenia PR, które spełniają wymagania Kodeksu Sportowego.

Wytyczne stosowania PR oraz proces ich zatwierdzania znajdują się w Aneksie C, pkt 6.1 i 6.2. NAC powinno jednak zasięgnąć porady GFAC przed rozpoczęciem procesu zatwierdzania konkretnego PR, gdyż mogą już być znane problemy z danym urządzeniem lub zostało ustalone, że nie spełnia ono wymogów i procedur IGC.

Type urządzeń, które utraciły certyfikację jako rejestratory lotu IGC (FR) mogą być stosowane jako PR, o ile spełniają wymagania tego dodatku.

A-2 Model ziemi Rejestratory pozycji muszą wykorzystywać elipsoidalny model Ziemi WGS 84 i nie mogą umożliwiać zmiany tego ustawienia podczas lotu.

A-3 Uśrednianie i przewidywanie pozycji Rejestrator pozycji, który zapisuje fiksy pochodzące z uśredniania i przewidywania na podstawie poprzednich fiksów może być dopuszczony, tylko jeżeli te funkcje szacowania zostały wyłączone. Komisarz Sportowy musi nadzorować wyłączenie funkcji lub upewnić się, że zostały one wyłączone przed lotem oraz poświadczyć, że zostało to wykonane.

A-4 Częstotliwość fiksów Pozycja szybowca podczas lotu musi być zapisywana nie rzadziej niż raz na minutę.

A-5 Deklaracja Jedyną akceptowalną formą deklaracji jest deklaracja pisemna (złożona internetowo lub na papierze), zawierająca wszystkie stosowne punkty wymienione w 4.2.1.

A-6 Odczytanie i weryfikacja danych Pobrane dane muszą zostać przekonwertowane tak dokładnie, jak to możliwe, do formatu .igc. Każdy program do odczytu i konwersji plików musi być zatwierdzony przez NAC oraz zawierać funkcję identyfikującą wszelkie zmiany w pliku .igc dokonane po pobraniu pliku z urządzenia.

A-7 Wysokość Jeśli dany PR nie rejestruje wysokości ciśnieniowej, zapis wysokości GPS może być stosowany pod warunkiem, że do wszystkich wymagań wysokości ciśnieniowych Kodeksu zostanie zastosowany 100-metrowy marginesu błędu (np. przewyższenie do Srebrnej Odznaki wyniesie co najmniej 1100m) oraz jeśli zostanie wykazane, że wskazania wysokości GPS są miarodajne. *Zobacz Aneks C, pkt 2.4 oraz 6.2c.*

A-8 Obecność rejestratora pozycji w szybowcu Musi istnieć dowód, niezależny od zapisanych danych, że rejestrator był w szybowcu pilotowanym przez pilota zgłaszającego wyczyn.

A-9 Przed lotem Komisarz Sportowy musi się upewnić, że rejestrator pozycji jest tak zainstalowany, skonfigurowany lub zaplombowany, że wszelkie przełączniki i przyciski mogące wpłynąć na zapisywane dane nie mogą być użyte oraz że podłączenie urządzeń mogących wpłynąć na zapis jest niemożliwe.

A-10 Start i lądowanie Komisarz Sportowy musi się upewnić, że istnieją dowody na pozycję i czas podczas startu i lądowania. Te dowody muszą być niezależne od zapisu uzyskanego z rejestratora.

A-11 Po locie Tak szybko jak to możliwe, Komisarz Sportowy powinien sprawdzić plomby założone na urządzenie przed lotem, nadzorować pobieranie danych z rejestratora pozycji oraz przeprowadzić wstępną analizę zgłaszanego lotu. Plik w formacie .igc oraz inne pliki danych z rejestratora (jeśli istnieją) należy wysłać – zgodnie z procedurami NAC – do osoby uprawnionej przez NAC do analizy danych.

A-12 Analiza Analiza danych musi zostać przeprowadzona w taki sam sposób jak dla danych pochodzących z certyfikowanych rejestratorów lotu.

Rozdział 5

KOMISARZE SPORTOWI I POŚWIADCZANIE WYCZYNU

5.1 OSOBA KOMISARZA SPORTOWEGO

5.1.1 Wyznaczanie Komisarzy Sportowych

Komisarze Sportowi są powoływani w imieniu FAI i IGC przez NAC. Dyrektorzy zawodów firmowanych przez FAI lub NAC mogą występować również w roli Komisarzy Sportowych odpowiedzialnych za loty warunkowe i rekordowe wykonane podczas zawodów.

5.1.2 Geograficzny obszar kompetencji

Komisarze Sportowi są upoważnieni do kontrolowania i poświadczania lotów szybowców i motoszybowców w kraju swojego własnego NAC oraz w każdym innym kraju i dla pilotów każdej narodowości jeśli NAC danego kraju – NAC kontrolujący – na to zezwoli (zob. pkt 1.0.4.b).

5.1.3 Obowiązki Komisarza Sportowego

Jako reprezentant FAI i IGC Komisarz Sportowy kontroluje i poświadcza: loty rekordowe, loty warunkowe FAI, loty podczas mistrzostw międzynarodowych oraz zawodów firmowanych przez FAI, oraz inne wyczyny szybowcowe, które NAC zdefiniuje w obszarze swojego działania.

5.1.4 Określenia dotyczące poświadczania

- a. KONTROLA Oznacza czynności Komisarza podejmowane w celu uzyskania poprawnej i nienaruszonej dokumentacji lotu, a także zbieranie wymaganych dowodów i ocena danego lotu warunkowego lub rekordowego.
- b. WERYFIKACJA Oznacza potwierdzenie identyfikacji statku powietrznego, na którym wykonano lot, personaliów załogi, czasów i miejsc startu i lądowania. Zobacz również pkt 5.2.4.
- c. POŚWIADCZENIE Oznacza pisemne potwierdzenie prawdziwości danego faktu, sporządzone i podpisane przez osobę posiadającą bezpośrednią wiedzę na ten temat.

5.1.5 Kompetencje

- a. Komisarz Sportowy musi być zaznajomiony z Kodeksem, cechować się uczciwością oraz posiadać umiejętności i kompetencje konieczne do bezstronnego kontrolowania i poświadczania lotów szybowcowych lub motoszybowcowych bez wynagrodzenia. Komisarz Sportowy powinien być odpowiednio przeszkolony w swoich obowiązkach zanim zostanie zatwierdzony przez NAC. Punkt 1.3 Aneksu C zawiera zalecenia w kwestii zarządzania Komisarzami Sportowymi.
- b. Komisarz Sportowy musi być dodatkowo pisemnie uprawniony przez NAC do roli Komisarza dla rekordów międzynarodowych. Warunkiem otrzymania uprawnienia powinno być wcześniejsze poprawne pełnienie roli Komisarza dla lotów warunkowych lub rekordów kraju. W przypadkach udziału więcej niż jednego Komisarza Sportowego, Komisarz Sportowy kontrolującego NAC musi nadzorować i potwierdzić prawidłowość pracy pozostałych Komisarzy Sportowych.
- c. Komisarz Sportowy musi znać sposób działania oraz ograniczenia wszystkich urządzeń użytych do dokumentacji danego lotu. *Aneks C, Dodatek 5 pkt 1.3 wyszczególnia zasady wykorzystania FR oraz poziomy certyfikacji IGC.*

5.1.6 Konflikt interesów Zob. <http://www.fai.org/documents/otherdocs/code_ethics>

Wszystkie osoby zaangażowane w weryfikację danych i uznanie zgłoszenia muszą stosować się do Kodeksu Etyki FAI (FAI Code of Ethics), oceniając zgłoszenie obiektywnie i zgodnie z zasadami i procedurami Kodeksu. Żadna z osób zaangażowanych

w ratyfikację rekordu świata nie może odnosić osobistych korzyści związanych z efektem końcowym rozpatrzenia tego zgłoszenia. Komisarz sportowy uczestniczący w locie rekordowym lub warunkowym jako pilot lub pasażer lub czerpiący z niego jakiegokolwiek korzyści finansowe, nie może być zaangażowany w jego dokumentowanie i ocenianie.

Bycie właścicielem szybowca nie jest uważane za „korzyść finansową”. Istotne jest, by żadne wymierne korzyści nie były zależne od pozytywnego rozpatrzenia zgłoszenia przez Komisarza lub inne zaangażowane osoby.

5.1.7 **Naruszenie obowiązków**

W przypadku naruszenia obowiązków przez Komisarza Sportowego, należy odebrać nominację Komisarzowi. Dodatkowo, fałszywe poświadczenia lub celowe błędne interpretacje są podstawą do podjęcia działań dyscyplinarnych przez NAC. Patrz również pkt 3.3.

5.2 **KONTROLA I WERYFIKACJA LOTU**

5.2.1 **Czynności kontrolne przed lotem** Dla każdego urządzenia rejestrującego GPS, Komisarz Sportowy powinien wykonać czynności określone w pkt 4.5.6a oraz, jeśli ma to zastosowanie:

- a. podpisać papierową deklarację, podając czas i godzinę (zob. 4.2),
- b. zainstalować oraz sprawdzić działanie każdego rejestratora pracy MoP, który nie jest wbudowany w rejestrator lotu oraz zaplombować MoP (zob. 4.5.4),
- c. wykonać wymagane czynności dla niezależnego barografu (zob. 4.5.5a).

5.2.2 **Czynności kontrolne po locie** Dla każdego urządzenia rejestrującego GPS, Komisarz Sportowy powinien wykonać czynności określone w pkt 4.5.6d oraz, jeśli ma to zastosowanie:

- a. wykonać czynności określone w pkt 4.5.5d dla lotów z niezależnym barografem bez lub z funkcją zapisu pracy MoP; i
- b. dla motoszybowca, sprawdzić stan plomby MoP i wypełnić formularz rekordowy D lub określony przez NAC odpowiednik (zob. 4.5.4).

5.2.3 **Kontrola lotu czasowego wykonanego pod ciągłym nadzorem Komisarza**

Jeśli w locie na długość nie stosuje się barografu, ale jest on ciągle obserwowany przez Komisarza Sportowego, Komisarz musi być świadkiem startu i lądowania oraz zweryfikować czas wyczepienia oraz wysokość MSL na podstawie poświadczenia pilota holującego lub operatora urządzenia startowego (zob. 5.3.5).

5.2.4 **Weryfikacja** Weryfikacja rekordów musi odbywać się na podstawie zapisu rejestratora lotu. W przypadku lotów warunkowych zapisanych za pomocą barografu lub urządzenia GPS Komisarz Sportowy poświadczający zgłoszenie musi zweryfikować typ szybowca, personalia załogi oraz czasy i miejsca startu i lądowania na podstawie własnej obserwacji, dołączając, jeśli to konieczne, chronometrażę prowadzone w miejscach startu i lądowania. W takim przypadku potwierdzone kopie chronometraży powinny zostać dołączone do zgłoszenia.

Jeśli któraś z wymaganych informacji nie jest zweryfikowana jak powyżej, wymagane jest odpowiednie poświadczenie weryfikacji wymienione w pkt 5.3.4.

5.3 **POŚWIADCZANIE ZGŁOSZEŃ**

5.3.1 **Postanowienia ogólne**

Poświadczenie, będące częścią drukowanego formularza, jak również osobnym załącznikiem, musi w wyraźny sposób wskazywać lot, zawierać niezbędne informacje i być podpisane przez odpowiednią osobę (osoby). Za wyjątkiem arkusza skalowania (zob. 5.3.2e), każda osoba podpisująca poświadczenie powinna również podać swoje imię, nazwisko, adres i jeśli to możliwe telefon kontaktowy lub adres e-mail.

5.3.2 Wymagane poświadczenia

- a. OŚWIADCZENIE PILOTA DOTYCZĄCE STOSOWANIA SIĘ DO PRZEPISÓW Przy każdym zgłoszeniu pilot powinien oświadczyć, że wyczyn szybowcowy został wykonany zgodnie z Kodeksem, a lot odbył się bez przekraczania ograniczeń nałożonych przez producenta szybowca ani innych narodowych ograniczeń operacyjnych, a także był wykonany w zgodzie z przepisami ruchu lotniczego danego kraju (dostęp do przestrzeni powietrznej, loty nocne itp.) *Dla lotów rekordowych to oświadczenie zawarte jest w formularzach rekordowych A, B oraz C.*
- b. POŚWIADCZENIE KOMISARZA SPORTOWEGO Przy każdym zgłoszeniu Komisarz powinien poświadczyć wykonane czynności kontrolne, podając dla każdej z nich datę wykonania i opatrując numerem i podpisem Komisarza, który wykonał daną czynność. Poświadczenia dla konkretnego zgłoszenia mogą pochodzić od kilku Komisarzy.
- c. LĄDOWANIE BEZ ŚWIADKÓW Jeśli w trakcie lądowania nie było żadnych świadków, to poświadczenie lądowania musi być sporządzone przez Komisarza lub dwóch niezależnych świadków, którzy przybyli wkrótce po lądowaniu i podadzą dokładne położenie szybowca, wraz z datą i czasem tej obserwacji.
- d. START W PUNKCIE WYCZEPIENIA To poświadczenie powinno wskazywać miejsce wyczepienia od samolotu holującego lub innego rodzaju startu i być podpisane przez Komisarza Sportowego, pilota holującego lub operatora urządzenia startowego (zob. 4.5.2a). Loty czasowe do odznak wykonywane pod ciągłym nadzorem Komisarza wymagają podania czasu i wysokości wyczepienia MSL i muszą być podpisane przez pilota holującego lub operatora urządzenia startowego.
- e. POŚWIADCZENIE SKALOWANIA BAROGRAFU Świadectwo skalowania barografu powinno określać błędy przyrządu oraz nazwę lub logo zakładu skalującego, oraz:
 - typ, numer seryjny oraz zakres wysokości barografu,
 - datę skalowania,
 - przebieg, wykres lub tabelę skalowania,
 - datę, nazwisko oraz podpis pracownika zakładu skalującego.

5.3.3 Barogram

Z wyjątkami dozwolonymi w przypadku rejestratorów lotu i elektronicznych barografów (patrz 4.5.5 i 4.5.6) barogram musi zawierać następujące informacje wyraźnie na nim umieszczone:

- a. znaczek identyfikacyjny Komisarza Sportowego naniesiony przed startem,
- b. dla rekordów wysokości bezwzględnej lub przewyższenia, ciśnienie na poziomie lotniska (QFE) w momencie startu,
- c. datę lotu,
- d. nazwisko i imię pilota,
- e. typ, numer seryjny oraz zakres wysokości barografu,
- f. typ oraz znaki rejestracyjne szybowca,
- g. wysokość wyczepienia (lub wyłączenia MoP w przypadku motoszybowca),
- h. dowód ciągłości lotu (braku pośredniego lądowania),
- i. datę i podpis Komisarza Sportowego po lądowaniu.

Dodatkowo, jeśli barograf jest również rejestratorem MoP:

- j. dowód, że MoP został wyłączony przed opuszczeniem punktu startu,
- k. dowód, że MoP nie został użyty między punktem startu i punktem mety.

5.3.4 Weryfikacja

Jeśli dana informacja nie została zweryfikowana zgodnie z pkt 5.2.4, wymagane jest odpowiednie poświadczenie:

- a. DANE ZAŁOGI I SZYBOWCA Należy poświadczyć dane szybowca oraz personalia wszystkich osób na jego pokładzie, opatrując je podpisem Komisarza Sportowego będącego świadkiem startu lub lądowania lub podpisami dwóch niezależnych świadków obecnych przy starcie lub lądowaniu.

- b. **START ZIEMNY** Należy poświadczyć czas i miejsce startu ziemnego i opatrzyć podpisem Komisarza Sportowego lub kontrolera ruchu lotniczego będącego świadkiem startu.
- c. **ŁADOWANIE** Należy poświadczyć czas i miejsce startu ziemnego i opatrzyć podpisem Komisarza Sportowego lub kontrolera ruchu lotniczego będącego świadkiem startu. W razie nieobecności tych osób, wymagane jest poświadczenie zgodne z pkt 5.3.2d.

5.3.5 Poświadczenie zgłoszeń

Pojedyncze poświadczenia obejmujące części dokumentacji lotu mogą być podpisywane przez Komisarzy odpowiedzialnych za daną część. Komisarz poświadczający zgłoszenie powinien upewnić się, że lot spełnia wymogi wyczynu szybowcowego i zostały dochowane wymogi SC3. Całość zgłoszenia powinna zostać poświadczona przez Komisarza, który kompletuje i weryfikuje informacje na stosownym formularzu zgłoszenia rekordu FAI lub opublikowanym przez NAC formularzu zgłoszenia lotu warunkowego. Jako minimum, Komisarz powinien:

- a. przejrzeć i ocenić wszystkie zapisy lotu oraz deklaracje przedlotowe.
- b. potwierdzić, że wykonano wszystkie stosowne czynności Komisarzy Sportowych wymienione w pkt 5.2.1 do 5.2.3.
- c. zweryfikować statek powietrzny, personalia każdej osoby na pokładzie, czasy i miejsca startu i lądowania. Potwierdzić zgodność kopii chronometrażu, jeśli jest załączona (zob. 5.2.4).
- d. uzyskać wymagane poświadczenia wymienione w pkt 5.3.2, 5.3.3 lub 5.3.4 oraz kontrasygnować te, które są kompletne i zgodne ze zgłoszeniem.

5.4 FORMULARZE REKORDÓW FAI

Do zgłoszeń wysyłanych do FAI muszą być użyte aktualne, oficjalne formularze rekordowe FAI zatwierdzone przez IGC. NAC może wydać własne formularze, podobne do FAI, celem zgłaszania rekordów kraju.

Oznaczenie	Typ rekordu	Uwagi
Form A	Wysokość bezwzględna lub przewyższenie	Tylko klasa otwarta
Form B	Odległość	
Form C	Prędkość	
Form D	Motoszybowce	Form D jest dodatkiem do innych formularzy, jeśli jest to stosowne dla zgłoszenia
Form E	Wypełniają wszystkie zaangażowane NAC.	Musi być załączony do dokumentacji zgłoszenia

Formularze FAI są dostępne na stronie IGC <<http://www.fai.org/gliding>> oraz w formie papierowej w biurze FAI oraz NAC.

5.5 DOSTARCZANIE ZGŁOSZEŃ

Poświadczenia przez Komisarza Sportowego startu ziemnego i lądowania, użycia MoP, zeznania świadków oraz każde inne dane lub pomocnicze materiały wymagane przez NAC do obowiązkowej dokumentacji (patrz przykłady w Aneksie B, Dodatek 1) wyczynu szybowcowego muszą być dostarczone do NAC za pomocą metod i środków ustalonych przez NAC.

- 5.5.1 Jeśli wyczyn szybowcowy został zarejestrowany przy użyciu rejestratora lotu, należy wysłać oryginalne dane (pierwszą kopię) w formacie wygenerowanym przez rejestrator lotu podczas procedury odczytywania rejestratora. Jeśli plik został skonwertowany do formatu .igc po odczytaniu, należy dostarczyć *zarówno* plik oryginalny jak i plik .igc.

Ta procedura musi być wykonana dla wszystkich rejestratorów lotu znajdujących się na pokładzie podczas lotu. Dla wszystkich lotów rekordowych kopia pliku .igc wraz ze wstępnym zgłoszeniem musi zostać wysłana do FAI w ciągu siedmiu dni (zob. 3.4.1).

- 5.5.2 Jeśli lot warunkowy został zarejestrowany przy pomocy niezależnego barografu, należy dostarczyć oryginalny barogram oraz, jeśli został użyty rejestrator pozycji GPS, oryginalny zapis lotu (pierwszą kopię) w formacie wygenerowanym przez rejestrator. Jeśli plik został skonwertowany do formatu .igc podczas lub po odczytaniu, należy dostarczyć zarówno plik oryginalny, jak i plik .igc.

Rozdział 6

KLASY SZYBOWCÓW I ZAWODY MIĘDZYNARODOWE

6.0 POSTANOWIENIA OGÓLNE

Rozdział ten podaje strukturę klas szybowców i kilka ogólnych zasad dla Szybowcowych Mistrzostw Świata FAI oraz innych zawodów rangi międzynarodowej. Lot rekordowy lub warunkowy do odznaki, wykonany podczas zawodów, musi spełniać wszystkie wymagania Kodeksu Sportowego niezależnie od przepisów tych zawodów.

Szczegółowe zasady rozgrywania Mistrzostw Świata oraz pozostałych Zawodów Międzynarodowych są podane w Aneksie A do niniejszego kodeksu (SC3A) oraz w Części Ogólnej Kodeksu Sportowego FAI. Wszędzie gdzie w kodeksie pojawia się słowo „zawody”, dotyczy ono zarówno Mistrzostw Świata jak i innych zawodów międzynarodowych.

6.1 ZGODNOŚĆ Z KLASĄ

6.1.1 Loty rekordowe

Komisarz Sportowy zaświadcza, że szybowiec wykorzystany do lotu rekordowego spełnia wymagania klasy, w której zgłaszany jest rekord oraz poświadcza wszystkie wymagane pomiary i kontrole.

6.1.2 Zawody

W celu dokonania pomiarów oraz kontroli zgodności z wymogami klas, szybowce powinny zostać udostępnione organizatorom zgodnie z regulaminem lokalnym zawodów.

6.1.3 Pomiar rozpiętości skrzydeł

Rozpiętość skrzydeł, dla celów potwierdzenia zgodności szybowca z wymogami klasy, jest to maksymalna odległość między dwoma płaszczyznami stycznymi do końcówek skrzydeł i równoległymi do płaszczyzny symetrii szybowca. Skrzydła szybowca podczas pomiaru winny być podparte w celu zachowania geometrii skrzydła nieobciążonego.

Geometria skrzydła nieobciążonego zależy od konstrukcji szybowca, lecz generalnie oznacza, że krawędź splywu skrzydła jest prosta na całej jego długości.

6.1.4 Ograniczenie masy

Regulamin zawodów może ograniczać maksymalną masę szybowców w każdej z klas. Każde ograniczenie masy musi znajdować się w oficjalnej ofercie przeprowadzenia zawodów i musi być zaakceptowane przez IGC.

6.1.5 Zmiany elementów

Poza wyjątkami dozwolonymi w regulaminie zawodów, szybowiec powinien wykorzystywać ten sam komplet skrzydeł lub ich części, ten sam kadłub oraz ogon w ciągu całych zawodów.

6.1.6 Świadectwa zdatności do lotu

Szybowiec musi posiadać ważne świadectwo zdatności do lotu lub pozwolenie na lot, które nie wyklucza latania zawodniczego. Szybowiec musi być użytkowany zgodnie z warunkami zawartymi w jego dokumentach zdatności do lotu.

6.2 WSPÓŁCZYNNIKI WYRÓWNAWCZE

Celem wprowadzenia współczynników wyrównawczych jest maksymalne możliwe do uzyskania wyrównanie osiągnięć szybowców. Wartości współczynników wyrównawczych powinny być wprost proporcjonalne do spodziewanej prędkości przelotowej szybowców w warunkach typowych dla danych zawodów.

Jeżeli stosuje się współczynniki wyrównawcze, są one stosowane bezpośrednio do prędkości dla zawodników, którzy ukończyli zadanie oraz do odległości dla pozostałych. Zawodnicy, którzy ukończyli zadanie nie mogą dostać mniej punktów niż przewidziane za całkowitą odległość. Zawodnicy, którzy nie ukończyli zadania nie mogą dostać więcej punktów niż przewidziane za całkowitą odległość. Każda lista współczynników wyrównawczych, która jest proponowana do wykorzystania na zawodach, musi uzyskać akceptację IGC.

6.3 TERMINY ZMIAN W DEFINICJACH KLAS

Minimalny czas pomiędzy ogłoszeniem a wprowadzeniem nowej klasy lub istotnych zmian zasad dla istniejącej klasy, w normalnych warunkach nie może być krótszy niż cztery lata. Mniejsze zmiany, które nie wymagają ingerencji w konstrukcję szybowców, powinny być zapowiadane z dwuletnim wyprzedzeniem. W szczególnych przypadkach IGC może skrócić okres zawiadomienia.

6.4 MISTRZOSTWA ŚWIATA

Szybowcowe Mistrzostwa Świata są organizowane w klasach zdefiniowanych poniżej. Mistrzostwa Kobiet i Juniorów mogą również być organizowane na poziomie Mistrzostw Świata. Motoszybowce są dołączane do pozostałych klas mistrzostw (z wyjątkiem Klasy Światowej) zgodnie z zasadami dotyczącymi motoszybowców. Aneks A zawiera zasady przeprowadzania tych mistrzostw.

6.5 KLASY SZYBOWCÓW WYKORZYSTYWANE W ZAWODACH

6.5.1 **Klasa Otwarta** Brak ograniczeń.

6.5.2 Klasa 20-metrowa wielomiejscowa

- a. KWALIFIKACJA Klasa składa się z szybowców z załogami dwuosobowymi. Członkowie załogi muszą reprezentować ten sam NAC i posiadać Licencje Sportowe wydane przez ten NAC. Zwycięska załoga wspólnie otrzymuje tytuł Mistrza.
- b. SKRZYDŁA Rozpiętość skrzydeł nie może przekraczać 20 000 mm.
- c. BALAST Balast zrzucany w locie jest dozwolony.
- d. PUNKTACJA Za wyjątkiem Mistrzostw Świata, w punktacji mogą być stosowane współczynniki wyrównawcze. Jeśli będą wykorzystane, wartość współczynnika każdego startującego szybowca musi mieścić się w przedziale ustalonym dla danych zawodów.

6.5.3 **Klasa 18-metrowa** Jedynym ograniczeniem jest maksymalna rozpiętość skrzydeł równa 18 000 mm.

6.5.4 **Klasa 15-metrowa** Jedynym ograniczeniem jest maksymalna rozpiętość skrzydeł równa 15 000 mm.

6.5.5 Klasa Standard

- a. SKRZYDŁA Rozpiętość nie może przekraczać 15 000 mm. Zabrania się stosowania wszelkich metod zmiany profilu skrzydła innych niż wynikające z normalnego działania lotek. Wszelkie urządzenia zwiększające siłę nośną są zabronione, nawet w przypadku gdy są niezdatne do użytku.
- b. HAMULCE AERODYNAMICZNE Szybowiec musi być wyposażony w hamulce aerodynamiczne, które nie mogą być wykorzystane do podniesienia jego osiągnięć. Zabronione jest stosowanie spadochronów hamujących.
- c. PODWOZIE Podwozie może być stałe lub chowane. Minimalne wymiary koła głównego podwozia to średnica nie mniejsza niż 300 mm i szerokość nie mniejsza niż 100 mm.
- d. BALAST Balast zrzucany w locie jest dozwolony.

6.5.6 Klasa 13,5-metrowa

- a. SKRZYDŁA Rozpiętość nie może przekraczać 13 500 mm.
- b. BALAST Balast zrzucający w locie jest dozwolony.

6.5.7 Klasa Światowa

Szybowcem Klasy Światowej jest szybowiec PW-5. Niedozwolone są wszelkie modyfikacje, poza tymi które zostały zaakceptowane i przekazane na piśmie przez FAI w imieniu IGC do wszystkich NAC.

- a. ZMIANY OPŁYWU POWIETRZA Zabrania się stosowania wszelkich zmian wpływających na opływ powietrza wokół szybowca. Zabronione jest między innymi stosowanie turbulizatorów, owiewek oraz specjalnych substancji pokrywających powierzchnię szybowca. Jedynymi wyjątkami są:
 - nitka wskazująca opływ powietrza („icek”) oraz
 - sonda energii całkowitej,
 - taśma klejąca do zaklejania szczelin pomiędzy skrzydłami, kadłubem i ogonem. Zaklejanie szczelin między ruchomymi powierzchniami sterowymi a płatowcem jest zabronione.
- b. URZĄDZENIA ELEKTRYCZNE Dozwolone jest stosowanie urządzeń elektrycznych i elektronicznych, włączając w to przyrządy pokładowe oraz urządzenia do nawigacji.
- c. BALAST Balast zrzucający w locie nie jest dozwolony. W zawodach Klasy Światowej masa szybowca powinna być wyznaczona pomiędzy maksymalną masą całkowitą a minimalną masą do startu możliwą do osiągnięcia przez najcięższego zawodnika. W celu osiągnięcia wyznaczonej masy przez każdy z szybowców, stosuje się stałe obciążenia dopuszczone przez IGC, w tym także balast ogonowy.
- d. ŚRODEK CIĘŻKOŚCI Zabronione jest stosowanie urządzeń umożliwiających zmianę położenia środka ciężkości szybowca podczas lotu.

Uwaga: Mistrzostwa Świata w klasie światowej zakończą się po 1 października 2014.

6.5.8 Klasa Klub

Celem Klasy Klub jest zachowanie wartości starszych szybowców wyczynowych w celu rozgrywania tańszych, lecz wysokiej jakości mistrzostw międzynarodowych, a także umożliwienie udziału we współzawodnictwie na najwyższym poziomie pilotom, którzy nie mają dostępu do szybowców o najwyższych osiągnięciach.

- a. KWALIFIKACJA Jedynym ograniczeniem kwalifikacji szybowca do współzawodnictwa w Klasie Klub jest wartość jego współczynnika wyrównawczego, która musi znajdować się w ustalonym dla danych zawodów przedziale.
- b. BALAST Balast zrzucający w locie jest zabroniony.
- c. PUNKTACJA Formuła punktowania Mistrzostw powinna uwzględniać współczynniki wyrównawcze.

6.6 ZAWODY MIĘDZYNARODOWE

Zawody międzynarodowe mogą być rozgrywane w klasach przewidzianych dla Mistrzostw Świata oraz według innych klas wyraźnie zatwierdzonych przez IGC. Niektóre mistrzostwa mają zawężoną pulę uczestników:

- a. MISTRZOSTWA KOBIET Mistrzostwa w jednej lub kilku zatwierdzonych klasach. W mistrzostwach mogą brać udział tylko załogi żeńskie.
- b. MISTRZOSTWA JUNIORÓW Mistrzostwa w jednej lub kilku zatwierdzonych klasach. W mistrzostwach mogą brać udział tylko piloci, których 25-te urodziny przypadają w roku kalendarzowym (od 1 stycznia do 31 grudnia) w którym przypada dzień rozpoczęcia mistrzostw, lub później.

INDEKS

A		
analiza danych		
niezależne barografy.....	4.5.5e	
rejestrator lotu.....	4.5.6e	
użycie więcej niż jednego rejestratora.....	4.2.2, 4.5.6d	
B		
barograf		
dane w deklaracji.....	4.2.1d	
definicja.....	1.1.6	
niezależne, procedury.....	4.5.5	
poprawka kalibracji.....	4.4.5	
świadectwo kalibracji.....	5.3.2e	
terminy kalibracji.....	4.4.4	
barogram		
definicja.....	1.1.7	
kontrola przez komisarza.....	4.5.5a, 4.5.5d	
wymagane informacje.....	5.3.3	
bok, definicja.....	1.2.3	
bok, długość, redukcja.....	1.3.7	
C		
ciągłość lotu.....	4.3.2	
cylinder.....	1.3.6	
czas		
dokumentowanie.....	4.5.1, 5.3.2d	
ograczenie zgłoszeń.....	3.3	
Część Ogólna Kodeksu Sportowego.....	1.0.1	
częstotliwość zapisu.....	A-4, 4.3.1	
D		
dane, częstotliwość zapisu.....	A-4, 4.3.1	
dane lotu, wymagania.....	4.1	
deklaracja		
błąd danych pilota/szybowca.....	5.3.4a, 5.3.5c	
definicja.....	1.1.2	
internetowa.....	4.2b	
kody punktów trasy w deklaracji.....	4.2.1e	
procedury dla oceny przelotów.....	4.2.2	
wymagania.....	1.4.1b, 4.1a, 4.2	
zawartość.....	A-5, 4.2.1	
Diamenty, wymagania.....	2.1.3	
długotrwałość		
bez barografu.....	5.2.3	
definicja.....	1.3.3	
do Srebrnej Odznaki.....	2.1.1b	
do Złotej Odznaki.....	2.1.2b	
nieuznanie wyczynu.....	4.4.3c	
docelowo-powrotny, przelot.....	1.4.6a, 1.4.9a	
dokumentacja		
czasu, ogólnie.....	4.5.1	
fałszowanie.....	3.2	
pozycji, ogólnie.....	4.5.2	
użycia MoP.....	4.5.4	
wysokości.....	4.5.3	
dokumentacja pozycji		
analiza danych rejestratora.....	4.5.6e	
ogólnie.....	4.5.2	
uśrednianie i przewidywanie.....	A-3	
dowolne rekordy odległościowe		
typy.....	1.4.7, 1.4.8, 1.4.9	
dypłom, 1000 km lub więcej.....	2.1.5	
E		
elektroniczne barografy.....	4.5.5d	
elementów, zmiany.....	6.1.5	
F		
FAI		
rejestr Diamentów i dyplomów.....	2.1.5	
wymagania do odznak.....	2.1	
fix		
częstotliwość zapisu.....	A-4, 4.3.1	
definicja.....	1.2.7	
punkt mety.....	1.2.11d	
punkt startu.....	1.2.8d	
formularze rekordowe FAI.....	5.4	
G		
GPS		
definicja.....	1.1.3	
margines dla użycia danych wysokości.....	A-7	
procedury zapisu.....	4.5.6	
zapis wysokości powyżej 15 000m.....	4.5.3b	
J		
juniorów, mistrzostwa.....	6.4, 6.6b	
K		
kalibracja		
poprawka wysokości.....	4.4.5	
terminy dla barografów.....	4.4.4	
kara za utratę wysokości.....	4.4.3	
klasa		
rekordy.....	6.1.1	
zawody.....	6.1.2	
klasy szybowców wg FAI		
definicje.....	3.1.2	
definicje klas w zawodach.....	6.5	
mistrzostwa świata.....	6.4	
rekordów.....	3.1.2	
zgodność (dla rekordów).....	6.1	
kobiet, mistrzostwa.....	6.6a	
Komisarz Sportowy		
geograficzny obszar kompetencji.....	5.1.2	
kompetencje.....	5.1.5a	
konflikt interesów.....	5.1.6	
naruszenie obowiązków.....	5.1.7	
obowiązki.....	Dod. do roz. 4, 5.1.3, 5.2	
uprawnienie do kontroli rekordów międzynarodowych.....	5.1.5b, 5.1	
konflikt interesów.....	5.1.6	
kontroler ruchu lotniczego		
poświadczenie.....	5.3.4b	
kontynenty, regiony.....	3.0e	
L		
lądownie		
poświadczenie.....	5.3.4c	
potwierdzenie.....	4.3.3	
licencja sportowa.....	3.0a	

limity			
czasu kalibracji barografu.....	4.4.4		
czasu przesłania zgłoszenia rekordu.....	3.3.2		
wielkości sektora w przelocie			
określonym.....	1.3.1c, 1.3.2c		
M			
masa, ograniczenie w zawodach.....	6.1.4		
meta			
linia.....	1.2.12		
punkt.....	1.2.11		
wysokość i czas.....	1.3.2		
Microlift, szybowiec, definicja.....	3.1.2d		
model ziemi.....	A-2, 4.4.2		
MoP			
kontrola, rejestratorem MoP.....	4.5.4		
rejestrator, definicja.....	1.1.8		
motoszybowiec			
definicja.....	1.0.1		
klasy w mistrzostwach.....	6.4		
zapis użycia MoP.....	4.5.4		
N			
NAC			
definicja.....	1.0.4		
geograficzny obszar kompetencji			
komisarza.....	5.1.2		
rejestr lotów warunkowych.....	2.0b		
wyznaczenie komisarza.....	5.1.1		
niezależny barograf, procedury.....	4.5.5		
O			
odległość			
Diament.....	2.1.3a		
do Srebrnej Odznaki.....	2.1.1a		
do Złotej Odznaki.....	2.1.2a		
metody obliczeń.....	4.4.2		
po prostej.....	1.4.3		
przelot z max. 3 PZ.....	1.4.5, 1.4.7b		
trójkąt z dwoma PZ.....	1.4.6b(i), 1.4.9b(i)		
trójkąt z trzema PZ.....	1.4.6b(ii), 1.4.9b(ii)		
odznaki			
Diamenty, wymagania.....	2.1.3		
dyplomy za 750 km i więcej.....	2.2.3		
przelot tylko do odznak.....	1.4.3		
rejestr.....	2.0b		
srebrna, wymagania.....	2.1.1		
wygląd.....	2.2		
złota, wymagania.....	2.1.2		
oficjalna odległość, definicja.....	1.3.9		
określony, przelot			
definicja.....	1.2.13		
otwarta, klasa.....	3.1.2a, 6.5.1		
P			
pomiary			
definicje terminów.....	1.3		
połączenie metod.....	4.4.1		
rozpiętość skrzydeł.....	6.1.3		
poświadczanie zdarzeń			
przez Komisarza.....	5.1.3 5.3.2b		
przez nie-Komisarza.....	5.2.3		
poświadczenie			
ładowania.....	5.3.2c, 5.3.4c		
pilota za zgodność z przepisami.....	5.3.2a		
skalowania barografu.....	5.3.2e		
startu w miejscu wyczepienia.....	5.3.2d		
prędkość			
przelot docelowo-powrotny.....	1.4.6a		
trójkąt.....	1.4.6b		
utrata wysokości – nieuznanie			
wyczynu.....	4.4.3c		
przelot			
docelowo-powrotny.....	1.4.6a, 1.4.9a		
docelowy.....	1.4.4		
określony.....	1.2.13		
otwarty.....	1.4.8a		
po trasie trójkąta.....	1.4.6b, 1.4.8b		
przepisy, zgodność z.....	5.3.2a		
przewyższenie			
definicja.....	1.3.5		
Diament.....	2.1.3c		
do Srebrnej Odznaki.....	2.1.1c		
do Złotej Odznaki.....	2.1.2c		
przygodne, lądowanie, poświadczenie.....	5.3.2c		
punkt trasy			
definicja.....	1.2.2		
maksymalna ilość.....	1.4.1d		
oznaczenie współrzędnymi.....	4.2.1e		
wymagana deklaracja.....	1.4.1c		
punkt zwrotny			
definicja.....	1.2.9		
minimalna odległość pomiędzy.....	1.4.5		
R			
redukcja długości boku, cylinder.....	1.3.7		
rejestrator lotu			
analiza danych.....	4.5.6e		
certyfikacja do rekordów świata.....	3.0c		
definicja.....	1.1.4		
dokument certyfikacji.....	4.5.6		
dokumentowanie pozycji.....	4.5.2		
nazwiska załogantów.....	3.1.3b		
użycie więcej niż jednego.....	4.2.2		
rejestratory pozycji			
definicja.....	1.1.5		
wymagania dla.....	Dod. do roz. 4		
rekordy			
formularze zgłoszeń.....	5.4		
kategorie, klasy, typy.....	3.1		
limity.....	3.1.5a		
minimalna wielkość do poprawienia.....	3.1.5b		
oznaczenia.....	3.1.6		
ograniczenie czasu zgłoszenia.....	3.4.1, 5.5.1		
prędkościowe, wymogi dla trasy.....	1.4.6		
regiony kontynentów.....	3.0e		
szybowce wielomiejscowe.....	3.1.3		
typy.....	3.1.4		
wcześniejsze zgłoszenie.....	3.0		
wysokościowe, ograniczenie			
klas.....	3.1.3c		
rozpiętość, pomiar.....	6.1.3		

S		
sektor obserwacji.....	1.3.8	
Srebrna Odznaka, wymagania.....	2.1.1	
standard, klasa, specyfikacja.....	6.5.5	
start		
linia.....	1.2.11	
punkt.....	1.2.8	
wysokość i czas.....	1.3.1	
strefa obserwacji		
cylinder.....	1.3.6	
definicja.....	1.2.5	
ograniczenie wielkości w przelocie		
określonym.....	1.3.1c, 1.3.2c	
redukcja odległości.....	1.3.7	
sektor.....	1.3.8	
szybowców, klasy.....	1.0.4	
świadectwo zdatności do lotu.....	6.1.6	
światowa klasa, szybowiec		
definicja.....	3.1.2c	
specyfikacja.....	6.5.5	
T		
termin powiadomienia o rekordzie.....	3.4	
trasa, definicja.....	1.2.4	
trójkąt		
definicja.....	1.4.6b, 1.4.9	
geometria (do rekordów).....	1.4.6b	
trzy punkty zwrotne, odległość.....	1.4.5, 1.4.8b	
typy rekordów, tabela.....	3.1.4	
U		
układ odniesienia, WGS 84.....	4.4.2a	
ultralekki szybowiec, definicja.....	3.1.2d	
utrata wysokości		
definicja.....	1.3.4	
kara.....	4.4.3	
zasada 1%.....	4.4.3a	
W		
wielomiejscowe		
definicja klasy.....	6.5.2	
rekordy.....	3.1.3	
współczynniki wyrównawcze.....	6.2	
współrzędne punktu trasy.....	4.2.1e	
wyczepienia, punkt		
czas wyczepienia w locie czasowym.....	4.5.1	
definicja.....	1.2.6	
dokumentowanie pozycji.....	4.5.2a, 5.3.2d	
loty czasowe.....	5.2.3	
wyczyny szybowcowe, typy		
odległość (do odznak i rekordów).....	1.4.5	
odległość (do rekordów).....	1.4.4	
odległość lub prędkość		
(do odznak lub rekordów).....	1.4.6	
przelot (do odznak).....	1.4.3	
przeloty dowolne (do rekordów).....	1.4.7, 1.4.8	
przewyższenie i długostrwość.....	1.4.2	
wymogi ogólne.....	1.4.1	
wysokość		
bezwzględna.....	1.4.2	
dokumentowanie.....	A-7, 4.5.3	
kara, obliczenie.....	4.4.3	
poprawka.....	4.4.5	
rekordy.....	3.1.3c, 3.1.4a	
utrata, definicja.....	1.3.4	
Z		
zamknięta trasa, definicja.....	1.2.4	
zamknięty, przelot		
Diament.....	2.1.3b	
zawody		
definicje klas.....	6.5	
międzynarodowe.....	6.6	
współczynnik wyrównawcze.....	6.2, 6.5.8	
zdatność do lotu.....	6.1.6	
zgłoszenia		
dostarczanie.....	3.3.1, 5.3.5, 5.5	
formularze rekordów FAI.....	5.4	
zgłoszenia rekordów.....	3.3.1, 5.5	
Złota Odznaka, wymagania.....	2.1.2	
zmiany definicji klas, terminy.....	6.3	
zmiany elementów.....	6.1.5	
znaczek identyfikacyjny komisarza		
barograf.....	5.3.3	