

**REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH
OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007**

1

AEROKLUB POLSKI

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

**REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH
OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007**

2

Wersja 1

Obowiązuje od 1 października 2007.

Spis Treści

N/A STRONA TYTUŁOWA.....	1
N/A SPIS TREŚCI.....	2
N/A WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON.....	5
N/A SPIS WAŻNIEJSZYCH SKRÓTÓW UŻYTYCH W TEKŚCIE.....	6

CZĘŚĆ 1 OGÓLNA

1.0 DEFINICJE

- 1.1 CELE MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH**
- 1.2 WYMAGANIA OGÓLNE**
- 1.3 KLASY SZYBOWCÓW**
- 1.4 ODPOWIEDZIALNOŚĆ ORGANIZATORA**

CZĘŚĆ 2 OSOBY FUNKCYJNE

- 2.1 DYREKTOR MISTRZOSTW**
- 2.2 KOMISJA SĘDZIOWSKA MISTRZOSTW**
- 2.3 KOMISJA SPORTOWA MISTRZOSTW**

CZĘŚĆ 3 PILOCI

- 3.1 ZASADY KWALIFIKACJI DO MISTRZOSTW**
- 3.2 ZGŁOSZENIA**
- 3.3 WYMAGANIA W STOSUNKU DO PILOTÓW**
- 3.4 REJESTRACJA ZAWODNIKÓW**
- 3.5 UBEZPIECZENIA**

CZĘŚĆ 4 WYMAGANIA TECHNICZNE

- 4.1 SZYBOWCE I ICH WYPOSAŻENIE**
- 4.2 MAKSYMALNA MASA SZYBOWCA**
- 4.3 OZNAKOWANIE SZYBOWCÓW**
- 4.4 SYSTEM TRANSMISJI PARAMETRÓW LOTU**

CZĘŚĆ 5 PROCEDURY LOTNE

- 5.1 ZASADY OGÓLNE**
- 5.2 ODPRAWA PRZEDLOTOWA**
- 5.3 POMOC Z ZEWNĄTRZ DLA ZAWODNIKÓW**
- 5.4 PROCEDURY KONTROLOWANIA LOTU**

CZĘŚĆ 6 KONKURENCJE

- 6.1 KONKURENCJE MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH**

CZĘŚĆ 7 PROCEDURY LOTNE MISTRZOSTW

- 7.1 USTAWIENIE NA STARCIE (GRID)**
- 7.2 STARTY ZIEMNE**

**REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH
OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007**

3

- 7.3 START LOTNY
- 7.4 PUNKTY ZWROTNE
- 7.5 LĄDOWANIE POZA LOTNISKIEM MISTRZOSTW
- 7.6 META
- 7.7 PROCEDURA LĄDOWANIA
- 7.8 DOKUMENTACJA LOTU

CZEŚĆ 8 PUNKTACJA I WYNIKI

- 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

CZEŚĆ 9 ZAŻALENIA I PROTESTY

- 9.1 ZAŻALENIA
- 9.2 PROTESTY
- 9.3 ROZPATRYWANIE PROTESTÓW
- 9.4 ODWOŁANIA OD DECYZJI KOMISJI SPORTOWEJ MISTRZOSTW

CZEŚĆ 10 WYNIKI

- 10.1 WYNIKI
- 10.2 ZATWIERDZENIE WYNIKÓW
- 10.3 ROZDANIE NAGRÓD

ANEX 1 REGULAMIN LOKALNY

Spis ważniejszych skrótów użytych w tekście

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

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

4

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. *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.*
- d. *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 W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH

Celami MPwWS jest:

- a. wyłonienie mistrzów i wicemistrzów Polski 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 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 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 zawodów nie powinien przekraczać 8 dni. Organizator powinien zorganizować okres oficjalnego treningu bezpośrednio przed zawodami dostępny dla wszystkich zawodników.

1.2.4 Językiem oficjalnym mistrzostw 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 będą rozgrywane w **klasie standard z ograniczeniem do grupy szybowców posiadających współczynnik 1,01 na liście współczynników IGC – Hornet (w); ASW 19 a,b; Cirrus; Cirrus B(w); Cirrus G(w); Cirrus Cs 11-75L; Ls 1f, 45; Jantar std 2 i 3; Brawo; SZD 59; DG 100.** Szybowce posiadające gorszy współczynnik będą dopuszczone do udziału w mistrzostwach. 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.

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 ,

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

5

- 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.

CZĘŚĆ 2 OSOBY FUNKCJNE PODCZAS ZAWODÓW

2.1 DYREKTOR MISTRZOSTW

Dyrektora mistrzostw 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 przez cały czas ich trwania. 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 MISTRZOSTW

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

- Przewodniczący Komisji Sędziowskiej,
- Zastępca Przewodniczącego Komisji Sędziowskiej,

Komisja Sędziowska zawodów odpowiada za zgodne z regulaminem obliczenie wyników poszczególnych konkurencji i wyników końcowych mistrzostw oraz rozstrzyga w sprawach ewentualnych zażaleń. Komisję Sędziowską powołuje się spośród Komisarzy Sportowych AP.

2.3 KOMISJA SPORTOWA MISTRZOSTW

Głównym zadaniem Komisji Sportowej jest rozpatrywanie protestów składanych przez zawodników mistrzostw. Składa się z trzech członków: przewodniczący – Komisarz Sportowy nie będący zawodnikiem

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

6

w danych zawodach sędzią lub organizatorem danych zawodów , członkowie – Kierownik Sportowy Zawodów oraz przedstawiciel zawodników wybrany na pierwszej odprawie. Jeśli protest dotyczy przedstawiciela zawodników to na czas rozpatrzenia protestu zawodnicy muszą wybrać innego przedstawiciela spośród pozostałych zawodników, których nie dotyczy protest. Komisarza Sportowego mistrzostw zatwierdza Dyrektor Sportowy AP. Komisarz Sportowy mistrzostw musi posiadać uprawnienie Komisarza Sportowego AP. Komisja Sportowa zawodów jest najwyższą instancją sportową podczas Zawodów.

- 2.3.1 Członek Komisji Sportowej musi posiadać gruntowną wiedzę na temat: Kodeksu Sportowego FAI (Sekcja Ogólna i Sekcja 3) Regulaminu Zawodów oraz RL obowiązującego podczas zawodów. Członkowie Komisji Sportowej muszą zachować bezstronność i niezależność od decyzji Organizatora Zawodów. Jednakże powinni być gotowi do udzielania rad i odpowiadania na pytania zadawane przez osoby funkcyjne w sprawach dotyczących interpretacji przepisów i ogólnego przebiegu imprezy.
- 2.3.2 Przewodniczący-Komisarz Sportowy, obok funkcji kierowania zebraniem Komisji Sportowej, ma prawo żądać od organizatorów przestrzegania Kodeksu Sportowego FAI oraz opublikowanego Regulaminu Zawodów i RL. Jeśli Organizatorzy nie spełnią tego warunku, Przewodniczący Komisji Sportowej ma prawo przerwać zawody do czasu, aż zebranie Komisji Sportowej rozważy sytuację.
- 2.3.3 Komisja Sportowa ma prawo zakończyć zawody, jeśli organizatorzy nie będą przestrzegać Kodeksu Sportowego FAI i Regulaminu Zawodów oraz RL. Może też zalecić Organizatorom zwrot wszystkich opłat wpisowych.
- 2.3.4 Zebrania Komisji Sportowej
 - 2.3.4.1 Uczestnictwo w zebraniach Komisji Sportowej jest obowiązkowe dla członków Komisji Sportowej, z wyjątkiem szczególnych powodów nieobecności, takich jak choroba lub nagłe wypadki. W takich przypadkach Przewodniczący Komisji Sportowej może zaakceptować możliwe do przyjęcia zastępstwo, wyznaczone przez zainteresowanego członka Komisji Sportowej.
 - 2.3.4.2 Decyzje Komisji Sportowej muszą być podejmowane zwykłą większością. Przewodniczący Komisji Sportowej musi złożyć sprawozdanie dotyczące każdego protestu do Komisji Szybowcowej i Dyrektora Sportowego AP.
- 2.3.5 Rozwiązanie Komisji Sportowej
 - 2.3.5.1 Komisja Sportowa przestaje pełnić swoje obowiązki dopiero po wydaniu decyzji w sprawie wszystkich protestów, które zostały poprawnie złożone.
 - 2.3.5.2 Ostatnią czynnością Komisji Sportowej jest zatwierdzenie wyników Zawodów i ogłoszenie Zawodów ważnymi wraz z oświadczeniem, że były prowadzone w zgodzie z Regulaminem i decyzjami Komisji Sportowej.

CZĘŚĆ 3 PILOCI

.1 ZASADY KWALIFIKACJI DO MISTRZOSTW

- a. Do startu w mistrzostwach dopuszczeni będą piloci znajdujący się na „Liście pilotów zakwalifikowanych do SMP w roku rozgrywania mistrzostw”. 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

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

7

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.

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 Oplata 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.

a. Wpisowe zwraca się w przypadku:

- (i) W całości, jeśli zawody zostały odwołane,
- (ii) W niewykorzystanej części jeśli SGP 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 w zgodzie z zasadami składania zgłoszeń.

3.3 WYMAGANIA W STOSUNKU DO PILOTÓW.

Prawo startu w zawodach mają piloci spełniający niżej wymienione warunki minimalne

- a. nalot: 200 godzin nalotu samodzielnego i 5000 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. Srebrną Odznakę Szybowcową FAI,
- e. licencję sportową pilota szybowcowego,
- f. licencję klubu sportowego w dyscyplinie szybownictwo (w przypadku braku licencji pilot będzie dopuszczony do mistrzostw jako zawodnik nie zrzeszony).

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

8

- g. świadectwo radiooperatora,
- h. ubezpieczenie następstw nieszczęśliwych wypadków (NNW) zawodnika.
- i. ubezpieczenie zdrowotne obejmujące kraje, nad którymi przewidywane są loty podczas mistrzostw oraz dokument potwierdzający narodowość lub certyfikat zamieszkania (FAI część ogólna 3.7)

W stosunku do szybowca:

- a. Świadectwo sprawności technicznej 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.

CZĘŚĆ 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 mistrzostwach musi posiadać świadectwo sprawności technicznej lub pozwolenie na loty nie wykluczające uczestnictwa w zawodach i musi być użytkowany zgodnie z ograniczeniami świadectwa sprawności technicznej 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, kłapy, kabina (oszklenie kabiny w całości z ramą i mocowaniem), podwozie, kłapki 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 MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

9

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, bezpieczne 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, wingletami i końcówkami zwiększającymi rozpiętość skrzydeł. Konfigurację uważa się za zmienioną, jeśli kształt lub rozmiary struktury podstawowej uległy zmianie lub, w przypadku motoszybowców, gdy instalacja silnika 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

4.2.1

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). 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, wózku i samochodzie.

Znaki na szybowcu muszą być ułożone:

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.

2 Znaki konkursowe powinny mieć formę wielkich liter i prostej czcionki w jednym kolorze kontrastującym z kolorem szybowca.

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 Organizator może wymagać uwidocznienia usuwalnego logo lub banerów reklamowych na szybowcu.

5 Organizator może wymagać oznakowania antykolizyjnego szybowców. Szczegóły w RL

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

10

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 wyznacza 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.
- d. Selektor częstotliwości radia może być zaplombowany na wyznaczonej częstotliwości.
- e. Plomba może być zerwana w przypadku konieczności uzyskania zgody na lądowanie na obcym lotnisku lub w niebezpieczeństwie. Odstępstwa podlegają karze.

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.

Współzawodniczące szybowce, 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 MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

11

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 Komisja Sportowa może poprosić zawodnika o aktualizację skalowania.
- b.** W przypadku awarii GNSS FR podczas rozgrywania konkurencji do obliczeń może być uwzględniony zapis wysokości GPS ze wszystkimi konsekwencjami jego niedokładności.
- c.** Jako zapasową metodę kontroli w zawodach rangi SMP można zastosować nie certyfikowany przez IGC GNSS FR pod warunkiem posiadania rejestracji wysokości ciśnieniowej lub wysokości GPS.
- d.** Można stosować dwa rejestratory GNSS FR. Zawodnik powinien przedstawić Komisji Sędziowskiej pierwszy przyrząd jako podstawowy (główny) i drugi jako zapasowy, wraz ze stosowną deklaracją pisemną. Komisja może analizować zapisy obu rejestratorów by uznać lot. 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.
- c.** Interwał zapisu danych w GNSS FR musi wynosić nie więcej niż 10 sek. Niepodporządkowanie się tej regule może być karane. Zaleca się zagęszczanie zapisu danych GNSS w rejonie linii startu lotnego, PZ i linii mety.
- e.** 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 przynajmniej na dwie minuty przed startem ziemnym lub niezwłocznie tuż po wyczepieniu na czas nie dłuższy jak dwie minuty w przypadku, gdy szybowiec wystartował inną metodą niż za pomocą własnego napędu. 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.
- f.** 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).

5.4.2 Nieautoryzowana ingerencja w urządzenia GNSS, dane lub wewnętrzny program jest zabronione i będzie skutkowało dyskwalifikacją zawodnika w zawodach.

CZĘŚĆ 6 KONKURENCJE MPwWS

6.1 ZADANIA DNIA MISTRZOSTW

6.1.1 Organizator wyznacza kilka punktów wewnątrz granic obszaru rozgrywania mistrzostw zwrotnych, 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.

CZĘŚĆ 7 PROCEDURY LOTNE MISTRZOSTW

7.1 USTAWIENIE NA STARCIE (GRID)

a. Schemat ustawienia szybowców do startu (GRID ORDER) w pierwszej konkurencji powinna być ustalona na podstawie rezultatów z ostatniego dnia treningu lub losowana przed pierwszym dniem

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

12

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) jest podawany do wiadomości każdego dnia rano. Szybowce muszą być ustawione na swoich miejscach do czasu określonego przez Organizatorów (*tzw. GRID TIME*).

c. Szybowce przyproawdzone 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. Przyproawdzenie 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 wylądjuje 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 wylądjuje 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. Przed otwarciem linii startu lotnego krążenie dozwolone jest jedynie w lewą stronę. Pozostałe ograniczenia mogą być określone w RL.

e. Każdemu pilotowi przysługują maksimum trzy hole do jednej konkurencji. Zawodnik

który startuje drugi lub trzeci raz zostanie wyholowany bezpośrednio po zakończeniu

normalnych 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 bezpośrednio w rejonie linii i 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.

f. Jeśli pilot opóźnia swój start z własnej inicjatywy lub nie jest gotowy do startu kiedy przychodzi jego kolej traci kolejkę i jeden start.

g. Nieudany start ziemny lub awaria samolotu holującego skutkujące zrzuconiem balastu lub przedwczesnym wyczepieniem szybowca liczy się jako oficjalny start jeśli pilot pozostanie

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

13

w powietrzu. Zawodnik nie traci holu, jeśli natychmiast wylądowuje i bez opóźnienia zgłosi gotowość do kolejnego startu ziemnego.

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 – odcinek długości 5 Km, prostopadły do pierwszego odcinka trasy. (ulożony symetrycznie do pierwszego odcinka)

b. Strefa startu lotnego- obszar za linią startu i jej przedłużeniami po przeciwnej stronie w stosunku do pierwszego odcinka trasy.

c. Wysokość startu lotnego- określona maksymalna wysokość na jakiej można przecinać linię startu po jej otwarciu. Ta wysokość może być określana osobno na każdy dzień w zależności od warunków meteorologicznych.

d. Wyjściowy Punkt Trasy (WPT)- Środek linii startu określony współrzędnymi geograficznymi. Punkt startu powinien normalnie być jednocześnie punktem mety zdefiniowanym w punkcie 7.6.1b.

e. Prędkość startu lotnego- maksymalna prędkość względem ziemi na jakiej można przekraczać linię startu. Ta prędkość wynosi 170Km/h.

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 holówki, co spowodowało zrzucenie 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 i nie później niż 20 minut od momentu ogłoszenia godziny otwarcia linii.

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 linii startu jeśli kontynuacja holowania jest niebezpieczna lub pogoda pogarsza się w stopniu uniemożliwiającym rozegranie konkurencji.

c. Piloci muszą się znaleźć w rejonie startu nie później niż na minutę przed otwarciem linii startu. Nie zastosowanie się do przepisu może być karane.

d. Po otwarciu linii startu piloci muszą wystartować przecinając linię startu poniżej określonej wysokości startu i poniżej określonej prędkości.

e. Zawodnik holowany po otwarciu linii startu zostanie wyczepiony bezpośrednio w rejonie startu na określonej wysokości startu. 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 w czasie startu

Organizator podaje następujące komunikaty radiowe:

a. Po wyczepieniu ostatniego szybowca: „Linia startu będzie otwarta o X godzinie i maksymalna wysokość startu wynosi Y metrów lub Z stóp”(Wysokości wyrażone w

QNH)

b. Co pięć minut przed otwarciem linii startu: „Linia startu będzie otwarta za XX minut, maksymalna wysokość startu wynosi YY metrów lub ZZ stóp. (Przypominamy, że) Za XX minut zawodnicy muszą być za linią startu.”

c. Na 3 minuty przed startem: „Linia startu będzie otwarta za 3 minuty, piloci muszą być przed linią startu za 2 minuty.”

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

14

d. Na 2 minuty przed startem: „Linia startu będzie otwarta za 2 minuty, piloci muszą być przed linią startu za 1 minutę.

e. Na minutę przed startem: „Linia startu będzie otwarta za minutę, piloci muszą być przed linią startu od tej chwili.”

f. Na 30 sekund przed startem: „Linia startu będzie otwarta 30 sekund.”

g. 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. Start będzie zaliczony z karą 30 sekund jeśli linia startu będzie przecięta w odległości od 2500 m do 3000m od WPT.

7.4 PUNKTY ZWROTNE

7.4.1 Definicje

a. **Strefa PZ** – 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.

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 0,5 km do 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 ŁĄDOWANIE 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. Wprowadza się maksymalną wysokość przecięcia linii mety 100m nad poziom KPT. Jeśli KPT jest

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

15

zlokalizowany poza granicami lotniska to dodatkowo obowiązuje minimalna wysokość przecięcia linii mety 50 m poniżej poziomu KPT. Obowiązujący rodzaj linii mety będzie zdefiniowany w RL

b. Końcowy Punkt Trasy (KPT) – środek lub skraj linii mety. Musi być określony w RL.

c. Punkt Dolotowy (PD) – Organizator powinien wyznaczyć ostatni punkt tak, by ustawić szybowce prostopadle do mety lub w osi pasa. Można wprowadzić minimalną wysokość na punkcie dolotowym lub pomiędzy tym punktem a początkiem lotniska lub metą. PD posiada takie same parametry i procedury jak dla PZ zdefiniowane w pkt 7.4 niniejszego regulaminu.

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 wysokości na punkcie dolotowym, jeśli taka została wprowadzona lub pomiędzy punktem dolotowym a linią mety, przydziela się punkty karne.

d. Linia mety będzie zamknięta o zachodzie słońca lub po lądowaniu wszystkich zawodników.

7.6.3 Zaliczenie linii mety

a. Linia mety jest zaliczona jeśli szybowiec przetnie jakąkolwiek częścią linię mety, bez pomocy z zewnątrz, w kierunku określonym na odprawie.

b. Za przecięcie linii mety powyżej lub poniżej limitu wysokości przydziela się punkty karne.

c. Jeśli końcowy punkt trasy jest usytuowana w granicach pola wzlotów, to zawodnikowi, który ląduje po ukończeniu trasy na lotnisku ale nie przetnie linii mety, 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.

Cała dokumentacja lotu wraz z zapisem rejestratora lotu musi być przekazana organizatorowi w czasie do 30 minut od lądowania. Organizator może wymagać dostarczenia zapisów zapasowych w czasie 30 minut.

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.

CZĘŚĆ 8 PUNKTACJA I WYNIKI

8.1 Definicje

a. Długość trasy- odległość od wyjściowego punktu trasy (WPT) do końcowego punktu trasy (KPT) przez punkty zwrotne (PZ) i (PD).

b. Czas startu – czas w którym została otwarta linia startu lotnego

c. Czas na mecie – moment w którym szybowiec po raz pierwszy przetnie linię mety po ukończeniu zadania.

d. Czas oblotu – czas liczony od otwarcia linii startu lotnego do przecięcia linii mety.

e. Zaliczona odległość - 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 – Konkurencja będzie zaliczona jeśli:

- (i) każdy zawodnik miał możliwość startu w czasie umożliwiającym podjęcie zadania dnia oraz
- (ii) Co najmniej jeden zawodnik ukończył trasę.

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

16

8.2 Wynik podstawowy (Czas oblotu)

8.2.1 Podstawowy wynik (Czas oblotu) każdego zawodnika, który ukończył trasę równa się czasowi oblotu, plus ewentualnie doliczony czas karnych sekund.

8.2.2 Podstawowy wynik lądujących w terenie przygodnym równa się odległości przelecianej. Kara wyrażona w sekundach , jeśli miała miejsce, jest zapisana w wynikach dnia i będzie utrzymana do kolejnej konkurencji, w której zawodnik osiągnie linię mety.

8.3 SYSTEM PUNKTACJI WEDŁUG ZAJĘTYCH MIEJSC

8.3.1 Każdy zawodnik otrzymuje punkty za osiągnięte miejsce w konkurencji.

8.3.2 Punktacja za uzyskane miejsce w konkurencji wygląda następująco:

a. Najszybszy pilot otrzymuje jeden punkt za każdego kończącego po nim trasę pilota , maksymalnie dziewięć punktów.

b. Drugi pilot 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. Lądujący 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 sytuacje gdy dwóch lub więcej zawodników osiągnęło ten sam czas z dokładnością do jednej sekundy.

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 = (Tak Distance) Długość trasy

Ts = (Start Time) Czas startu

8.4.2 Osiągnięcia zawodników.

D = (Distance) Odległość przeleciana

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

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

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

S = (score) osiągnięty czas

R = (ranking) kolejność na mecie zawodnika

P = (points) Liczba punktów w danym dniu

O = Punktacja końcowa. Suma punktów z wszystkich konkurencji

8.5 Wzór obliczania punktacji

8.5.1 Czasy 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 $N_f < 9$ to $P = N_f - R + 2$

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

Dla następnych zawodników kończących zadanie:

jeśli $N_f < 9$ to $P = N_f - R + 1$

jeśli $N_f \geq 9$ to $P = 10 - R$

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

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

17

$$P = P+1$$

8.5.3 Punktacja końcowa. Suma punktów z wszystkich konkurencji

Dla każdego pilota $O = P1 + P2 + P3...$

8.6 Kary i dyskwalifikacje

8.6.1 Dyrektor GP 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 w sekundach (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 Wykroczenia nie uwzględnione na liście mogą być ukarane przez dyrektora SGP zgodnie z regulaminem sportowym FAI 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 ominięcie 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	Pierwsze wykroczenie	Następne wykroczenia	Maksymalna kara
Przekroczenie masy dopuszczalnej	W x 10 sekund	n x W x 10sekund	n x W x 10 sekund
Nieprawidłowa, spóźniona lub brak informacji			
Niekompletna dokumentacja	Zakaz startu.		
Niekompletna weryfikacja techniczna szybowca	Zakaz startu		
Spóźnione przekazanie zapisów lotu GNSS FR	Ostrzeżenie	1 minuta	N minut
Zmiana GNSS FR bez powiadomienia organizatora	1 minuta	2 minuty	3 minuty
Nieprawidłowy start lotny			
Przebywanie poza Strefą Startu Lotnego na minutę przed startem	Czas(kiedy zawodnik przebywał po nieprawidłowej stronie linii startu) x 2 max 120 sekund za każdym razem		
Przecięcie linii startu przed jej otwarciem	Czas x 10 sek.	N x czas x 10 sek	N x czas x 10 sek
Prędkość na starcie powyżej 170 km/h	10 sekund za każdy km/h powyżej 170 km/h		
Przecięcie linii startu powyżej limitu wysokości	2 sekundy za każdy metr przekroczenia		
Nieprawidłowe przecięcie linii startu w odległości od 2,5 km do 3 km od WPT	30 sekund za każdym razem		
Nieprawidłowe przecięcie linii startu w odległości powyżej 3,0 km od WPT	Niezaliczona konkurencja		

**REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH
OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007**

18

Nieprawidłowe meldowanie na punkcie zwrotnym lub dolotowym			
Nieprawidłowe meldowanie na PZ lub PD w zakresie 0,5 km do 1 km od środka cylindra PZ	5 minut za każdym razem		
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).	Ostrzeżenie	(n-1)x5 sekund/ metr powyżej limitu wysokości	N x 5 sekund/metr
Latanie niebezpieczne lub ryzykowne.			
Latanie w chmurach	30 minut	Dyskwalifikacja w dniu	Dyskwalifikacja
Krażenie w nieprawidłową stronę przed otwarciem startu Hol; późne lub przedwczesne wyczepienie się/ podciąganie przed wyczepieniem Przecięcie linii mety powyżej limitu wysokości	Ostrzeżenie	(n-1) x 2 minuty	Dyskwalifikacja
Przecięcie linii mety poniżej limitu wysokości	10 sekund/metr	N x 10 sek / metr	Dyskwalifikacja w danym dniu
Niebezpieczne manewry na linii mety	1 minuta	(N -1) x 2 minuty	Dyskwalifikacja
Nieprawidłowa linia lądowania	Ostrzeżenie	(n-1) x 1 minuta	Dyskwalifikacja
Latanie powyżej absolutnego limitu wysokości. Przekroczenie o mniej niż 100m (jeśli określono)	5 sekund/metr	N x 5 sek / metr	Dyskwalifikacja w danym dniu
Latanie powyżej absolutnego limitu wysokości. Przekroczenie o 100m i więcej (jeżeli określono) Naruszenie zamkniętej przestrzeni powietrznej	Lądowanie wirtualne w miejscu przekroczenia	Dyskwalifikacja w danym dniu	Dyskwalifikacja
W przypadku określonej ścieżki dolotowej do lotniska			
Lot poniżej minimalnej wysokości na punkcie dolotowym lub pomiędzy tym punktem i lotniskiem (zgodnie z ustaleniami organizatora)	2 sekundy/metr	Dyskwalifikacja w dniu	Dyskwalifikacja
Lądowanie po czasie zachodu słońca podanego w arkuszu zadania dnia	Pozorne lądowanie przygodne w miejscu, w którym znajdował się szybowiec w czasie zachodu słońca	Dyskwalifikacja w dniu	Dyskwalifikacja
Oszukiwanie lub fałszowanie dokumentów			
Fałszowanie dokumentów	Dyskwalifikacja		
Próba uzyskania pomocy w wyszukiwaniu noszeń od szybowca lub samolotu nie uczestniczącego w zawodach	Dyskwalifikacja w danym dniu	Dyskwalifikacja	Dyskwalifikacja

**REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH
OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007**

19

Używanie częstotliwości innej niż wspólna częstotliwość mistrzostw	2 minuty	Dyskwalifikacja w dniu	Dyskwalifikacja
Inne wykroczenia			
Latanie po spożyciu alkoholu	Dyskwalifikacja w dniu	Dyskwalifikacja	Dyskwalifikacja
Pozytywny wynik kontroli dopingowej	Zgodnie z polityką FAI.		

Uwaga: **n** oznacza ilość określonych przekroczeń zawodnika od początku zawodów do końca dnia lotnego.

CĘŚĆ 9 ZAŻALENIA I PROTESTY

9.1 Zażalenia

9.1.1 Zawodnik ma prawo do złożenia zażalenia. Celem zażalenia jest ocena sprawy dotyczącej zawodnika bez potrzeby składania formalnego protestu.

9.1.2 Przed zawodami szybowcowymi zażalenia mogą być składane przez każdego zawodnika. Takie zażalenie może dotyczyć tylko nieprzestrzegania przez organizatora zasad uczestnictwa, zasad kwalifikacji lub odrzucania zgłoszeń.

9.1.3 Podczas trwania zawodów szybowcowych zażalenia można składać na ręce Dyrektora Zawodów lub zastępcy. Zażalenie powinno być rozpatrzone w ciągu 6 godz. od chwili zaistnienia jego podstawy.

9.2 Protesty

9.2.1 Nie można składać protestu przeciwko przepisom lotniczym i regulaminowi zawodów.

9.2.2 Protest przeciwko decyzji w sprawie zażalenia złożonego przed zawodami (opisanego w punkcie 9.1.2) musi zostać złożony przed rozpoczęciem Uroczystości Otwarcia Zawodów

9.2.3 Zawodnik ma prawo złożyć protest przeciwko decyzji o przyznaniu kary lub przeciwko decyzji rozstrzygnięcia zażalenia w czasie mistrzostw.

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 jest składany. Wysokość opłaty za protest (wadium) musi zostać określona w RL.

9.3 Rozpatrywanie protestów

9.3.1 Dyrektor mistrzostw dostarcza protest niezwłocznie do Przewodniczącego Komisji Sportowej.

a. Przewodniczącego Komisji Sportowej musi zwołać posiedzenie Komisji Sportowej mistrzostw i rozpatrzyć protest w ciągu 24 godzin od otrzymania protestu od dyrektora mistrzostw i tak szybko jak to możliwe w ostatnim dniu zawodów.

b. Komisja Sportowa musi wysłuchać obu stron w sprawie każdego protestu, stosując się ściśle do regulaminów obowiązujących podczas zawodów szybowcowych. W czasie rozważania protestu, Komisja Sportowa musi mieć dostęp do wszystkich osób i informacji mogących pomóc w rozważaniach. Komisja Sportowa sporządza protokoły z posiedzeń z uzasadnieniem i z podpisami członków Komisji. Wszystkie protesty, protokoły z posiedzeń Komisji Sportowej wraz z uzasadnieniami muszą być opublikowane na Oficjalnej Tablicy i załączone do sprawozdania z mistrzostw.

c. Dyrektor Zawodów jest zobowiązany respektować decyzje Komisji Sportowej, 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.

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

20

9.4 Odwołania od decyzji Komisji Sportowej Mistrzostw

Każdy zawodnik może odwołać się od decyzji Komisji Sportowej do Komisji Sportowej AP w terminie 14 dni od zakończenia zawodów.

CZĘŚĆ 10 WYNIKI

10.1 Wyniki

10.1.1 Definicje i status wyników:

a. Wyniki wstępne: Osiągnięcia, czasy 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.9.2.3 b). Po rozegraniu ostatniej konkurencji wynik oficjalny zawierający sumę punktów z wszystkich konkurencji jest wynikiem końcowym zawodów.

W trakcie zawodów Organizator musi publikować na Oficjalnej Tablicy i na stronie

Internetowej zawodów następujące wyniki:

-wyniki poszczególnych konkurencji

-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 Zawodów lub Kierownika Sportowego .*

10.2 Zatwierdzenie wyników

10.2.1 Końcowe wyniki mistrzostw są ważne po zatwierdzeniu przez Komisję Sportową Mistrzostw. 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, najlepsze wyniki z poszczególnych dni rozstrzygają o kolejności pomiędzy tymi pilotami. Wyższe miejsce końcowe uzyskuje pilot z większą liczbą wygranych konkurencji. Jeśli nadal występuje remis liczy się wyższa liczba drugich miejsc i tak dalej.

Publikowanie wyników

Wyniki określone w p10.1.1. 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 z wyszczególnieniem ewentualnych kar.

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

21

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

10.3 ROZDANIE NAGRÓD

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

Przed rozpoczęciem zawodów nagrody i wyróżnienia powinny być przyporządkowane konkretnym miejscom na 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. Kolejnym zawodnikom do 10-go miejsca AP przyznaje dyplomy. *AP przyznaje dyplomy wszystkim zawodnikom zagranicznym.*

b. Drobne nagrody mogą być przyznawane zwycięzcom poszczególnych konkurencji mistrzostw.

c. 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.

REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007

22

Oficjalna odprawa inauguracyjna
Ostateczny termin zgłaszania zmian w konfiguracji
Ceremonia otwarcia zawodów
Rozgrywanie konkurencji
Nieoficjalne zakończenie zawodów
Oficjalne zamknięcie zawodów i rozdanie nagród

Kierownictwo zawodów

-

Dyrektor Zawodów:
Kierownik Sportowy:
Kierownik Lotów:
Kierownik Biura Meteo:
Sędzia Główny:
Kierownik Techniczny:
Kierownik Finansowy:
Kierownik Administracyjny:

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. Krajowe wymagania dotyczące testów antydopingowych

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.
- 3.5 Ubezpieczenia

D WYMAGANIA TECHNICZNE

- 4.1.1 h Obowiązkowe dodatkowe wyposażenie
- 4.1.7 Przyrządy, które należy usunąć z szybowca
- 4.2.1 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

**REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH
OBOWIĄZUJE OD 01.10.2007**

23

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

7.2.3d Obszary na których zabronione jest ciągłe krążenie lub dozwolone jest krążenie w jednym kierunku

7.2.3 Procedury startu ziemnego

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

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

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

Lidia Kosk

- Koniec -