

AEROKLUB POLSKI

Komisja Szybowcowa

SZYBOWCOWE REGULAMINY SPORTOWE

III. Regulamin Całorocznych Zawodów Szybowcowych - Memoriał Ryszarda Bitnera

Warszawa 2006

Spis treści

Wykaz obowiązujących stron.....	3
Spis ważniejszych skrótów użytych w tekście.....	4
1. Postanowienia ogólne.....	5
2. Klasyfikowanie wyczynów.....	5
3. Rodzaje wyczynów.....	6
4. Rodzaje konkurencji.....	6
5. Definicje punktów trasy przelotu.....	8
5.1 Start lotny.....	8
5.2 Punkt zwrotny.....	8
5.3 Meta.....	8
6. Sposoby dokumentowania przelotu w CZS.....	8
6.1 Ustawienia przyrządów rejestrujących.....	8
6.2 Deklaracja trasy przelotu.....	9
6.3 Dokumentowanie punktów trasy przelotu.....	9
7. Konsekwencje uchybień i błędów w zgłoszeniu przelotu do CZS.....	9
7.1 Nie uznanie konkurencji.....	9
7.2 Nie uznanie punktu trasy przelotu.....	10
7.3 Korekta kwalifikacji konkurencji.....	10
7.4 Redukcja punktów zawodnika w konkurencji	10
8. Wyniki.....	10
8.1 Definicja wyniku.....	10
8.2 Wyniki rzeczywiste.....	10
9. Współczynniki konkurencji.....	11
10. Obliczanie punktów.....	12
11. Dokładność pomiarów i obliczeń.....	12
12. Postanowienia końcowe.....	12
Załącznik Nr 1 - Tabela współczynników wyrównawczych szybowców.....	14
Załącznik Nr 2 - Schematy dokumentowania sektorów punktów trasy.....	15

Spis ważniejszych skrótów użytych w tekście

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

Regulamin Całorocznych Zawodów Szybowcowych - Memoriał Ryszarda Bitnera dotyczy zasad rozgrywania zdecentralizowanych (korespondencyjnych) zawodów szybowcowych, które są jednocześnie zawodami kwalifikacyjnymi do startu w Szybowcowych Mistrzostwach Polski.

1. POSTANOWIENIA OGÓLNE.

- 1.1 Całoroczne Zawody Szybowcowe - Memoriał Ryszarda Bitnera (CZS) organizowane są przez Aeroklub Polski.
Celem CZS jest rozwijanie wyczynu sportowego w szybownictwie poprzez aktywizowanie latania wyczynowego w aeroklubach regionalnych, oraz porównywanie i klasyfikowanie osiągnięć sportowych uzyskanych przez poszczególnych pilotów.
- 1.2 CZS rozgrywane są w cyklu rocznym trwającym od 1 października do 30 września roku następnego. Każde zawody CZS oznacza się rokiem kalendarzowym, w którym kończy się dany cykl roczny.
- 1.3 W CZS może brać udział każdy pilot oraz uczeń-pilot szybowcowy – obywatel Polski, posiadający ważną Licencję Sportową w dniu zakończenia cyklu rocznego.
- 1.4 Za przystąpienie pilota do CZS uważa się przesłanie przez niego dokumentacji stwierdzającej wykonanie wyczynu podlegającego punktacji i jest to równoznaczne z jego zgodą na publiczne udostępnianie zapisów lotu.
- 1.5 Zgłoszenia wyczynu należy dokonać w terminie 14 dni od dnia wykonania wyczynu poprzez wypełnienie formularza na stronie internetowej www.szpp.pl i wysłanie pliku IGC z zapisem lotu.
- 1.6 W CZS obowiązują stosowne określenia i postanowienia Kodeksu Sportowego FAI, Dział 3, Szybowce - Klasa D, wiążące się z odpowiednimi sformułowaniami niniejszego regulaminu. CZS są nadzorowane przez Komisję Szybowcową Aeroklubu Polskiego. Komisarze Sportowi Aeroklubu Polskiego w szybownictwie kontrolują prawidłowość wykonania wyczynów. Ocenę i weryfikację wyników prowadzi Zespół Weryfikujący AP powoływany przez Komisję Szybowcową AP.

2. KLASYFIKOWANIE WYCZYNÓW.

- 2.1 Klasyfikacja jest ogólna, bez podziału na kobietą i mężczyzn.
- 2.2 Klasyfikowaniu podlegają wyczyny:
 - a. wykonane zgodnie z niniejszym regulaminem,
 - b. do których start odbył się z terytorium Polski,
 - c. wykonane na szybowcu jedno lub dwumiejscowym, przy czym w przypadku wykonania wyczynu na szybowcu dwumiejscowym z pasażerem na pokładzie, pasażer nie może mieć wyższej odznaki szybowcowej, lub większej liczby diamentów niż pilot,
 - d. zgłoszone w obowiązującej formie i terminie (p.1.5).

- 2.3 Klasyfikowaniu nie podlegają wyczyny
- wykonane niezgodnie z niniejszym regulaminem,
 - wykonane podczas startu w konkursie, i poza konkursem, w zawodach scentralizowanych (rangi Krajowych Zawodach Szybowcowych, Szybowcowych Mistrzostw Polski i wyższej),
 - wykonane w locie, w którym nastąpił wypadek lotniczy spowodowany z winy pilota (orzeczenie odpowiedniej Komisji Badania Wypadków Lotniczych), lub jeżeli w danym locie zostały naruszone przez pilota przepisy wykonywania lotów.
 - w których naruszone zostały strefy zakazane, ograniczone, niebezpieczne lub przestrzenie kontrolowane bez zgody odpowiednich służb ruchu lotniczego.

3. RODZAJE WYCZYNÓW.

- 3.1 Przeloty odległościowe (wyczynem jest odległość) - przeloty odległościowe otwarte, oraz nieukończone przeloty docelowe i nieukończone przeloty po trasach zamkniętych.
- 3.2 Przeloty odległościowo-prędkościowe (wyczynem jest odległość i prędkość) - ukończone przeloty odległościowe docelowe i ukończone przeloty po trasach zamkniętych.

UWAGA: *Przełot uważa się za zamknięty, jeśli odległość między WPT i KPT jest nie większa niż 1000 m.*

4. RODZAJE KONKURENCJI.

Całoroczne Zawody Szybowcowe obejmują następujące konkurencje:

I. Przeloty odległościowe:

- otwarte (z max 1 PZ) po trasach długości **$L \geq 300$ km**,
- otwarte z punktami zwrotnymi (z max 3 PZ) po trasach długości **$L \geq 300$ km**

UWAGA: *Punkty zwrotne mogą być osiągnięte w dowolnej kolejności i niekoniecznie wszystkie, lecz każdy najwyżej jeden raz. Zamknięcie całej, lub części trasy przelotu w punkcie wyjściowym trasy nie upoważnia do traktowania przelotu w całości, lub części jako odległościowo-prędkościowego.*

- docelowe (z max 1 PZ) po trasach długości **$L \geq 300$ km**.

UWAGI: *1. Przeloty II -VI spełniające wymogi konkurencji I.a, lub I.b mogą być zaliczone jako przeloty otwarte konkurencji I:*

- *na życzenie pilota wyrażone w zgłoszeniu przelotu,*
- *przez Komisarza Sportowego AP lub Zespół Weryfikujący AP, jeżeli umożliwi to zaliczenie konkurencji.*

2. Ukończony przelot docelowy jest przelotem odległościowo-prędkościowym podobnie jak niżej wymienione.

II. Przeloty docelowo-powrotne $L \geq 200$ km.**III. Przeloty po trasach trójkątów FAI:**

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

IV. Przeloty po trasach trójkątów:

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

V. Przeloty po trasach czworoboków:

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

VI. Przeloty wielokrotne po trasach:

- a) trójkątów FAI,
- b) trójkątów,
- c) czworoboków

- o długości $L \geq 100$ km, ale nie więcej niż trzykrotne, przy czym liczba oblotów (okrążeń) musi być zgłoszona przed startem. W przypadku wykonania kilku konkurencji VI będących wielokrotnością trójkątów (czworoboków) określonych w oddzielnych konkurencjach III - V (a-g), każda z nich będzie traktowana jako oddzielna konkurencja.

UWAGA: "**Trójkąt FAI**" oznacza trójkąt spełniający wymagania Kodeksu Sportowego FAI, Sekcja 3 - Szybowce, punkt 1.4.3 d (iii), "**Trójkąt**" oznacza trójkąt niespełniający tych wymagań.

UWAGA: W konkurencjach III-V (a-g) i VI (a-c) trójkąty i czworoboki muszą być deklarowane przed lotem i obleciane w kolejności deklarowanych punktów.

VII. Przeloty dowolne, tj. przeloty bez wcześniej zgłoszonych PZ i o nie więcej niż trzech PZ, które pilot podaje po zakończeniu przelotu w celu uzyskania najlepszego wyniku. Przelot dowolny musi spełniać minima odległościowe odpowiednich konkurencji II-V.

UWAGA: Konkurencje II - VI mogą być zaliczone jako dowolne:

- na życzenie pilota wyrażone w zgłoszeniu przelotu,,
- przez Komisarza Sportowego AP lub Zespół Weryfikujący AP, jeżeli chociaż jeden PZ podany w Sprawozdaniu z Przelotu nie został zgłoszony przed startem lub został zgłoszony niewłaściwie (p.6.2, i Załącznik Nr 3),
- jeżeli umożliwi to zaliczenie konkurencji.

Konkurencje II - VI zaliczone jako dowolne stają się oddzielnymi konkurencjami w CZS

5. DEFINICJE PUNKTÓW TRASY PRZELOTU.

5.1 Start Lotny - Wyjściowy Punkt Trasy (WPT).

WPT, osiąga się przez przekroczenie linii startu o długości 2 x 5 km, zorientowanej prostopadle do pierwszego boku trasy, w której środku znajduje się WPT (Załącznik Nr 2);

UWAGA: Do lotów warunkowych i rekordowych linia startu ma długość 2 x 0,5km.

5.2 Punkt Zwrotny (PZ).

PZ osiąga się przez znalezienie się w Strefie Obserwacji (OZ) będącej przestrzenią powietrzną ograniczoną cylindrem o promieniu 500 m ze środkiem w PZ (Załącznik Nr 2).

5.3 Meta - Końcowy Punkt Trasy (KPT), oraz punkt lądowania pozornego.

KPT osiąga się przez:

- a. przekroczenie linii mety o długości 2 x 0,5 km, zorientowanej prostopadle do ostatniego boku trasy, w której środku znajduje się KPT (Załącznik Nr 2),
- b. wylądowanie w granicach pola wzlotów, gdy celem jest lotnisko, lub lądowisko, lub gdy nie przecięto zadeklarowanej linii mety a miejsce lądowania znajduje się nie dalej niż 1000 m od linii mety.

Punkt lądowania pozornego to dowolny punkt wybrany przez pilota z zapisu rejestratora lotu, przez podanie jego współrzędnych geograficznych.

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

6. SPOSOBY DOKUMENTOWANIA PRZELOTU W CZS.

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

UWAGA: W przypadku szybowców z własnym napędem wymagany jest certyfikowany rejestrator GNSS-FR z zapisem poziomu hałasu silnika (ENL).

6.1. Ustawienia urządzeń rejestrujących.

- a. Zapisywanie pozycji geograficznej WGS - 84 (wraz z dokładnym czasem osiągnięcia każdego punktu)
- b. Zapis nie rzadziej niż co 10 sekund (zaleca się zmniejszenie zapisu w okolicach punktów trasy).

6.2. Deklaracja trasy przelotu

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

- a. imię i nazwisko pilota,
- b. typ i znaki rejestracyjne szybowca, lub typ i znaki konkursowe szybowca
- c. WPT,
- d. PZ, jeżeli występują,
- e. KPT, lub cel,

6.3. Dokumentowanie punktów trasy przelotu

a. Start Lotny.

Dla udokumentowania osiągnięcia WPT, pilot musi przelecieć przez linię startu zdefiniowaną w punkcie 5.1. Czas startu lotnego użyty do obliczeń, powinien być interpolowany (z dokładnością do następnej sekundy) między pierwszym fiksem po przekroczeniu linii startu i ostatnim fiksem przed przekroczeniem linii startu.

b. Punkt zwrotny.

Pilot musi się znaleźć w Strefie Obserwacji Punktu Zwrotnego określonej w p. 5.2. Oblot PZ jest prawidłowy, jeżeli zapis GNSS-FR pokazuje ważny fix, lub linię prostą między kolejnymi ważnymi fikсами wewnątrz Strefy Obserwacji PZ (Załącznik Nr 2)

Jeśli pilot znalazł się poza Strefą Obserwacji Punktu Zwrotnego, lecz nie dalej jak 1000 m od PZ, to punkt ten może zostać zaliczony. W takim przypadku zawodnik otrzymuje karę wynoszącą 3% punktów uzyskanych za wyczyn (Załącznik Nr 2).

c. Meta.

W celu udokumentowania osiągnięcia KPT, pilot musi przeciąć linię mety określoną w p.5.3 a. Czas osiągnięcia mety powinien być interpolowany (z dokładnością do następnej sekundy) między pierwszym fiksem po przekroczeniu linii mety i ostatnim fiksem przed przekroczeniem linii mety. Jeśli pilot nie może udokumentować w powyższy sposób przekroczenia linii mety, wtedy osiągnięcie KPT można uznać, jeśli pilot wylądował w granicach pola wzlotów, gdy celem było lotnisko, lub lądowisko (pkt. 5.3 b). Za czas osiągnięcia mety przyjęty będzie w takim przypadku czas lądowania (zatrzymania się) szybowca odczytany z GNSS FR.

UWAGA: *W przypadku awarii rejestratora GNSS podczas przelotu, dokumentowanie przelotu może być kontynuowane drugim rejestratorem, z tym że zastosowane drugie urządzenie musi dokumentować przelot do końca.*

7. KONSEKWENCJE UCHYBIEŃ I BŁĘDÓW W ZGŁOSZENIU PRZELOTU DO CZS.

7.1 Nie uznanie konkurencji.

Konkurencja nie będzie uznana w przypadku braku zapisu trasy przelotu, patrz punkt 6.3 (Uwaga).

7.2 Nie uznanie punktu trasy przelotu.

Punkt trasy przelotu nie zostanie uznany jeżeli nie został osiągnięty (p.5.2, 6.3.b).

7.3 Korekta kwalifikacji konkurencji.

Przelot zostanie uznany jako:

1. otwarty, jeżeli spełnione są wymogi określone w p.4 I - Uwaga 1,
2. dowolny jeżeli:
 - a. zapis GNSS-FR nie będzie zgodny z deklaracją elektroniczną,
 - b. spełnione są wymogi określone w p.4 VII – Uwaga ,

UWAGA: *brak danych w elektronicznej deklaracji przelotu wymienionych w p. 6.2. a lub b spowoduje obniżenie wyniku zawodnika o 10%.*

7.4 Redukcja punktów zawodnika w konkurencji.

Kary za niewłaściwie zaliczone punkty trasy i za nieprawidłowe zadeklarowanie trasy są sumowane.

UWAGA: *W celu ustalenia współczynnika f_r należy od jedności odjąć sumę wszystkich uchybień procentowych pilota zamienionych na ułamek dziesiątyny.*

8. WYNIKI

8.1 Definicja wyniku.

8.1.1 Wynikiem zawodnika w konkurencji CZS jest:

- odległość rzeczywista, dla przelotów odległościowych otwartych (konk. Ia, Ib,) i nie ukończonych odległościowo-prędkościowych,
- odległość rzeczywista i prędkość rzeczywista, dla ukończonych przelotów odległościowo-prędkościowych (konk. Ic, II-VII).

8.1.2 Wynikiem zawodnika w konkurencji CZS jest również uzyskana liczba punktów.

8.1.3 Wynikiem zawodnika w CZS jest suma punktów uzyskana za konkurencje jak też zajęte miejsce w klasyfikacji końcowej.

8.2 Wyniki rzeczywiste.

8.2.1 Odległość rzeczywista (definicja).

Odległością rzeczywistą L trasy jest suma długości wszystkich odcinków (boków) trasy, pokonanych prawidłowo w oparciu o PZ osiągnięte we właściwej kolejności, plus ewentualna uznana odległość zaczętego, lecz nie ukończonego odcinka, wyrażona w km.

Odległością uznaną zaczętego, lecz nie ukończonego, odcinka jest:

- a. w konkurencjach odległościowych długość prostopadłego rzutu pokonanego odcinka na trasę przelotu, z tym zastrzeżeniem, że wyznaczona w ten sposób długość nie może być mniejsza od zera, lub większa od długości rzeczywistej całego odcinka,
- b. w konkurencjach nieukończonych odległościowo-prędkościowych: długość całego odcinka minus odległość od miejsca lądowania do PZ, a dla ostatniego odcinka do KPT, określającego koniec odcinka - z tym zastrzeżeniem, że odległość ta nie może być mniejsza od zera,

8.2.2 Obliczanie odległości rzeczywistej.

Długość każdego odcinka trasy ustala się przez obliczenie, z zastosowaniem współrzędnych geograficznych ustalonych z zapisu GNSS-FR, według wzoru (Kodeks Sportowy FAI, Dział 3, Szybowce - Klasa D, p.2.2.13):

$$L_{\alpha} = \frac{2 \times \pi \times R}{360} \times \alpha \quad [\text{km}] \quad (1)$$

gdzie: $\pi = 3,141592654$

$R = 6371,0$ km - uśredniony promień Ziemi

α - kąt zawarty między dwoma promieniami poprowadzonymi ze środka Ziemi do punktów A i B na powierzchni Ziemi wyznaczającymi początek i koniec odcinka, przy czym α oblicza się według wzoru:

$$\cos \alpha = \sin \Phi_A \times \sin \Phi_B + \cos \Phi_A \times \cos \Phi_B \times \cos(\lambda_A - \lambda_B) \quad (2)$$

gdzie: Φ - szerokość geograficzna (N)

λ - długość geograficzna (E)

UWAGA: Wartość kąta α podstawia się do wzoru (1) w zapisie dziesiętnym. Jeden stopień kątowy α wyznacza na powierzchni ziemi odległość równą 111,195 km. Obliczenia należy przeprowadzić z dokładnością co najmniej siedmiu cyfr znaczących.

8.2.3 Prędkość rzeczywista (definicja i obliczanie)

Prędkość rzeczywista v_{rz} przelotu jest to iloraz długości trasy i czasu. Prędkość tą oblicza się według wzoru:

$$v_{rz} = \frac{L \times 60}{t} \quad [\text{km/godz}] \quad (3)$$

gdzie: L - długość trasy przelotu w konkurencji odległościowo-prędkościowej [km]
 t - czas w minutach określa się jako różnicę między czasem osiągnięcia KPT a czasem osiągnięcia WPT.

9. WSPÓŁCZYNNIKI KONKURENCJI.

- 9.1 Współczynnik f_k dla przelotu po trasie Trójkąta FAI i wielokrotnego po trasie Trójkąta FAI (konk. III a - g i VI a) = **1,1**.
- 9.2 Współczynnik f_k dla przelotu odległościowego, docelowo-powrotnego, po trasie trójkąta i wielokrotnego po trasie trójkąta (konk. I, II i IV a - g i VI b) = **1**.
- 9.3 Współczynnik f_k dla przelotu po trasie czworoboku i wielokrotnego po trasie czworoboku (konk. V a - g i VI c) = **0,9**.
- 9.4 Współczynnik f_k dla przelotu dowolnego = **0,6**

10. OBLICZANIE PUNKTÓW.

10.1 Punkty uzyskane za wyczyn oblicza Komisarz Sportowy AP dla:

- a. przelotów odległościowych (otwarte I.a i I.b, nie ukończone przeloty: docelowe I.c; po trasach zamkniętych II - VII, - za odległość ($v_{rz} = 0$),
- b. przelotów odległościowo-prędkościowych (odległościowe docelowe I.c, po trasach zamkniętych II-VII)
 - za odległość i prędkość według wzoru:

$$P = (10 \times I + 50 \times v_{rz}) \times f_k \times f_s \quad (4)$$

gdzie:

- I - długość rzeczywista oblecianej trasy, również konkurencji odległościowo-prędkościowej [km],
- v_{rz} - prędkość rzeczywista uzyskana w konkurencji odległościowo-prędkościowej, czyli w ukończonym przelocie odległościowym docelowym (I.c), lub po trasie zamkniętej (II ÷ VII) [km/godz],
- f_k - współczynnik konkurencji (p.9),
- f_s - współczynnik szybowca (Załącznik Nr 1)

10.2 Zespół Weryfikujący AP oblicza punkty wg wzoru:

$$P_B = P \times f_r \quad (5)$$

gdzie:

P - punkty obliczone wg p.10.1

$f_r \leq 1$ - współczynnik redukcji punktów zawodnika.

11. DOKŁADNOŚĆ POMIARÓW I OBLICZEŃ.

11.1 Odległość rzeczywista I, L

- odczytana z zapisu rejestratora GNSS w kilometrach, do 0,1 km,

11.2 Czas t

- odczytany z zapisu rejestratora GNSS w godzinach, minutach i sekundach, do 1 sekundy ,

11.3 Prędkość v_{rz}

- obliczona w km/godz z dokładnością do 3 miejsca po przecinku.

11.4 Współczynniki f_k , f_s , f_r

- obliczone z dokładnością do 3 miejsca po przecinku (f_s , f_r),
- obliczone z dokładnością do 2 miejsca po przecinku (f_k).

11.5 Punkty zawodnika P , P_B

- obliczone według 11.1 z dokładnością do 2 miejsca po przecinku,
- obliczone według 11.2 z dokładności do 2 miejsca po przecinku i zaokrąglone do najbliższej jedności (wartości pkt. $\geq 0,50$ zaokrągla się w górę).

12. POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

- 12.1 Każdą konkurencję CZS można wykonać wielokrotnie, przy czym do klasyfikacji liczony będzie w danej konkurencji najwyższy punktowany wyczyn pilota.
- 12.2 W punktacji CZS będą uwzględnione trzy najwyższe punktowane wyczyny pilota zgłoszone w oddzielnych konkurencjach oznaczanych od I do VII, przy czym podpunkty a - g oznaczają osobne konkurencje).
- 12.3 Spośród uwzględnionych konkurencji maksymalnie dwie mogą być przelotami dowolnymi.
- 12.4 Dopuszcza się wykonanie więcej niż jednego zgłoszonego przelotu w jednym locie. Następnym przelotem może być tylko powtórzeniem zadeklarowanego, bądź przelotem dowolnym .
- 12.5 Zwycięzcą CZS zostaje pilot, który otrzyma sumarycznie największą liczbę punktów za maksymalnie trzy różne konkurencje.
- 12.6 Zespół Weryfikujący AP do dnia 30 listopada opracowuje wyniki wstępne, które publikuje na stronie internetowej www.szpp.pl.
- 12.7 Reklamacje w sprawie wyników wstępnych należy wносить listownie na adres Komisji Szybowcowej AP do dnia 15 grudnia. Wyniki końcowe zostaną opublikowane na stronie internetowej www.szpp.pl, na stronie internetowej Komisji Szybowcowej AP i w prasie lotniczej.
- 12.8 W kwestiach spornych Komisja Szybowcowa AP zastrzega sobie prawo podejmowania ostatecznych decyzji.
- 12.9 Komisja Szybowcowa nakłada obowiązek na Zespół Weryfikujący przesłania do Sekretarza Komisji Szybowcowej ostatecznych wyników trzech pierwszych zawodników w CZS oraz zawodników awansujących z tych zawodów do Mistrzostw Polski.
- 12.10 Zwycięzca CZS zdobywa "Puchar Skrzydlatej Polski" stanowiący nagrodę przechodnią, a pierwsza dziesiątka zawodników otrzymuje dyplomy okolicznościowe "Skrzydlatej Polski" i Aeroklubu Polskiego. Zdobywca pucharu jest zobowiązany do jego zwrotu do Działu Szkolenia i Sportu AP do końca roku.
- 12.11 Nagrody i dyplomy zostaną wręczone na styczniowym Ogólnopolskim Forum Szybowcowym w sezonie następującym po sezonie obliczeniowym.
- 12.12 Zdobywcy czołowych miejsc (patrz System Rozgrywania Zawodów Szybowcowych i Kwalifikowania Zawodników) uzyskują prawo startu w Szybowcowych Mistrzostwach Polski. W przypadku gdy ww. zawodnicy uzyskali już wcześniej prawo startu w SMP, to prawo startu uzyskują zawodnicy zajmujący kolejne miejsca.
- 12.13 W sprawach nie omówionych w niniejszym regulaminie obowiązują odpowiednie postanowienia Systemu Rozgrywania Zawodów Szybowcowych i Kwalifikowania Zawodników oraz Kodeksu Sportowego FAI.
- 12.14 Do wiążącego interpretowania postanowień niniejszego Regulaminu i innych ustaleń związanych z CZS upoważniona jest Komisja Szybowcowa AP.
- 12.15 Regulamin wchodzi w życie z dniem 1 października 2006r, tym samym tracą moc wszystkie poprzednie regulaminy dotyczące rozgrywania Całorocznych Zawodów Szybowcowych.

Przewodniczący Komisji Szybowcowej
Aeroklubu Polskiego

Aleksander Fórmanowski

Szef Szkolenia i Sportu
Aeroklubu Polskiego

Lidia Kosk

Załącznik Nr 1

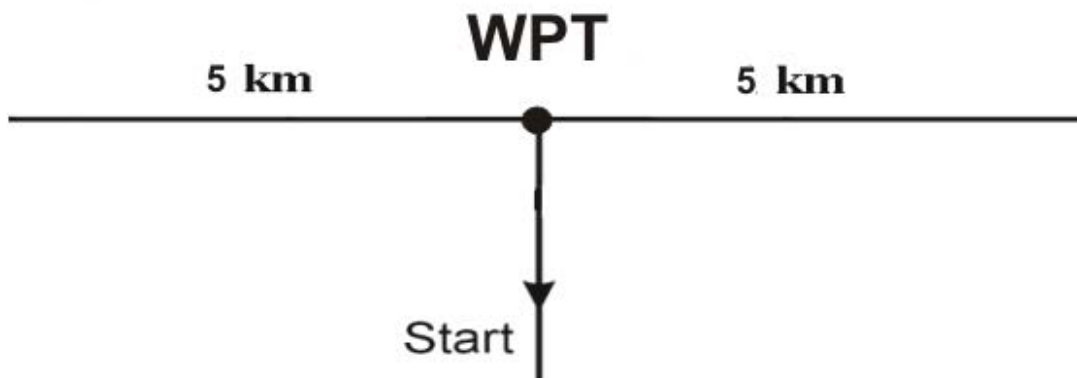
Tabela współczynników wyrównawczych szybowców f_s dla Całorocznych Zawodów Szybowcowych - Memoriał Ryszarda Bitnera

I.p.	Typ szybowca	f_s
1	Bocian, Puchatek, Kormoran, Mucha 100, Lis	1,400
2	Mucha Std, Bekas, Kobuz	1,300
3	Foka 4, Pirat, PW-5	1,140
4	Foka 5	1,135
5	Puchacz	1,120
6	Junior	1,110
7	PW 6, Phoebus A	1,100
8	Cobra 15	1,090
9	Cobra 17, Jantar Std , ASW 15, Cirrus Std, Grob 102 III std.	1,000
10	Jantar Std 2 i 3, Jantar 15 Std, Krokus Std, SZD 59, Brawo	0,980
11	ASW 19, DG 100, LS 1F, Pegase A i B, Krokus 15, Jantar 15	0,970
12	LS 4, LS 7, DG 300, Pegase D	0,950
13	LS 3	0,925
14	SZD 55, Discus, ASW 24	0,920
15	SZD 56, ASW 20B, ASW 20C, Ventus 1(15m), LS6 (15m), DG 600, LS 8 (15m), Jantar 1, ASW 12, Discus 2 (15m), ASW 28 (15m), LAK 19 (15m), DuoDiscus, Stemme S10	0,893
16	Jantar 2, Jantar 2A, Jantar 2B, ASW 17, Nimbus 2, LAK 12, Ventus 2 (15m), ASW 27, DG 800S (15m), LAK 17 (15m)	0,862
17	LS 6 (17.5m), LS 8 (18m), Ventus (17.6m), DG 600 (17m), ASW 28 (18m), LAK 19 (18m), Diana 2	0,855
18	Ventus 2 (18m), ASH 26, DG 800 (18m), LS 6 (18m), LS 9, LAK 17 (18m), ASG 29 (18m)	0,847
19	ASH 25, Nimbus 3 (24.5m), Nimbus 3D, ASW 22 (24m)	0,800
20	ASW 22B, Nimbus 3 (25.5m), Nimbus 4D	0,790
21	ASW 22BL, Nimbus 4	0,781
22	ETA	0,757

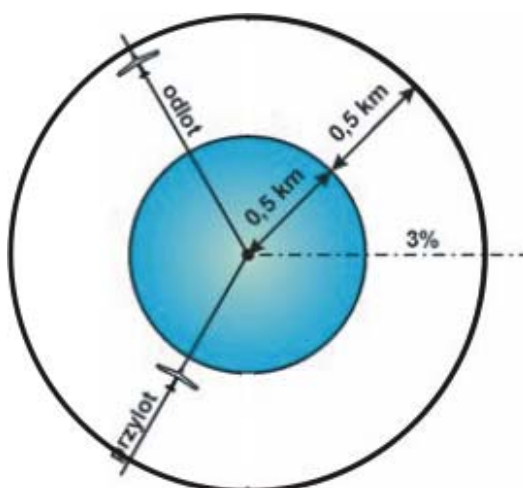
Załącznik Nr 2

Schematy sektorów punktów trasy przelotu.

1. WPT



2. PZ



UWAGA: 3% oznacza karę.

3. KPT

