



MVSZ Szabályzatok

**Magyar
Vitorlázórepülő
Szövetség**

**Hungarian
Gliding
Association**

Vitorlázórepülő Versenyszabályzat 2008

2008v1.0

Érvényes 2008. április 05-től

Vitorlázórepülő
Társadalmi
Sportbizottság
(VTSB)

1138 Budapest
Dagály u. 11.
www.soaring.hu



Címlap hátoldala

Módosítások

Verzió	Érvényesség kezdete	Módosítva	Kiadás
2008v1.0	2008. április 05.	2008 évi alapszöveg	Teljes szöveg

TARTALOMJEGYZÉK:

1	ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK	4
1.1	VERSENY OSZTÁLYOK	4
1.2	INDEXSZÁMOK	4
	1.2.1 FAI Ranglista értékelésű (szankcionált) osztályok	4
	1.2.2 Nem FAI Ranglista értékelésű osztályok	5
1.3	A VERSENYOSZTÁLYOK ÖSSZEVONÁSI SZABÁLYAI	5
1.4	HELYI ELJÁRÁSOK	6
2	A VERSENY TISZTSÉGVISELŐI, KÖTELMEIK	7
2.1	A VERSENY VEZETŐSÉGE	7
2.2	A SPORTBIZOTTSÁG	7
2.3	ZSÚRI	7
2.4	CSAPATKAPITÁNY	7
2.5	A VERSENY OKMÁNYAI, AZOK VEZETÉSE ÉS LEADÁSA	7
3	A VERSENY RÉSZTVEVŐI	9
3.1	NEVEZHETŐSÉG	9
3.2	KÉTÜLÉSES VITORLÁZÓGÉPEK	9
3.3	JELENTKEZÉS A VERSENY SZÍNHELYÉRE ÉRKEZÉSKOR	9
4	TECHNIKAI KÖVETELMÉNYEK	10
4.1	A VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉP ÉS FELSZERELÉSEI	10
4.2	SEGÉDMOTOROS VITORLÁZÓGÉPEK	10
4.3	MAXIMÁLIS FELSZÁLLÓ SÚLYHATÁROK ÉS KORLÁTOZÁSOK	10
4.4	A SÚLYHATÁROK BETARTÁSÁNAK ELLENŐRZÉSE	10
4.5	AZONOSÍTÓ JEL	10
4.6	GÉPÁTVÉTEL	11
4.7	A REPÜLŐGÉP SÉRÜLÉSE	11
4.8	REPÜLÉSI ADATRÖGZÍTŐK	11
4.9	TARTALÉK ADATRÖGZÍTŐ	12
5	MEGHATÁROZÁSOK	13
5.1	A VERSENY IDŐTARTAMA	13
5.2	VERSENY TERÜLETE	13
5.3	ELIGAZÍTÁS	13
5.4	VERSENYSZÁMOK	14
5.4.1	SEBESSÉGI VERSENYSZÁM KIJELÖLT FORDULÓPONTOKKAL (RACING TASK - RT)	14
5.4.2	SEBESSÉGI VERSENYSZÁM ELŐRE MEGHATÁROZOTT LÉGTEREK ÉRINTÉSÉVEL (SPEED TASK VIA ASSIGNED AREAS - ST/AA)	14
5.4.3	TÁVOLSÁGI VERSENYSZÁM ELŐRE MEGHATÁROZOTT LÉGTEREK ÉRINTÉSÉVEL (DISTANCE TASK VIA ASSIGNED AREAS - DT/AA)	15
5.5	INDULÁSI ELJÁRÁSOK	15
5.6	INDULÁSI VONAL	15
5.7	INDULÁSI PONT	15
6	VÉGREHAJTÁSI SZABÁLYOK	17
6.1	RÁDIÓ HASZNÁLATA	17
6.2	LOGGEREK, BAROGRÁFOK HASZNÁLATA	17
6.3	FELSZÁLLÁSOK SZÁMA	18
6.4	START- ÉS FELSZÁLLÁSI SORREND	18
6.5	FÉLBESZAKADT FELSZÁLLÁS	19
6.6	FELSZÁLLÁSI SORREND VÁRAKOZÁS ESETÉN	19

6.7	ÁLTALÁNOS LÉGIKÖZLEKEDÉSI SZABÁLYOK	19
6.8	INDULÁSI ELJÁRÁSOK	19
6.9	FORDULÓ- ÉS ELLENŐRZŐ PONTOK	20
6.10	A CÉLVONAL ÁTREPÜLÉSE	20
6.11	ÉRKEZÉS CILINDERRE	21
6.12	TEREPRE SZÁLLÁS, VIRTUÁLIS TEREPRE SZÁLLÁS	21
6.13	TEREPLESZÁLLÁS JELENTÉSE	21
6.14	A TÁVREPÜLT GÉPEK VISSZASZÁLLÍTÁSA	21
6.15	A FELADATON ELÉRT TELJESÍTMÉNY IGAZOLÁSA	21
7	PONTOZÁSI RENDSZER	23
7.1	ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK	23
7.2	A KÉPLETBEN SZEREPLŐ VÁLTOZÓK DEFINÍCIÓJA	24
7.2.1	Versenyszámok	24
7.2.2	Versenyzők	25
7.2.3	Büntetőpontok	26
7.2.4	Korrigált végső pontszám	26
7.3	A REPÜLT TÁVOLSÁG MEGHATÁROZÁSA BEFEJEZETT FELADATOK ESETÉN	26
7.3.1	Sebességi versenyszám kijelölt fordulópontokkal (<i>RT - 5.4.1 pont</i>)	26
7.3.2	Előre meghatározott területek felett repült feladatok esetében (<i>ST/AA és DT/AA - 5.4.2 és 5.4.3 pont</i>)	26
7.4	A REPÜLT TÁVOLSÁG MEGHATÁROZÁSA BE NEM FEJEZETT FELADATOK ESETÉN	26
7.4.1	Sebességi feladat kijelölt fordulópontokkal (<i>RT</i>)	26
7.4.2	Meghatározott területek felett repült feladatok esetében (<i>ST/AA és DT/AA</i>)	26
8	PONTOZÁS.....	28
8.1	HAGYOMÁNYOS SEBESSÉGI FELADAT KIJELÖLT FORDULÓPONTOKKAL ESETÉN (<i>RT</i>)	28
8.2	KIJELÖLT TERÜLETEK FELETT REPÜLT SEBESSÉGI VERSENYSZÁM ESETÉN (<i>ST/AA</i>)	29
8.3	KIJELÖLT TERÜLETEK FELETT REPÜLT TÁVOLSÁGI VERSENYSZÁM ESETÉN (<i>DT/AA</i>)	29
8.4	KORRIGÁLT NAPI PONTSZÁM (P_c)	30
8.5	ÖSSZESÍTETT PONTSZÁM, VÉGEREDMÉNY (P_o)	30
8.6	TELJESÍTMÉNY SZÁZALÉKOK SZERINTI ÉRTÉKELÉS	30
8.6.1	A versenyző osztályon belül elért relatív teljesítmény százaléka	30
8.6.2	A versenyző osztályon belül elért abszolút teljesítmény százaléka	30
9	BÜNTETÉSEK, AZ ÉRTÉKELÉS KIFOGÁSOLÁSA	31
9.1	STANDARD BÜNTETŐPONTOK	31
9.2	A VERSENYBŐL VALÓ KIZÁRÁS	32
9.3	PANASZOK	32
9.4	ÓVÁSOK	32
10	VERSENYEK DÍJAZÁSA.....	33
11	A 2008 ÉVTŐL ÉRVÉNYES INDEXSZÁMOK	34
12	A 2008-as ÉVIG ELFOGADOTT ADATRÖGZÍTŐK	35
12.1	ELSŐDLEGES ADATRÖGZÍTŐK:	35
12.1.1	Az FAI/IGC loggerek	35
12.1.2	A VTSB által jóvágytatott hazai fejlesztésű loggerek:	35
12.2	MÁSODLAGOS ADATRÖGZÍTŐK	35

1 ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

A Magyar Vitorlázórepülő Szövetség jelen Vitorlázórepülő Versenyszabályzata (VVSz) a Nemzetközi Repülő Szövetség Sportkódexének és kiegészítéseinek (FAI Sporting Code Section 3 and Annex A/B/C) figyelembe vételével készült. A VVSz-ben nem szabályozott kérdések eldöntésében a hatályos FAI dokumentumokban foglaltak az irányadók.

A VVSz rendelkezéseinek betartása minden Magyarországon megrendezésre kerülő Magyar Nemzeti, Területi és Ranglista versenyen kötelező. Azt a verseny rendezői személyzetébe tartozó személyt, csapatkapitányt vagy csapat tagot aki elnézi, vagy tevékenységével szándékosan megsérti a Versenyszabályzatban foglaltakat, a Zsűrinek a kivizsgálás lezárásáig fel kell függesztenie, súlyosabb esetben a tevékenységtől el kell tiltania. Szabálytalanság esetén a versenyzőkkel szemben alkalmazható szankciókról a 9. fejezet rendelkezik.

1.1 VERSENY OSZTÁLYOK

A versenyeket egy, vagy több FAI osztályban lehet meghirdetni. Abban az osztályban, amelyben az első értékelhető versenyszámban kevesebb, mint 8 magyar nemzetiségű pilóta szállt fel a feladat megrepülésére, az eredmények tájékoztató jellegűek, nemzeti illetve területi bajnok nem hirdethető.

A versenyeken kialakítható osztályok (indexszámok az érvényes DAeC lista szerint):

Szabad Osztály	Fesztáv 18 m felett	(ix.: 110 -tól)
18 m-es Osztály	Fesztáv 15 m felett – 18 m -ig	(ix.: 108 -tól)
15 m-es Osztály	Fesztáv 15m ívelőlappal	(ix.: 106 -tól)
Standard Osztály	Fesztáv 15 m ívelőlap nélkül	(ix.: 98-tól)
Nemzetközi Klub Osztály	Víz ballaszt nélkül induló gépek	(ix.: 94 – 109)
Klub Osztály	Víz ballaszt nélküli gépek (gyárilag) (az osztály csak Területi versenyen indítható!)	(ix.max.: 98)

A hatósági korlátozás alá eső típusok indíthatósága:

Jantár-1 (Víz ballaszt tiltás)	Standard osztályban indítható. Indexszám 106
Cirrus VTC (Végsebesség korlátozás)	Vízzel Standard osztályban, víz nélkül Nemzetközi klub osztályban indítható. Indexszám 100

1.2 INDEXSZÁMOK

1.2.1 FAI Ranglista értékelésű (szankcionált) osztályok

A Nemzetközi Klub Osztály értékelésénél az érvényben lévő FAI IGC index listát kell alkalmazni. A listában nem szereplő gép ebben az Osztályban nem indulhat.

Minden más tiszta osztálynál a **német (DAeC)**, index lista használata kötelező, kivéve ha az osztályon belül a legkisebb és a legnagyobb indexszám különbsége kisebb vagy egyenlő kettővel. Ez esetben a osztályt handicap nélkül kell értékelni. Ha a kategóriában van legalább 8 magyar induló, akkor a kategóriát minden esetben a magyar index lista szerint is ki kell értékelni. A magyar ranglista pontszám e szerint kerül meghatározásra.

1.2.2 Nem FAI Ranglista értékelésű osztályok

Az osztályok eredményeinek számításánál az érvényben lévő magyar index listát kell alkalmazni.

Kivéve a Nemzetközi Klub Osztályt, ahol az értékelésénél mindenkor az érvényben lévő FAI IGC index listát kell alkalmazni. Ezen indexlistában nem szereplő típusokat pedig a magyar indexlista szerint lehet besorolni.

1.3 A VERSENYOSZTÁLYOK ÖSSZEVONÁSI SZABÁLYAI

Lehetőség szerint homogén osztályokat kell kialakítani, de ha egy vagy több, fentebb meghatározott osztály önállóan nem indítható (az osztályba nevezett magyar nemzetiségű versenyzők létszáma nem éri el a 8-at), a rendező az elégtelen létszámú osztályok összevonásával köteles értékelhető osztályokat létrehozni az alábbiak szerint:

a. Ha kevés a Standard osztály versenyzőinek létszáma:

Összevonni a 15 m -es osztállyal.

Az így kialakult osztály neve: **Vegyes 15 m-es osztály**

Ha így is kevés, az indulók létszáma, hozzávonni a 18 m -es osztályt

Az így kialakult osztály neve: **Vegyes 18 m-es osztály**

Ha még ekkor sincs meg a 8 induló versenyző, úgy hozzávonni a Szabad osztályt is. Ebben az esetben viszont a kialakult osztály neve: Vegyes Szabad osztály.

b. Ha van Standard vagy Vegyes 15 m-es osztály, de kevés a Szabad osztály versenyzőinek létszáma:

Összevonni a 18 m-es osztállyal, ha így is kevés hozzávonni a 15 m –es osztályt, s ha ekkor sincs meg a 8 induló versenyző, úgy hozzávonni a Standard osztályt.

Az összevont osztály neve: **Vegyes szabad osztály**

c. Ha van Standard és Szabad osztály, de kevés a 15m-es és/vagy a 18 m-es osztály versenyzőinek létszáma:

Összevonni a 15 m-es és 18m-es osztályt.

Az összevont osztály neve: **Vegyes 18 m-es osztály.**

Amennyiben **így is kevés az induló versenyző**, úgy a 18 m-es osztályt összevonni a Szabad osztállyal és a 15 m-es osztályt összevonni a Standard osztállyal!

d. Amennyiben a Szabad osztály, vagy a Vegyes szabad osztály, és/vagy a Standard osztály, vagy a Vegyes 15 m-es osztály kialakítását követően a 18 m-es osztály vagy a 15 m-es osztály létszáma hiányos, úgy a 18 m-es osztályt a Szabad osztállyal, míg a 15 m-es osztályt a Standard osztállyal kell összevonni!

e. A Nemzetközi Klub Osztály más osztállyal nem vonható össze! Létszámhiány esetén nem indítható!

Az osztályok kialakítása a nevezést követően történik, a nevezési határidő lejártakor. Véglegessé a verseny első hivatalos eligazításán válik. A versenyző a verseny során osztályt nem válthat. Az osztályok kihirdetése után a versenyző, ha gépe alkalmas rá, és a szabályzat szerint a megváltoztatott konfiguráció az osztálynak megfelel, úgy osztályon belül konfigurációt változtathat. Ezt az osztályok kihirdetését követő 2 órán belül köteles írásban bejelenteni. Ezt követően a verseny időtartama alatt a repülőgép konfigurációja nem változhat!

Amennyiben az összevont osztályon belül valamelyik kategória önállóan is indítható lenne, úgy azt a kategóriát önállóan is értékelni kell, a jelen szabályzat 10. pontjában foglaltak szerint.

1.4 HELYI ELJÁRÁSOK

A rendezők a helyi körülményekhez igazodva, jelen versenyszabályzat egyes pontjait megerősítő, vagy kiegészítő szabályokat alkalmazhatnak, de ezek a helyi eljárások sem a Versenyszabályzatnak, sem az FAI sportkódexnek nem mondhatnak ellent. A Helyi Eljárásokat lehetőleg a versenykiírásban, de legkésőbb az első hivatalos eligazításon kell ismertetni.

2 A VERSENY TISZTSÉGVISELŐI, KÖTELMEIK

2.1 A VERSENY VEZETŐSÉGE

A verseny vezetősége a következő személyekből áll: a versenyvezető, a sportbizottság vezetője és a repülésvezető. A verseny rendezője és a verseny vezetősége felelős a verseny zavartalan lebonyolításáért.

2.2 A SPORTBIZOTTSÁG

A sportbizottság tagjainak tevékenysége általános: kisorsolják a startsorrendet és az indulási helyeket, meghatározzák a versenyfeladatokat és az osztályok indulási sorrendjét, időt mérnek, ellenőrzik a loggereket, a tartalék adatrögzítőket és a barográfokat, értékelik azokat, pontozzák a napi teljesítményeket. A sportbizottság a nem hivatalos napi eredményt az utolsó anyag leadása után legkésőbb 12 órával nyilvánosságra hozza a kifüggesztés idejének (dátum, óra, perc) feltüntetésével. A kifüggesztés ideje egyben az óvási periódus kezdete.

2.3 ZSÚRI

A Zsúri jogosult döntést hozni óvási ügyekben. Tagjai: egy a Magyar Vitorlázórepülő Szövetség (MVSZ) által delegált személy, valamint két olyan, a verseny állományába tartozó, versenyrepülésben járatos személy, aki nem versenyző, nem tagja a sportbizottságnak, vagy a rendező klubnak. Utóbbi két személyt a versenyzők választják. A Zsúri valamennyi kérdésben szavazattöbbséggel dönt. Határozatai a kihirdetést követően véglegesek. Amennyiben a versenyző nem ért egyet a döntéssel jogában áll a hozott határozattal kapcsolatban utólag észrevételt tenni az MVSZ elnökénél.

2.4 CSAPATKAPITÁNY

A versenyzőnek a regisztráció során a csapatkapitányát meg kell neveznie. Csapat kapitány bárki lehet, akár induló versenyző is. A csapatkapitányi megbeszélésen csak a csapatkapitányok vehetnek részt, a megbeszélés zárt. Helyettesítés nem megengedett, kivétel vismajor esetén.

2.5 A VERSENY OKMÁNYAI, AZOK VEZETÉSE ÉS LEADÁSA

A verseny sportbizottsága jegyzőkönyvben rögzíti:

- az eligazítások meteorológiai tájékoztató anyagait, a kihirdetett versenyfeladatokat és repülési korlátozásokat;
- a felvontatás kezdetének/végének, illetve az indulási vonalak nyitásának/zárásának tényleges időpontjait;
- a lejelentett indulási időket, valamint a repülési dokumentumok leadásának időpontjait;
- a napi- és a naponként összesített eredményeket (pontozást);
- az írásban tett panaszokat, azok dokumentumait, a sportbizottság határozatait.
- az óvásokat, azok dokumentumait és jegyzőkönyveit, a zsúri határozatait.

A versenyzőnek teljesítménylapot kell kitöltenie és leadnia az alábbi esetekben:

- vizsgafeltétel teljesítésekor,
- rekordrepülés esetén.

A teljesítménylaphoz mellékelni kell az IGC file-t, illetve a barogrammot. A teljesítménylapon a szükséges igazolásokat a verseny sportbizottságának vezetője végzi el.

A verseny kezdetekor az első nagyeligazítást követően, de legkésőbb az első feladat kiírásáig a verseny rendezője köteles elküldeni (elektronikus úton) az MVSZ-nek a nevezési listát az osztály beosztásokkal és az alkalmazott handicap-ekkel. A nevezési listának tartalmaznia kell a versenyzők és a gépek valamennyi alapadatát (név, születési hely és idő, MRSZ szám, géptípus, lajstromjel, stb.) valamint a versenyzők által használt logger vagy loggerek típusát, sorozatszámát.

A verseny folyamán legkésőbb az előzetes napi eredménylista (unofficial) nyilvánossá tételével egy időben a verseny rendezője köteles elküldeni (elektronikus úton) az MVSZ-nek a vonatkozó IGC fájlokat, valamint a kiírt feladatokat. Továbbá köteles valamennyi beküldött fájlt a versenyzők részére is elérhetővé tenni (pl. web).

A verseny zárását követő 8 napon belül a versenyszámokra vonatkozó minden általános és egyedi dokumentumot (beleértve a versenyzők által leadottakat), valamint a kiértékelő program teljes mentését (futtató és adatállományok, kiértékelő és eredeti IGC fájlok, kiírt feladatok, scriptek, stb.) a verseny végeredményét tartalmazó állapotban az MVSZ vezetőjének megküldeni.

A sportbizottság a kiértékelő számítógépet a verseny időtartama alatt mások által hozzá nem férhető, zárt helyen köteles tartani és a kiértékelés során azt csak a sportbizottság tagjai kezelhetik. A verseny teljes időtartama alatt a Magyar Vitorlázórepülő Szövetség által megbízott vezető versenybírók jogosultak a verseny bármely dokumentumát, ideértve a kiértékelő számítógépeken tárolt adatokat is ellenőrizni. Az ellenőrzés során feltárt szabálytalanságot, szabálytalanságokat a vezető versenybíró utasítására a verseny vezetősége köteles azonnali hatállyal megszüntetni. Az ellenőrzést megtagadó, vagy akadályozó személyeket a Verseny vezetőjének azonnali hatállyal fel kell függesztenie a verseny személyzetéből, valamint a további tevékenységétől el kell tiltania. Amennyiben ezt a Verseny vezetője megtagadja, vagy pedig érintett, úgy az MVSZ elnökségének (illetékes szakmai bizottság, vagy eseti bizottság bevonásával) kell 24 órán belül döntést hoznia.

Verseny közben a nyilvánossá tétel előtt minden versenyző csak a saját dokumentációjába jogosult betekinteni.

A versenyzők által leadott, nem hivatalos indulási vonal átrepülési idők publikusak, azokat a sportbizottságnak a lehető legrövidebb időn belül hozzáférhetővé kell tenni.

Az óvásokat és a zsűri határozatait, a versenyszabályzat hivatkozott pontjaival és az eredményekkel együtt, ki kell hirdetni (elhelyezni a mindenki számára hozzáférhető hirdetőtáblán).

3 A VERSENY RÉSZTVEVŐI

3.1 NEVEZHETŐSÉG

A rendezők nevezést csak akkor fogadhatnak el, ha azt a versenyző Repülőklubja/Egyesülete nyújtja be. A nevezett versenyzőknek rendelkezni kell a Magyar Repülő Szövetség sportengedélyével (licence). Nem magyar állampolgárok nevezhetősége a helyi eljárások szerint történhet.

A Ranglista-, Területi-, valamint Nemzeti Bajnokságra nevezés szakmai kritériumairól az érvényes "Vitorlázórepülő Versenyrendszer" című kiadvány rendelkezik.

3.2 KÉTÜLÉSES VITORLÁZÓGÉPEK

Kétüléses vitorlázó repülőgéppel csak egy versenyző nevezhet, de a verseny során a gép fedélzetén második, előre megnevezett személy ("utas") is tartózkodhat.

Ha a kétkormányos repülőgéppel felváltva több személy ("utas") is repülne, a versenyző a regisztrációnál köteles a versenynapok sorrendjében megadni az egyes napokon repülni szándékozó "utasok" neveit. Azt a második ülésben repülő személyt, aki egy adott napon nem akar, vagy nem tud repülni, más nem helyettesítheti.

A napi-, és összesített eredménylistákon csak a nevezett versenyző neve szerepelhet.

3.3 JELENTKEZÉS A VERSENY SZÍNHELYÉRE ÉRKEZÉSKOR

Érkezéskor minden csapatkapitánynak és pilótának jelentkeznie kell a regisztrációs irodán a személyes adataik felvétele, az okmányok ellenőrzése, a loggerek, tartalék adatrögzítők, GPS-ek és barográfok regisztrálása, a repülőgépek ellenőrzése (gépátvétel), valamint a versenyre vonatkozó dokumentációk átvétele érdekében.

A regisztráció és a gépátvétel során be kell mutatni:

- a pilóta személyazonosító okmányait, valamint
- szakszolgálati engedélyét és MRSz versenyengedélyét (licence),
- első verseny esetében a megfelelő gyakorlatot bizonyító dokumentumokat,
- a vitorlázórepülőgép légialkalmassági- és rádió engedélyét,
- a repülőgép érvényes biztosításának dokumentumait,
- az ejtőernyő alkalmassági engedélyét,
- az elsődleges és másodlagos loggereket, valamint amennyiben van, a loggerek 2 évnél nem régebbi magassági hitelesítési diagramjait.
- repülőgépét és felszerelését abban a konfigurációban, ahogy az a versenyen repülni fog.

4 TECHNIKAI KÖVETELMÉNYEK

4.1 A VITORLÁZÓ REPÜLŐGÉP ÉS FELSZERELÉSEI

A versenyző felelőssége, hogy vitorlázórepülőgépe érvényes légialkalmassági engedéllyel, működőképes 250 kHz-es osztású fedélzeti rádióval és az előírt biztosításokkal rendelkezzen, ejtőernyője az előírásoknak megfelelő legyen. Ezen túlmenően köteles gondoskodni minden olyan felszerelésről, amit a rendezők a versenykiírásban előírnak.

4.2 SEGÉDMOTOROS VITORLÁZÓGÉPEK

Segédmotoros vitorlázó repülőgép csak a motorindítást is regisztráló FAI loggerrel repülhet. A felvontatási eljárás, minden magasság és légtérkorlátozás ugyanúgy vonatkozik ezen gépekre, mint a segédmotor nélküli gépekre. Az útvonalon történő motorindítás helye leszállási pontként értelmezendő.

4.3 MAXIMÁLIS FELSZÁLLÓ SÚLYHATÁROK ÉS KORLÁTOZÁSOK

Szabad Osztály	850 kg.
18m-es Osztály	600 kg
Standard és 15m-es Osztály	525 kg
Klub Osztály	víz-, vagy egyéb ballaszt használata nem megengedett.

A maximálisan megengedett felszálló súlyhatárokat a rendezők a helyi körülményekre való tekintettel (reptér mérete, vontatógépek teljesítménye stb.) korlátozhatják.

Abban az esetben, ha a repülőgép légi üzemeltetési utasításában szereplő maximális felszálló súlya alacsonyabb mint a versenyszabályzatban megengedett osztály maximum., úgy az a meghatározó! A versenyzők számára legkésőbb az utolsó hivatalos edzésnap reggelén biztosítani kell a mérlegelési lehetőséget. Ajánlott a digitális kijelzésű mérlegek beszerzése.

4.4 A SÚLYHATÁROK BETARTÁSÁNAK ELLENŐRZÉSE

A Nemzeti Bajnokságon a sportbizottság köteles a vitorlázó repülőgépek súlykorlátozásának betartását szűrőpróbaszerű méréssel ellenőrizni. A mérés helye lehetőleg a startra vontatás útvonalába essen. A mérés módja: a gép súlyát a fő és farokfutó (csúszó) alá tett mérlegekkel kell mérni és ehhez hozzá kell adni a pilóta és minden kabinba kerülő tárgy (pl. akkumulátorok) súlyát. Az így kapott eredményt kell összevetni az adott gépre vonatkozó maximálisan megengedett felszálló súllyal. Az ezt meghaladó eredmény esetén a versenyzőnek a súlytöbbletet korigálnia kell. A súlykorlátozás túllépése szabálysértésnek minősül, amely büntetőpontokat eredményez.

4.5 AZONOSÍTÓ JEL

A könnyű, félreérthetőséget kizáró azonosítás érdekében a versenyen induló vitorlázó repülőgépeket (lehetőleg a szállítókocsikat és a visszahúzó gépjárműveket is) jól olvasható, kontrasztos azonosító jellel kell ellátni, az alábbiak szerint:

- A jobb szárny alján, a hossz tengelytől min. 2 méterre úgy, hogy az azonosító jel teteje a belépő él felé mutasson. Az azonosító jel minimális nagysága a húrhossz 80%-a.
- A függőleges farokfelület mindkét oldalán. Itt a jel minimális magassága 30 cm.

A nyomtatott nagybetűkkel írt, a repülőgép festésével erősen kontrasztos azonosító jel maximum 3 betűből, számból, vagy ezek kombinációjából képezhető.

Azonosító jelek egyezése esetén a rendezők a később nevező/registráló versenyzőt azonosító jelének megváltoztatására kötelezhetik.

4.6 GÉPÁTVÉTEL

A versenyző köteles vitorlázó repülőgépét a kiírásban meghatározott műszaki gépátvétel (regisztráció) végéig azzal a műszerezettséggel, és abban a konfigurációban ellenőrzésre bemutatni a sportbizottságnak vagy a sportbizottság által megbízott minősített műszaki állománynak, amilyen felszereltséggel és konfigurációval a verseny során repülni szeretne. Amennyiben a versenyző az 1.1.2 pontban leírtak szerint az osztály összevonása miatt konfigurációt vált a vitorlázó repülőgépet újból be kell mutatnia ellenőrzésre. Az átvételnél bemutatott konfiguráció a verseny végéig nem módosítható.

Kivétel a versenyző hibáján kívül bekövetkező gépsérülés. Ekkor az átszerelhető szárnyvégű (fülezhető) repülőgépek a szárnytoldat javítása idejéig repülhetnek a rövidebb szárnyal, amennyiben ezt bejelentik, és a Sportbizottság ezt írásban engedélyezte. A vitorlázó repülőgép indexszáma azonban változatlan marad. Az ellenőrzéskor bemutatott konfigurációhoz képest hosszabb toldat felszerelése még javítás idejére is tilos és az sportcsalásnak minősül.

A repülőgép fedélzetén még működésképtelen állapotban sem lehet olyan berendezés, amely műszerrepülést tesz lehetővé. Az ilyen berendezéseket a gépátvételt megelőzően ki kell építeni a vitorlázó repülőgépekből.

Ez alól kivételek az FAI-nál nem regisztrált osztályok, ahol felmentés adható ezen berendezések kiépítése alól, amennyiben egyértelműen biztosított, hogy a rendezők által kontrollált módon üzemképtelen, használhatatlan állapotban van a vitorlázógép fedélzetén található összes ilyen berendezés.

A verseny rendezői a verseny során a résztvevő vitorlázógépeket bármikor ellenőrizhetik.

4.7 A REPÜLŐGÉP SÉRÜLÉSE

A verseny során mindennemű gépsérülést haladéktalanul be kell jelenteni a verseny vezetőjének. Terepre szállás esetén a gépsérülést általában versenyzői hibának kell minősíteni.

Levegőben ütközés esetén a versenyszám nem folytatható, az érintett gépekkel az első alkalmas helyen le kell szállni. Ebben az esetben az ütköző versenyzőket úgy kell értékelni, mintha az ütközés helyén szálltak volna le.

A repülőgép sérülését követően a versenyző a versenyt csak a sportbizottság, illetve komolyabb sérülés esetén a balesetet kivizsgáló bizottság javaslata alapján folytathatja, a kijavított repülőgéppel. Ha ez elhúzódik, a javítás időtartama alatt másik, az osztálynak megfelelő tartalék repülőgép használható. Tartalékgép hiánya miatt a versenyző nem óvhat.

Handicap-pelt osztály esetén, ha a versenyző csak az osztályában versenyző gépeknél gyengébb típussal tudja folytatni a versenyt, úgy vállalnia kell, hogy a meglévő handicap sort nem rendezik át, azaz az addigi leggyengébb típussal azonos 1.00 handicap-et kapja.

4.8 REPÜLÉSI ADATRÖGZÍTŐK

A Nemzeti Bajnokságon, Területi versenyeken, és Ranglista versenyeken kötelező a repülési adatrögzítők használata (a továbbiakban: logger). A verseny kezdete előtt a sportbizottság a

loggereket átveszi, gyári szám alapján regisztrálja, és azokon jól láthatóan feltünteti a farokjelet. Csak repülési adatoktól mentes logger regisztrálható.

A logger cserét (elsődleges/másodlagos felcserélése), vagy harmadik logger használatát be kell jelenteni. Az új loggert a versenyszám megkezdése előtt a sportbizottsággal regisztráltatni kell. Ha a versenyző más nevére regisztrált loggerrel repül, az sportcsalásnak minősül.

A logger használatához és kiértékeléséhez szükséges minden segédeszközt és információt (adatátviteli eszközök, kiértékelő program, stb.) a versenyző köteles biztosítani a sportbizottság számára. Amennyiben a sportbizottság az adatok helyszíni lehívásához (beépített loggerek) lappal nem rendelkezik, azt is a versenyzőnek kell biztosítani.

A forduló-, indulási-, célvonal-, stb. pontok koordinátáit mindig a WGS84 rendszerben, két tizedesjegyre terjedő, fok/perc/tized perc formátumban kell megadni. A fordulópont katalógus és a napi adatok betöltése a versenyző feladata. Amennyiben a sportbizottság az adatok betöltésére felkészült, a versenyző kérésére a betöltést elvégezheti, de a napi feladat koordinátáinak helyességét a versenyző a feladatlap alapján köteles ellenőrizni. Hibás adatbevitel miatt a versenyző óvással nem élhet.

Magasságsértés esetén reklamáció csak hitelesítési diagram megléte esetén fogadható el. Erről a versenyző köteles gondoskodni.

Az elfogadott elsődleges és másodlagos (tartalék) adatrögzítők listája a mellékletben található.

4.9 TARTALÉK ADATRÖGZÍTŐ

Hazai versenyeken (ha erre a sportbizottság felkészült), az elsődleges logger **repülés közbeni meghibásodása esetén** tartalék adatrögzítőként elfogadható az FAI által nem minősített, de az FAI előírásainak bizonyíthatóan megfelelő eszközök használata, illetve "vész-tartalék" GPS-el és barográfal történő igazolás is.

Tartalék adatrögzítőként csak olyan leplombált (doboz és számítógép csatlakozás), a VTSB által előzetesen elfogadott és a mellékletben felsorolt adatrögzítőt lehet használni, mely a verseny kezdetén regisztrálva lett és a kinyerhető információkból egyértelműen értékelhető a táv (még ha ez nehézségekkel is jár). Amennyiben az eszköznek nincs barometrikus magasságrögzítése, úgy barográf párhuzamos használata kötelező.

A "vész-tartalék" GPS kiértékelő programjával és annak használati ismeretével a versenyzőnek kell rendelkeznie.

5 MEGHATÁROZÁSOK

5.1 A VERSENY IDŐTARTAMA

A versenyt az előre meghirdetett időtartamban kell megrendezni, időközben módosítás nem lehetséges. A verseny időtartama a megnyitó és záró ünnepéssel együtt értendő, s nem lehet több, mint 16 nap. 10 napos meghirdetett időtartam fölött a verseny időtartama alatt egy pihenőnap kiadása kötelező.

Indokolt esetben a sportbizottság vezetője további pihenőnap kiadásáról is dönthet.

5.2 VERSENY TERÜLETE

A verseny területe az a GNSS koordinátákkal kijelölt terület, amit a verseny rendezője a kiírásban, vagy az eligazításon közzé tesz. A verseny területének határán való átrepülés a teljesítmény értékelésekor úgy minősül, mintha a versenyző a keresztezési ponton leszállt volna.

Ha a verseny területén belül a sportbizottság az útvonalrepülés számára tiltott területet nem jelöl ki, és a feladatlapon azt nem tünteti fel, akkor a versenyterületen belül bárhol lehet repülni (ez esetben korlátozott, veszélyes, ellenőrzött és tiltott légterekbe történő berepülés sem számít szabálytalanságnak).

5.3 ELIGAZÍTÁS

Az eligazításon a verseny vezetői kötelező érvényű közérdekű bejelentéseket tesznek, ismertetik az előző nap eseményeivel kapcsolatos észrevételeket, a sikeres versenyszám eredményeit, esetleges fegyelmi határozatokat. A sportbizottság itt közli a várható időjárásra vonatkozó információkat, jelenti be az adott nap tervezett feladatait és az ezzel kapcsolatos előírásokat, korlátozásokat, illetve az adott napra vonatkozó elvárásokat és eljárási szabályokat, nevezetesen:

- a startra vonulás szabályait, a startra érkezés (grid time) végső időpontját;
- a repülőzsem rendjére vonatkozó adatokat (vontatás magassága, lekapcsolás helye, rádió frekvenciák stb.);
- felvontatás kezdetének és zárásának időpontját;
- az indulási pont(ok) helyét, az indulási magasság esetleges korlátozását, a vonal nyitás és zárás időpontját;
- a minimális távrepülési idő időtartamát (kijelölt területeket érintő útvonalon repült sebességi versenyszám esetén);
- az útvonalra vonatkozó különleges eljárásokat (korlátozásokat);
- a célvonal átrepülésére vonatkozó utasításokat, illetve zárásának időpontját.

Az eligazításokon a versenyzők részvétele kötelező. A versenyzőt, indokolt akadályoztatása esetén, csapatkapitánya képviselheti.

A rendes eligazítást kiegészítő új eligazítást kell tartani, ha a startot megelőzően a napi feladatot befolyásoló körülmények merülnek fel. Ez a pót-eligazítás (legkorábban a grid time-kor) a starton megtartható. A starton tartott eligazítás esetén, ha a feladat változik, az eligazítás befejezése és a startnyitás között minimálisan 30 percet kell biztosítani arra, hogy a versenyzők az új feladatra megfelelően felkészülhessenek.

5.4 VERSENYSZÁMOK

Hazai rendezvényeinken a sportbizottságnak úgy kell a feladatokat meghatározni, hogy egy verseny során a versenyzők az alábbi versenyszám típusok közül legalább két-, de lehetőleg mindhárom feladat típust repüljék. Gondoskodni kell továbbá arról, hogy adott versenyen az azonos típusú feladatok összes versenyszámhoz viszonyított aránya ne haladja meg 67%-ot.

Az adható feladat típusok:

- Sebességi versenyszám kijelölt fordulópontokkal (*Racing Task - RT*);
- Sebességi versenyszám kijelölt légterek érintésével (*Speed Task via Assigned Areas - ST/AA*)
- Távolsági versenyszám kijelölt légterek érintésével (*Distance Task via Assigned Areas - DT/AA*)

A kiírható feladatok minimális hossza 100 km-nél kevesebb nem lehet. Ha az időjárás feltehetően csak ennél rövidebb feladat megrepülését tenné lehetővé, szünnapot kell hirdetni.

Amennyiben a versenyt több osztályban rendezik, az osztályok lehetőleg különböző feladatot kapjanak. A feladatok kijelölésénél törekedni kell arra, hogy a kötelező töréspontoktól eltekintve, egy-egy útvonalszakasz hossza ne legyen rövidebb mint 50 km, és kerülni kell annak lehetőségét, hogy az egyes szárakon szembeforgalom legyen.

5.4.1 SEBESSÉGI VERSENYSZÁM KIJELÖLT FORDULÓPONTOKKAL (RACING TASK - RT)

Ez a versenyszám egy hurok, háromszög, vagy poligon útvonalon repült hagyományos sebességi feladat.

5.4.2 SEBESSÉGI VERSENYSZÁM ELŐRE MEGHATÁROZOTT LÉGTEREK ÉRINTÉSÉVEL (SPEED TASK VIA ASSIGNED AREAS - ST/AA).

A sportbizottság a feladat repüléséhez több területet, ezek elérési sorrendjét és egy minimális távon töltött repülési időt (T_{\min}) definiál. A feladat, hogy az adott minimális időkeretben (vagy annál hosszabb időtartam alatt) az indulási pontról elindulva és az előre meghatározott sorrendben érintve a kijelölt területeket (legalább egy érvényes pontot rögzítsen a logger az adott területek légtérében, vagy két egymást követő rögzítési pontot összekötő egyenes metszse a területet), a lehető leghosszabb távon, a lehető legnagyobb átlagsebességet elérve repüljék át a versenyzők a célvonalat.

Ebben a versenyszámban a "fordulópontok" névlegesek, csak a kijelölt területek definiálása érdekében adottak. Az érintendő területek meghatározhatók:

- Megadott sugarú kör területe, melynek középpontja egy, GNSS koordinátaival meghatározott "fordulópont", vagy
- GNSS koordinátaival megadott pontból szerkesztett "x" kilométer sugarú körív és ezen kör középpontjából kiinduló, 2 darab, meghatározott irányú sugár által határolt körcikk területe, vagy
- GNSS koordinátaival megadott pontból szerkesztett, 2 darab, meghatározott irányú sugár, valamint ugyanezen középponthez tartozó két, "x" és "y" kilométer hosszú sugárú körív által határolt körszelet területe.
- Az indulási pontok nem eshetnek az elsőnek érintendő területbe.
- Az egymást követő területek nem metszhetik egymást.

A feladatlapon a sportbizottságnak meg kell határoznia:

- a táv névleges hosszát (a kijelölt területek középpontjai által meghatározott táv), és
- az adott területek sajátosságait figyelembe véve a még értékelhető minimális és az elvileg megrepülhető maximális távolságot, valamint
- a minimális távon töltendő repülési időt (T_{\min}).

5.4.3 TÁVOLSÁGI VERSENYSZÁM ELŐRE MEGHATÁROZOTT LÉGTEREK ÉRINTÉSÉVEL (DISTANCE TASK VIA ASSIGNED AREAS - DT/AA).

A sportbizottság a feladat repüléséhez elérési sorrendben több területet, egy maximális távon töltött repülési időtartamot (T_{\max}) és egy minimális befejezési magasságot (h_{\min}) definiál. A feladat, hogy az adott maximális időkeretben (vagy annál rövidebb időtartam alatt) az indulási pontról elindulva és az előre meghatározott sorrendben érintve a kijelölt területeket (legalább egy érvényes pontot rögzítsen a logger az adott területek légterében, vagy két egymást követő rögzítési pontot összekötő egyenes metszse a területet), a meghatározott maximálisan távon töltött időtartam (T_{\max}) lejárta előtt a lehető leghosszabb távolságot repülve repülje át a célvonalat. A maximális távon tölthető időtartam letelte után még levegőben levő repülőgépek az értékelés szempontjából "terepesek" (virtual outlanding) akkor is, ha később hazaérnek.

Ebben a versenyszámban a kijelölt területek meghatározása az előző pontban leírtak szerint történik, a repült táv meghatározásánál leszállási pontnak azt az időkeret (T_{\max}) lejárta előtt rögzített utolsó GNSS pontot veszik figyelembe, melyet még a minimális befejezési magasság (h_{\min}) felett rögzített a logger.

A feladatlapon a sportbizottság meg kell határozza:

- a táv névleges hosszát (a kijelölt területek középpontjai által meghatározott táv), és
- az adott területek sajátosságait figyelembe véve a még értékelhető minimális és az elvileg megrepülhető maximális távolságot, valamint
- a maximális távrepülési időtartamot (T_{\max}) és a QNH-ban kifejezett minimális befejezési magasságot (h_{\min}).

5.5 INDULÁSI ELJÁRÁSOK.

A sportbizottság minden feladatra meghatároz egy indulási fajtát. Lehetőség szerint a versenyben résztvevő osztályok mindegyikének külön-külön, egymástól eltérő indulási vonalat, vagy indulási pontokat kell kijelölni.

5.6 INDULÁSI VONAL

Az indulási vonal a megadott ponton keresztül menő, "2x" hosszúságú, az első szárra (az első fordulóra, vagy az első kijelölt terület középpontjára vezető kurzusra) merőleges egyenes, melynek középpontja a megadott pont (amennyiben a sportbizottság ettől eltérően nem rendelkezik $x = 3$ km).

5.7 INDULÁSI PONT

Osztályonként minimum 3, egymástól legalább 5 kilométerre elhelyezkedő, 0,5 km-es sugárú cilinderrel határolt indulási pontot kell kijelölni és a mezőnyt sorsolással egyenletesen el kell osztani az indulási pontok között. A sorsolás eredménye titkos, csak az érintett versenyzővel lehet közölni.

A sorsolással minden versenyző, minden napra 2 lehetséges indulási pontot kap, melyek közül szabadon választhat, hogy azon a napon a számára kisorsolt indulási pontok közül melyiket használja.

6 VÉGREHAJTÁSI SZABÁLYOK

6.1 RÁDIÓ HASZNÁLATA

A repülőgépeken kötelező rádiót használni, azt adás- és vételkészzen kell működtetni.

A verseny vezetőségének a helyi eljárásokban ki kell jelölnie a verseny hivatalos frekvenciáit: felvontatás, vonal, torony, ált. vitorla. A verseny vezetőségének a vonal frekvencián elhangzó közleményei hivatalosak. A versenyszámot érintő információk csak a vonal frekvencián hangozhatnak el, és azt az érintett osztályok valamennyi versenyzőjének vissza kell igazolni. A felszállástól a leoldásig a felvontatási frekvencián, utána a vonal nyitásáig a vonal frekvencián kell tartózkodni.

6.2 LOGGEREK, BAROGRÁFOK HASZNÁLATA

A loggereket, barográfokat **2 perccel** a felszállás előtt be kell indítani. A beindításáért és működtetéséért a versenyző felelős. Az a versenyző, akinek loggere, barográfja a felszállás előtt nem járt, szalagja elfogyott és a magasságsértés vélelmezhető, napi pontjainak elvonásával büntethető. A logger/barográf hiba okának és kihatásainak kivizsgálása kötelező.

A segédmotorral ellátott vitorlázó repülőgépek esetén a logger zajmérőjét az alábbi módok valamelyikével kalibrálni kell:

- Felszállás előtt a logger bekapcsolása után a motort be kell indítani, és max. 2 percig járatni. Ezután vagy le kell állítani a motort és vontatásból felszállni, vagy amennyiben a típus alkalmas rá, és a helyi eljárás engedi a felszállási rendnek megfelelően kell felszállni.

vagy

- Az önindító nélküli típusok esetén a leoldás után 3 percen belül a motort be kell indítani, max. 2 percig üzemeltetni majd leállítani.

(Minkét esetben ajánlatos min 30-40s –ig járatni a motort, mivel a loggeren értékelhető zaj jelnek kell lennie.)

A loggereknek a teljes kalibrálás folyamán működni kell, és utána már nem állíthatóak le, még a visszaszállás idejére sem.

A loggerek rögzítési idő-intervallumát úgy kell beállítani, hogy az **10 sec**, vagy annál rövidebb legyen. Útvonalon a lényegesen gyakoribb rögzítési intervallum nem ajánlott, de fordulóponthoz, vagy kijelölt terület közelében célszerű pl. a 2 sec-os rögzítési gyakoriság használata. Interpolációs (két egymást követő rögzítési pont egyenessel való összekötése) indulási és fordulóponthoz igazolás céljára max. 10 sec-os időközre alkalmazható.

Amennyiben a repülés folyamán (ha van tartalék adatrögzítő azt is figyelembe véve) az adatrögzítésben nagyobb kihagyás található mint 1 perc, úgy a kihagyást megelőző utolsó rögzítés pontját terep leszállásnak kell tekinteni. Kivéve, ha teljes bizonyossággal kizárható, hogy az adatrögzítés kihagyása idején a pilóta nem sértett tiltott légtérrel, magasságot, vagy nem indított motort.

6.3 FELSZÁLLÁSOK SZÁMA

Egy versenyzőnek egy versenynapon három felszállásra van lehetősége.

Ezen túlmenően minden versenyzőnek jogában áll, hogy gépe javítása, vagy műszercsere után műszer felszállás(oka)t kérjen a versenyvezetéstől. Erre vonatkozó igényét a versenyző a gépek startsorrendbe állítása előtt köteles bejelenteni. A műszer felszállás nem terheli a versenyző napi 3 felszállási lehetőségét, de ezen műszer felszállásokra csak a felvontatás megkezdése előtt, vagy a felvontatás befejezése után kerülhet sor. A műszer felszállás időtartama a leoldástól számítva nem lehet több mint 10 perc.

A kihirdetett szünnapokat, valamint azokat a napokat, amikor a versenyszámot törölték, a versenyzők **helyi** repülésre felhasználhatják. A hivatalos edzésnapok és a helyi repülések esetén a loggerek használata kötelező, és leszállás után azok leadására a versenynapal azonos szabályok érvényesek (6.14).

6.4 START- ÉS FELSZÁLLÁSI SORREND

Az első versenynapra sorshúzással kell eldönteni a startsorrendet. A start berendezésekor, az azonos sorba sorsolt versenyzők a sor bármelyik helyére kerülhetnek. A versenyzőnek az adott sorban elfoglalt helyét a kivontatás útvonala, a start berendezése és a kiérkezés sorrendje határozza meg úgy, hogy a sorok folyamatosan és a legkevesebb gépmozgatással legyenek feltölthetők. Egy-egy soron belül a tényleges felszállási sorrendet, a felvontatás folyamatoságának minél jobb biztosítása érdekében, a repülésvezető határozza meg.

A versenyző gépe a startsorrendben minden versenynapot követően (az osztály indulási pontja kinyitott) a Helyi Eljárásokban előre meghatározott (kb. a mezőny 1/7-ének megfelelő) sorszámokkal hátrább kerül, az osztály végén levők pedig ciklikusan a mezőny elejére sorolnak.

Normál esetben az indulási vonal nyitása az eredeti sorrendben utolsónak startoló versenyző felszállásának időpontja + 20 perc. A várható vonalnyitási időpontot 10 percenként be kell jelenteni. A rendezőknek indokolt esetben joga van a vonal nyitását késleltetni, vagy törölni. Késleltetés esetén az új nyitási időpont a bejelentés időpontja +20 perc. A vonal csak akkor tekinthető nyitottnak, ha a nyitás tényét a hivatalos frekvencián bejelentették.

Az a versenyző, aki lemond a sorsolással nyert starthelyéről, az saját osztályának végére kerül. A start berendezésének kihirdetett végső időpontja ("grid time") után kiérkező gépek is csak kitolt gépként vehetnek részt a felszállásban. Ugyancsak az osztály végére kerül az a versenyző, aki saját hibájából 1 percen belül nem startol el azt követően, hogy a vontatógép elé állt. Az érintett versenyzők mindegyik esetben elvesztik a napi három felszállási lehetőségük egyikét.

A startnyitást megelőző 15 percen belül már csak technikai ok miatt lehet kitolni a repülőgépet a helyéről, mely technikai okot a sportbizottságnak jelenteni kell.

Visszaszálló versenyző csak saját osztályának végén startolhat. Ha az osztály felvontatása már befejeződött és igényli, a következő osztály vontatása közben soron kívül kaphat felszállási lehetőséget.

Segédmotoros vitorlázógépek esetében visszazállás esetén motor csak a földön indítható, a kalibráció kivételével valamennyi a levegőben történő motor indítás terep leszállásnak minősül.

6.5 FÉLBESZAKADT FELSZÁLLÁS

Félbeszakadt felszállás az, amikor a vitorlázógépet a megállapított magasságra nem vontatták fel motor-leállás, kötélszakadás, veszélyes repülési helyzet miatti kényszeroldás, stb. következtében. A félbeszakadt start kimondásához a vontatópilóta és a versenyző egybehangzó állítása szükséges. Ilyenkor a versenyvezetés soron kívül startlehetőséget biztosít. A félbeszakadt felszállás nem terheli a napi 3 start lehetőséget.

6.6 FELSZÁLLÁSI SORREND VÁRAKOZÁS ESETÉN

Ha a versenyző visszazállt, csak akkor startolhat ismét, ha saját osztályában minden versenyzője kapott már egy felszállási lehetőséget. Ha több versenyző szállt le az első felszállás után és a felvontatás folyamatos, a felszállási sorrend a leszállási sorrend.

Azok a versenyzők, akik nem akarnak élni a folyamatos újbóli felvontatás lehetőségével, várakozhatnak. Várakozás esetén a versenyző megjelölheti újabb, a folyamatos felvontatás befejezését követő felszállásának időpontját. A feliratkozásnál az egymást követő felszállások időintervalluma fél perc és egy időpontra csak egy versenyző iratkozhat fel! Az írásban jelölt időpontot meg lehet változtatni.

Ha a versenyző technikai ok (nincs több vontatógép a földön, motorhiba, stb.) miatt a megjelölt időpontnál később kap startlehetőséget, nem élhet óvással. Ha a start ideje technikai ok miatt tolódik és már a startzárás utánra esne, a sportbizottságnak a szükséges mértékben el kell tolnia a startzárás idejét is és ezzel a vonalnyitás ideje is tolódik.

6.7 ÁLTALÁNOS LÉGIKÖZLEKEDÉSI SZABÁLYOK

Az alábbi általános légi közlekedési szabályok be nem tartása más versenyzők repülését befolyásolhatja, vagy veszélyeztetheti, ezért megsértésük büntethető:

- A termikbe később érkező köteles a már ott termikelők körzési irányát felvenni.
- A vízballaszt elengedése, ha az más versenyzőt zavarhat, minden esetben kerülendő!
- A célvonal átrepülése és a leszállás csak az eligazításon közölt eljárás szerint történhet.

6.8 INDULÁSI ELJÁRÁSOK.

Az adott nap indulási eljárását a sportbizottság határozza meg és azt a feladat lapon, valamint a versenyszámot megelőző eligazításon közzé teszi.

Induláskor a versenyző loggerének legalább egy pontot kell rögzítenie az indulási szektorban, vagy két egymást követő rögzítési pontját összekötő egyenes metssze a szektort. Indulási idő az indulási vonalnak az első fordulópont irányában történő átrepülését, vagy az indulási szektor elhagyását közvetlenül megelőző, még az indulási szektoron belül rögzített utolsó pont rögzítési időpontja.

Az indulási vonal nyitásától kezdődően az indulási vonal zárásáig tetszőleges számú indulás megengedett köztes idő megkötése nélkül mindaddig, míg a feladatot végigrepülve a versenyző érvényesen át nem repülte a célvonalat.

Ha a feladat végigrepülése után a versenyző úgy ítéli meg, hogy azt a jobb eredmény elérése érdekében ismételtén szeretné megrepülni, azt csak úgy teheti meg, ha előbb leszáll, a gép megállása után vár 2-3 percet, majd kikapcsolja a loggert. Ezt követően a második próbálkozás a ismert eljárások szerint elkezdhető.

Leszállás, valamint a logger ki- és bekapcsolása nélkül a második próbálkozás érvénytelen, kiértékelése nem megengedett.

6.9 FORDULÓ- ÉS ELLENŐRZŐ PONTOK.

A verseny hivatalos fordulópont listáját a rendezőnek a nevezési határidőig kell nyilvánosságra hoznia.

A fordulópont (ellenőrző pont) elérése akkor számít loggerrel igazoltnak, ha a fordulópont körüli 0,5 kilométer sugarú kör által meghatározott cilinderen belül a logger legalább egy érvényes pontot rögzített, vagy két egymást követő rögzítési pontot összekötő egyenes metszi a cilindert. A büntető szektor a fordulópontot körülölelő $r_1 = 0,5$ km és $r_2 = 1,0$ km sugárral határolt cylinder területe.

Ha a "fordulópont" kijelölt területtel meghatározott, az akkor számít elértnek, ha a logger legalább egy pontot rögzített a kijelölt területen belül, vagy két egymást követő rögzítési pontot összekötő egyenes metszi a területet. Ebben az esetben a büntető szektor a kijelölt területet határoló 500 méteres sáv.

6.10 A CÉLVONAL ÁTREPÜLÉSE

A célvonal a repülőtéren kitűzött kapu, amelynek középpontja az érkezési pont, szélessége jobbra-balra 500 méter. A feladat végén a vitorlázógépnek önerőből, teljes terjedelmével át kell haladnia mind a vizuális, mind az elektronikus célvonalon (normál esetben e két célvonal egy és ugyanaz).

A rendező kijelölhet egy ellenőrző pontot (ez egyben a versenyszám utolsó fordulópontja is) a célvonalától 5-15 km-re úgy, hogy az ellenőrző pontot a célvonal közepével összekötő egyenes megközelítőleg merőleges legyen a vizuális célvonalra. A pont és a célvonal kijelölésekor törekedni kell az utolsó szár minél nagyobb akadálymentességére, hogy az esetlegesen éppen haza nem érő gépek megfelelő terepeket találhassanak.

A célvonalat a feladatlapon leírtak, illetve az eligazításon kapott utasításoknak megfelelően kell átrepülni. Nagysebességű (visszafordulós) célvonal átrepülésnél a célvonal minimális átrepülési magassága 30 méter. Ezenfelül a sport bizottság meghatározhat egy maximális célvonal átrepülési magasságot is.

Érkezési időpont a célvonalnak érkezési irány felőli keresztezésekor, vagy azt követően elsőnek rögzített GNSS pont ideje. Logger leállás esetén, rádióon kézi időmérés kérhető.

Azt a versenyzőt is hazaérkezőnek kell minősíteni, aki a feladat megrepülését követően, a célvonal keresztezése nélkül száll le a célrepülőtér munkaterületén belül. Ebben az esetben a gép teljes megállásának idejéhez 5 percet hozzáadva kell meghatározni a célvonal idejét.

6.11 ÉRKEZÉS CILINDERRE

Érkezési eljárásként cylinder alkalmazása is elfogadott. Ilyenkor a feladatlapon meg kell adni az érkezési cylinder középpontjának GNSS koordinátáját, valamint a cylinder sugarát. Érkezési idő a cylinderben rögzített első pont ideje. Kiértékeléskor a táv névleges hosszát csökkenteni kell az érkezési cylinder sugarával.

6.12 TEREPRE SZÁLLÁS, VIRTUÁLIS TEREPRE SZÁLLÁS.

Amennyiben a gép az indító reptér munkaterületén kívül száll le, aznap több felszállást már nem kaphat. Ez alól kivétel a megszakított felvontatás.

A repülés során elért legtávolabbi pontnak - a leszállás helyétől függetlenül - a következő fordulóponthoz legközelebb eső, logger által rögzített pont számít. A repült távolság meghatározásakor a pontozási rendszer ezt az u.n. virtuális leszállási pontot fogja használni.

6.13 TEREPLESZÁLLÁS JELENTÉSE

A versenyző terepen történő leszállása esetén a versenyző vagy csapata személyesen, telefonon vagy rádión (visszaigazolással), a lehető legrövidebb időn belül köteles a leszállás és az esetleges gépsérülés tényét bejelenteni a rendezőségnek.

A bejelentésnél a leszállási hely GPS koordinátáinak megadása, illetve annak közlése, hogy a versenyző leszállásáig hány fordulópontot teljesített, kötelező.

6.14 A TÁVREPÜLT GÉPEK VISSZASZÁLLÍTÁSA

Amennyiben a terepes versenyzőért a szállítóköcsi vagy vontatógép indul, a versenyző csapatkapitánya/kisegítője köteles a verseny vezetőinek bejelenteni azt, hogy ki, mivel, kiért és hova indult el.

A jelentés elmaradása esetén az érintett versenyző büntetőpontot kap.

6.15 A FELADATON ELÉRT TELJESÍTMÉNY IGAZOLÁSA.

A versenyző **elsődleges** adatrögzítőjét, valamint a versenyszám megrepülését igazoló egyéb dokumentumait, a megérkezését követő **45 percen** belül köteles leadni a sportbizottságon. Ugyanezen megkötés vonatkozik a másodlagos, **nem FAI** loggerre/GPS-re és barográfokra is, melyeket az elsődleges loggerrel együtt **minden esetben**, kötelezően le kell adni a megérkezéstől számított 45 percen belül. 45 percen belül le kell adni **mindkét** loggert akkor is, ha a versenyző úgy véli, hogy elsődleges loggerével a táv során probléma volt és feladatát a másodlagos logger kiértékelésével igazolhatja. Utóbbi esetben, ha a versenyző csak a másodlagos loggert adja le, az szándékos dokumentum leadás megtagadásnak minősül, és büntetéssel jár!

Fenti esettől eltekintve, ha a versenyző másodlagos adatrögzítője FAI logger, azt csak akkor kell leadni, ha az elsődleges logger kiértékelése nehézségekbe ütközne. Ekkor a másodlagos

loggert az értesítést követően lehetőleg azonnal, de legkésőbb 60 percen belül kell a sportbizottság rendelkezésére bocsátani.

7 PONTOZÁSI RENDSZER

7.1 ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

A verseny végeredménye csak akkor hirdethető ki, illetve a díjak csak akkor oszthatók ki, ha az adott osztályban legalább 4 sikeres versenynapot tartottak és ezek közül legalább egy feladat sebességi értékeléssel zárult.

Értékelhető versenynapnak számít az a nap, amikor a handicap-pel **korrigált** távolság

- A Klub Osztályban az aznap sikeresen elstartolt versenyzők közül legalább egy versenyzőnél, több mint 75 km;
- A Nemzetközi Klub és a többi osztályban az adott napon sikeresen elstartolt versenyzők legalább 25%-a esetében, több mint 100 km.

Minden versenyző saját teljesítménye alapján kapja pontját, amit a nap legjobb eredményéhez viszonyítanak.

A napi eredmények kihirdetése három fázisban történhet:

- **Előzetes** eredményjegyzék (preliminary results)
Az adatrögzítők ellenőrzése nélkül, a versenyzők által elért, vagy elérni vélt (pl. terepről telefonon leadott koordinátákkal definiált) teljesítmények szerinti eredménylista, mely nyomtatásban nem, hanem csak képernyőn jelenik meg.
- **Nem hivatalos** eredményjegyzék (unofficial results)
A repülési adatrögzítők ellenőrzése után, már az esetleges büntető pontokat is tartalmazó, véglegesnek szánt eredménylista.
- **Hivatalos** eredményjegyzék (final results)
A hivatalos óvási idő letelte, vagy az esetleges óvások elbírálása után kiadott végleges eredménylista,

A nem hivatalos és a hivatalos eredményjegyzéket a lehető legrövidebb időn belül, a verseny-, vagy a sportbizottság vezetőjének aláírásával, a kihirdetés dátumának és pontos időpontjának megjelölésével publikálni kell.

A nem hivatalos eredményjegyzéken fel kell tüntetni az óvási határidőt is.

7.2 A KÉPLETBEN SZEREPLŐ VÁLTOZÓK DEFINÍCIÓJA

AA	:	Assigned Area feladatok
X	:	Jelzi, hogy a változó az adott feladat típusban használt
O	:	Opcionális paraméter ('Helyi eljárások' -ban kell meghatározni)
-	:	Nem használt paraméter

7.2.1 Versenyszámok

	Sebességi (RT)	ST/AA	DT/AA	
Dt	X	X	X	A feladat kiírt távolsága
Td	-	X	X	Időlimit (RT feladatnál Td=0)
Dm	X	X	X	A versenyszám érvényességéhez szükséges, handicappal korrigált min. távolság (100km, ill. 75km)
n1	X	X	X	A Dm távolságot megrepült versenyzők száma ($D_h \geq D_m$)
n2	X	X	-	A legnagyobb napi átlagsebességnek (V_h) 2/3-át meghaladó átlagsebességet elérő versenyzők száma
N	X	X	X	Érvényes felszállást kapott versenyzők száma
Ho	X	X	X	A kategória legalacsonyabb H_c indexe
Do	X	X	X	A napi legnagyobb korrigált távolság (D_c)
Vo	X	X	-	Legnagyobb napi, handicappal korrigált átlagsebesség (V_h)
To	X	X	-	Azon hazaérő versenyző feladaton töltött ideje, akinél $V_h = V_o$ (egyenlő átlagsebességek esetén a kisebb T_o -t kell figyelembe venni)
Pm	X	X	X	Maximális napi pontszám az 1000 pontos rendszerben
Pdm	X	X	X	Maximális napi távolsági pont az 1000 pontos rendszerben
Pvm	X	X	-	Maximális napi sebességi pont az 1000 pontos rendszerben
Pn	X	X	X	'Helyezési sorrend' rendszer
F	X	X	X	Napi tényező az 1000 pontos rendszerben
Day	X	X	X	Ha a megrepült feladat nem kvalifikál versenyszámmá, valamennyi pont = 0, kivéve a lehetséges büntetőpontok, lásd. az Sc3 8.2.5.

Megjegyzés: Ha nincs hazaérő, úgy a T_o paraméter nem alkalmazandó

7.2.2 Versenyzők

	Sebességi (RT)	ST/AA	DT/AA	
D				A versenyző által repült távolság
H	X	X	X	A versenyző handicap indexe (ha nincs handicap H=1)
Dh	X	X	X	A versenyző által repült handicappal korrigált távolság $DxHo/H$
Dg	-	O	O	Távolság a célhoz (Ha a terepreszállás szankcionált)
M	-	O	-	Terepreszállás szankció (távolság csökkentés) Ha van szankció: $M=\frac{1}{2}DgxHo/H$; egyébként $M=0$
M	-	-	O	Terepreszállás szankció (távolság csökkentés) Ha van szankció: $M=0,2xDh+\frac{1}{2}DgxHo/H$; egyébként $M=0$
T	X	X	-	Hazaérő versenyző feladaton töltött ideje = a start és a célba érkezés ideje között eltelt idő, vagy az időlimit (Td), amelyik nagyobb
Dc	X	-	-	Korrigált távolság = Dh
Dc	-	X	X	Korrigált távolság = $Dh-M$
Pd	X	X	X	1000 pontos rendszer, a versenyző távolsági pontja
V	X	X	-	Hazaérő versenyző átlagsebessége = D/T
Vh	X	X	-	Hazaérő versenyző handicappal korrigált sebessége = $D/TxHo/H$
Pv	X	X	-	1000 pontos rendszer, hazaérő versenyző sebességi pontja
S	X	X	X	A versenyző napi ponteredménye (pont, kilométer, helyezés)

Megjegyzés:

Az előzetes eredmény minél pontosabb meghatározása érdekében, célvonal zárás előtt a még haza nem érkezett versenyzők paramétereit az alábbiak szerint kell figyelembe venni: $Dh \geq Dm$ és $Vh = Vo$, de ezeket a versenyzőket az eredménylistában nem szabad feltüntetni

Az 'M' értékét a 'Helyi Eljárásokban' kell meghatározni.

7.2.3 Büntetőpontok

A büntetőpontot (**B**) a versenyző korrigálatlan pontszámából (**S**) a teljes pontozás után kell levonni úgy, hogy az a napi tényezőt ne befolyásolja. Diszkvalifikált versenyző teljes napi pontszámát meg kell vonni (lásd 9. fejezet).

7.2.4 Korrigált végső pontszám.

A versenyző büntetőpontokkal (**B**) korrigált végső pontszámát (**Pc**) egész számban kell megadni (a tizedes számokat 0.5-től felfelé kell kerekíteni).

7.3 A REPÜLT TÁVOLSÁG MEGHATÁROZÁSA BEFEJEZETT FELADATOK ESETÉN.

7.3.1 Sebességi versenyszám kijelölt fordulópontokkal (*RT - 5.4.1 pont*)

Ebben az esetben a hazaérő versenyző által megrepült távolság a helyes sorrendben végrehajtott szárak össztávolsága, azaz a feladat hossza.

7.3.2 Előre meghatározott területek felett repült feladatok esetében (*ST/AA és DT/AA - 5.4.2 és 5.4.3 pont*)

Ezen feladatok esetén az értékelt távolság a versenyző által repült, az indulási pont, a helyes sorrendben érintett területeken belül rögzített pontok és a célpont által meghatározott szárak optimalizált (maximált) össztávolsága.

7.4 A REPÜLT TÁVOLSÁG MEGHATÁROZÁSA BE NEM FEJEZETT FELADATOK ESETÉN.

7.4.1 Sebességi feladat kijelölt fordulópontokkal (*RT*)

A megrepült távolság a helyes sorrendben végrehajtott szárak össztávolsága, amihez hozzáadódik a következő, de nem befejezett száron megrepült szakasz értékelt távolsága.

Az utolsó, nem befejezett száron repült szakasz hossza, a szár hosszának a leszállóhely (vagy virtuális outlanding pont) és az el nem ért fordulópont (ellenőrző-, vagy célpont) közötti távolsággal csökkentett hossza azzal a kikötéssel, hogy ha az így értékelt utolsó szakasz hossza kisebb mint nulla, akkor azt nullának kell venni.

Ennek megfelelően a versenyző által megrepült távolság nem lehet kevesebb annál a távolságnál, amelyet az utolsó igazolt fordulópontig teljesített (feltéve, hogy az azt megelőző fordulópontokat helyes sorrendben érte el és igazolta).

A megfelelően igazolt fordulópont leszállóhelyként is figyelembe vehető.

7.4.2 Meghatározott területek felett repült feladatok esetében (*ST/AA és DT/AA*)

A megrepült távolság a helyes sorrendben érintett területek figyelembevételével számított szárak és a leszállási pont (vagy a virtuális leszállási pont) meghatározta útvonal optimalizált (maximált) össztávolsága.

A be nem fejezett szár hosszának meghatározása, ha a befejezetlen szárat kijelölt terület követi:

- α. Meg kell keresni a következő (el nem ért) kijelölt terület határának azt a pontját (nevezzük "Z" pontnak), amelyik a leszállási helyhez, vagy az időlimit leteltekor elért ponthoz (legyen "X" pont) a legközelebb van.
- β. A "Z" pontot kell használni a versenyző által utolsónak szabályosan érintett területen fekvő azon útvonalpontnak ("B") meghatározására, amivel a versenyszámban elért távolság optimalizálható (maximalizálható).
- χ. A be nem fejezett szár hosszának megállapításához az utolsónak érintett terület maximalizáláshoz használt "B" pontjának és az el nem ért terület határán levő "Z" pontnak távolságából ki kell vonni a leszállási hely "X" pontjától a következő terület határán levő "Z" pontig terjedő távolságot (BZ - XZ).

Ha a befejezetlen szárat kijelölt fordulópont, vagy a célpont követi, a befejezetlen szár hosszát a 7.3.1 pontban leírtak szerint kell meghatározni.

8 PONTOZÁS.

8.1 HAGYOMÁNYOS SEBESSÉGI FELADAT KIJELÖLT FORDULÓPONTOKKAL ESETÉN (*RT*)

a. Napi paraméterek

P_m = az alábbiak közül a legkisebb érték:

1000, vagy
 $(5 \times D_o) - 250$, vagy
 $(400 \times T_o) - 200$

F = az alábbiak közül a kisebb érték:

1, vagy
 $1.25 \times n_1 / N$

$$P_{vm} = 2/3(n_2/N) \times P_m$$

$$P_{dm} = P_m - P_{vm}$$

A pontszámítás beépített korlátjai miatt (max. 4 pont/km, illetve 11 pont/perc) a napi maximum pont 1000 pontnál kevesebb lesz, ha repült feladat (T_o) kisebb, mint 250 km, vagy a győztes versenyző ideje 3 óránál kevesebb.

Ha nincs hazaérő, akkor: $P_m = 1000$ vagy, $(5 \times D_o) - 250$ (a kettő közül a kisebbik érték)

b. A versenyző pontszáma:

(i) hazaérők:

$$P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$$

$$P_d = P_{dm}$$

Kivétel: ha $V_h < 2/3 V_o$, akkor $P_v = 0$

(ii) haza nem ért versenyzők:

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dm} \times (D_c / D_o)$$

(iii) **$S = F \times (P_v + P_d)$**

Ha közel mindenki hazaér, a győztes átlagsebességének 2/3-át elérő versenyző kb. a győztes pontszámának 1/3-át kapja. A haza nem érők, a repült távolságuk arányában ennél kevesebbet.

8.2 KIJELÖLT TERÜLETEK FELETT REPÜLT SEBESSÉGI VERSENYSZÁM ESETÉN (ST/AA)**a. Napi paraméterek**

P_m = az alábbiak közül a legkisebb érték:

1000, vagy
 $(5 \times D_o) - 250$, vagy
 $(400 \times T_o) - 200$

F = az alábbiak közül a kisebb érték:

1, vagy
 $1.25 \times n_1 / N$

$P_{vm} = 2/3(n_2/N) \times P_m$

$P_{dm} = P_m - P_{vm}$

A pontszámítás beépített korlátjai miatt (max. 4 pont/km, illetve 11 pont/perc) a napi maximum pont 1000 pontnál kevesebb lesz, ha repült feladat (D_o) kisebb, mint 250 km, vagy a győztes versenyző ideje 3 óránál kevesebb.

Ha nincs hazaérő, akkor: $P_m = 1000$ vagy, $(5 \times D_o) - 250$ (a kettő közül a kisebbik érték)

b. A versenyző pontszáma:

(i) hazaérők:

$P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$
 $P_d = P_{dm}$
 Kivétel: ha $V_h < 2/3 V_o$, akkor $P_v = 0$

(ii) haza nem ért versenyzők:

$P_v = 0$
 $P_d = P_{dm} \times (D_c / D_o)$

(iii) **$S = F \times (P_v + P_d)$**

Ha közel mindenki hazaér, a győztes átlagsebességének 2/3-át elérő versenyző kb. a győztes pontszámának 1/3-át kapja. A haza nem érők a repült távolságuk arányában ennél kevesebbet.

8.3 KIJELÖLT TERÜLETEK FELETT REPÜLT TÁVOLSÁGI VERSENYSZÁM ESETÉN (DT/AA)**a. Napi paraméterek**

$P_m = 1000$, vagy: $(5 \times D_o) - 250$ (a kettő közül a kisebbik érték).

F = az alábbiak közül a kisebb érték: 1, vagy $1.25 \times n_1 / N$

A pontszámítás beépített korlátjai miatt (max. 4 pont/km) a napi maximum pont 1000 pontnál kevesebb lesz, ha repült feladat (D_o) kisebb, mint 250 km.

b. A versenyző pontszáma:

$$S = F \times P_m \times D_c / D_o$$

Valamennyi versenyző a megrepült távolsága arányában kapja a pontokat.

8.4 **KORRIGÁLT NAPI PONTSZÁM (P_c)**

A korrigált napi pontszámot (P_c) a következő módon számítjuk:

$$P_c = (S - B)$$

ahol:

$$B = \text{a büntetőpont}$$

8.5 **ÖSSZESÍTETT PONTSZÁM, VÉGEREDMÉNY ($P_{\bar{o}}$)**

Az egyes versenyzők által az egyes értékelt versenyszámokban szerzett korrigált (P_c) pontok összege adja az összetett pontszámot ($P_{\bar{o}}$), amely a verseny végén a végeredmény.

$$P_{\bar{o}} = \sum_{n=1}^i P_c$$

ahol:

$$i = \text{az értékelt versenynapok száma}$$

A verseny győztese a napi pontszámok összesítését követően a legmagasabb összesített pontszámmal rendelkező versenyző. Az azonos pontszámot elérő versenyzők közötti sorrendet a napi eredmények alapján kell meghatározni a több első, ha az egyenlő akkor a több második, a több ... (és sorrendben így tovább) helyezést elért versenyző javára.

8.6 **TELJESÍTMÉNY SZÁZALÉKOK SZERINTI ÉRTÉKEKELÉS.**8.6.1 **A versenyző osztályon belül elért relatív teljesítmény százaléka.**

$$x = \frac{P_{\bar{o}} \text{ (egyéni)}}{P_{\bar{o}} \text{ (osztály győztes)}} * 100 \quad [\%]$$

8.6.2 **A versenyző osztályon belül elért abszolút teljesítmény százaléka.**

$$y = \frac{P_{\bar{o}} \text{ (egyéni)}}{P} * 100 \quad [\%]$$

$$P = \sum_{n=1}^i P_{cmax}$$

9 BÜNTETÉSEK, AZ ÉRTÉKELÉS KIFOGÁSOLÁSA

9.1 STANDARD BÜNTETŐPONTOK

A leggyakrabban előforduló szabálysértésekért kiszabható büntetéseket az alábbi táblázat tartalmazza, melyeket a napi, korrigálatlan pontszámok meghatározása után kell levonni az eredményből.

A SZABÁLYTALANSÁG TÍPUSA	A BÜNTETÉS MÉRTÉKE		
	első esetben	következő esetben	maximum
Hiányzó, vagy kései dokumentálás			
Regisztráció hiányos	nincs start	nincs start	nincs start
Konfiguráció nem megfelelő	nincs, vagy érvénytelen start	nincs, vagy érvénytelen start	nincs, vagy érvénytelen start
Súlykorlátozás túllépése	kg-onként 2 pont		
Indulási idő kései leadása > 30 perc	figyelmeztetés	10 pont	25 pont
Leadott indulási idő > 2 perccel eltér	figyelmeztetés	10 pont	25 pont
Nem az elsődleges Logger leadása	10 pont	20 pont	25 pont
Logger intervallum > 10 sec	figyelmeztetés	10 pont	25 pont
Késői logger leadás > 45 (60) perc	figyelmeztetés	10 pont	25 pont
Hiányos terepre szállási adatok	figyelmeztetés	10 pont	25 pont
Terepre ind. bejelentés elmaradása	figyelmeztetés	10 pont	25 pont
Hibás indulás			
Indulási vonal nyitása előtti indulás	érvénytelen start	érvénytelen start	érvénytelen start
Indulási vonal távolsága $d < 0,5$ km	50 pont	50 pont	50 pont
Indulási vonal távolsága $d > 0,5$ km	érvénytelen start	érvénytelen start	érvénytelen start
Jó indulás rossz indulási pontról	100 pont	100 pont	100 pont
Hibás indulási/fordulópont elérés			
F.pont / terület távolsága $d > 0,5$ km	50 pont	50 pont	50 pont
F.pont / terület távolsága $d > 1$ km	érvénytelen	érvénytelen	érvénytelen
Veszélyes vagy kockázatos repülés			
Felhőrepülés, nem engedélyezett repülési figurák (műrepülés)	100 pont	teljes pontelvonás	kizárás
Ellentétes irányban termikelés	figyelmeztetés	$(n-1) * 25$ pont	kizárás
Tiltott helyen körözés	figyelmeztetés	$(n-1) * 25$ pont	kizárás
Korai, vagy kései leoldás	figyelmeztetés	$(n-1) * 25$ pont	kizárás
Felrántás leoldás előtt	figyelmeztetés	teljes pontelvonás	kizárás
Célvonal minimális magasság alatt	figyelmeztetés	$(n-1) * 25$ pont	kizárás
Veszélyes manőver hazaérkezéskor	figyelmeztetés	$(n-1) * 25$ pont	kizárás
Leszállási eljárás megsértése	figyelmeztetés	$(n-1) * 25$ pont	kizárás
Max. magasság megsértése < 100 m	1 pont / méter	(n) pont / méter	teljes pontelvonás
Max. magasság megsértése > 100 m	virtuális leszállás	teljes pontelvonás	kizárás
Tiltott légtér sértés (területileg, vagy magasságilag)	virtuális leszállás	teljes pontelvonás	kizárás
Csalás és egyéb szabálysértés			
Dokumentumok leadásának megtagadása, meghamisítása	kizárás	kizárás	kizárás
Fesztávolság túllépése	1 pont/cm	1 pont/cm	1 pont/cm
Zaj kalibráció hiánya, vagy 3 percen túli motorindítás a leoldást követően	figyelmeztetés	$(n-1) * 25$ pont	kizárás
Grid alkoholos állapotban	nincs start	kizárás	kizárás
Pozitív dopping kontrol	kizárás	kizárás	kizárás
Verseny rendjének súlyos megsértése	figyelmeztetés/kizárás	kizárás	kizárás

Az alkoholszonda, a drog és dopping ellenőrzés megtagadása azonos elbírálás alá tartozik, mint a pozitív eredményű teszt.

A táblázat által nem tartalmazott szabálysértésekért adható büntetések mértékének meghatározása a zsűri hatásköre.

A büntetés mértékét és okát az adott nap napi eredményjegyzéken fel kell tüntetni. A levonás után a versenyző napi pontszáma negatív érték nem lehet, ha ez adódna, úgy pontszáma nulla.

Ha a versenyző büntetést az első versenynap előtt, vagy szabadnapon elkövetett fegyelmi vétsége vagy biztonsági szabálysértése miatt kap, azt az összesített eredményjegyzéken kell szerepeltetni.

9.2 A VERSENYBŐL VALÓ KIZÁRÁS

Ha a 9.1 szerint a büntetés mértéke kizárás, akkor a sportbizottság köteles az ügyet a zsűri elé utalni. A versenyző meghallgatását követően a zsűri dönt a kizárásról. Magyar Nemzetiségű versenyző kizárása esetén a sportbizottság vezető köteles az ügyet az MVSZ elnöksége elé terjeszteni, s javaslatot tenni a sportengedélyének visszavonására..

9.3 PANASZOK

A sportbizottság vezetőjénél bármilyen okból panaszt tehet a versenyző (szóban vagy írásban) a nem hivatalos eredmény kifüggesztését követő 14 órán (az utolsó versenyszámot követően 2 órán) belül. Írásos panasz esetén a panasz benyújtásától számított 14 órán (az utolsó versenyszámot követően 2 órán) belül írásban kell választ adni. A panasz elutasítása esetén a panaszt benyújtó versenyző esetében az óvási időt az elutasító határozattól kell számítani.

9.4 ÓVÁSOK

A sportbizottság döntései ellen az óváásokat a bírói testületnél a nem hivatalos eredmény közlésétől számított 14 órán (az utolsó versenyszámot követően 2 órán) belül írásban kell benyújtani a meghatározott óvási díj kíséretében. Óvást a versenyző (vagy nevében a csapatkapitánya) csak saját eredménye érdekében nyújthat be.

Az óvási díj mértékét a "Helyi Eljárások"-ban kell meghatározni, de ez egy vontatási díj bruttó összegénél kevesebb, három vontatási díj bruttó összegénél több nem lehet.

Ha az óvást a zsűri elfogadja, az óvási díj visszatérítendő.

Döntését a zsűri köteles az óvás benyújtásától számított 24 órán belül, utolsó versenyszám esetén amint az lehetséges nyilvánosságra hozni.

10 VERSENYEK DÍJAZÁSA

Nemzet Bajnokság esetén az I.-III: helyezetteknek érmet és kupát, valamint a I:-VI: helyezetteknek oklevelet kell átadni. Ha annak versenyrendszerbeli feltételei adottak, díjazni kell a legjobb női és ifi versenyzőket. Külön díjazandóak a napi győztesek. Különdíjak ajánlhatók fel az előre meghatározott feltételeket teljesítő versenyzőknek és emléklapok/emléktárgyak adhatók a verseny valamennyi résztvevőjének.

Egyéb versenyeken a fenti díjazás javasolt, de a rendező a lehetőségei alapján ettől eltérhet.

11 A 2008 ÉVTŐL ÉRVÉNYES INDEXSZÁMOK

Géptípus	Magyar indexszám	DAeC indexszám
KA 7, Esztergom E-31	72	76
Blanik, Super Blanik, Mucha std.	74	76
Super Futár	75	-
Motorfalke SF25 a-c	76	76
Motorfalke SF25 e (18 m)	77	-
KA 8	78	78
Super Blanik 18,2m, L Spatz 55	80	78
KA 6 A-C	82	84
Pirat	84	86
IS28 B2	86	84
KA6 E, SIE 3, Solo, PW5	86	86
Foka 4, Zugvogel III	89	90
Foka 5	90	90
Zugvogel IIIB	92	90
Twin Astir (fix futó), G103 Twin II.	92	92
IS-29	93	FAI
Twin Astir (behúzható futó)	94	94
Cobra	95	FAI
Club Libelle	95	FAI
Astir CS	98	FAI
ASW 15, Std. Cirrus	98	FAI
Std. Jantar, DG 100, Cirrus/Cirrus VTC (17,74m)	100	FAI
Std. Jantar 2-3, ASW 19 a,b	101	FAI
PIK-20	101	FAI
ASW 19 a,b (w)	102	FAI
Glasflügel 304C	105	FAI
Jantar 1 (víz nélkül)	106	-
DG 300, DG 303, LS 7, LS 4, Glasflügel 304C(w), Speed Astir II.	106	FAI
Discus, ASW 24, SZD 55, DG 400 (15m)	108	FAI
LS 8 (15m), Discus 2, LAK 19, DG 400 (víztartály nélkül)	109	108
ASW 20, DG 600, Duo Discus, S-10, DG 400 (17m)	110	110
LAK 12	111	116
Ventus (15m), LS 6	112	112
Jantar 2B, Nimbus 2	113	116
Ventus 2, LAK 17 (15m), ASW 27, DG 800S, DG 808, Ventus (16.6m), SZD 56, ASG 29 (15m), LS 10 (15m), HPH 304S/15	114	114
LS 8 (18m), Diana 2	115	114
Ventus 17,6 m (víztartály nélkül)	115	-
Ventus 17,6 m	116	116
DG 800 18m (víztartály nélkül)	118	-
DG 600/18m; LS 6/17,5m ; LS 6/18m ; LS 9	118	118
LAK 17 (18m), Ventus 2 (18m), DG 800 (18m), ASG 29 (18m), HPH 304S/18	119	120
Nimbus 3D	122	124
ASH25, Nimbus 3 (24.5m)	124	124
Nimbus 4D	124	126
Nimbus 3 (25.5m), ASW 22B	125	126
Nimbus 4, ASW 22BL, ASH 25 EB 28	126	128

Az egyéb géptípusok indexszámát a VTSB egyedileg állapítja meg.

12 A 2008-as ÉVIG ELFOGADOTT ADATRÖGZÍTŐK

12.1 ELSŐDLEGES ADATRÖGZÍTŐK:

Elsődleges adatrögzítőként az FAI IGC által jóváhagyott logger, valamint az alábbi, a VTSB által megvizsgált és tesztelt hazai fejlesztésű, az FAI IGC előírásai szerinti felépítésű logger használható.

12.1.1 Az FAI/IGC loggerek

Az aktuális listát lásd az FAI IGC honlapján

12.1.2 A VTSB által jóváhagyott hazai fejlesztésű loggerek:

Vikont kft. Opb150v Version 3 (integritás ellenőrzővel)

12.2 MÁSODLAGOS ADATRÖGZÍTŐK

Az elsődleges adatrögzítőkre vonatkozó nyilvántartási kezelési, leadási szabályok mellett, ha az elsődleges adatrögzítő repülés közben meghibásodna, illetve a még elfogadható időnél hosszabb ideig leállna, a másodlagos adatrögzítő által rögzített adatok is elfogadhatóak a versenyfeladat igazolására.

Másodlagos adatrögzítőként alkalmazhatóak az elsődleges adatrögzítők, valamint az alábbi adatrögzítésre alkalmas GPS eszközök:

Garmin Adatrögzítésre alkalmas típusok, rögzítési gyakoriság min. 10 sec.

Filser Electronic GmbH Filser LX6000

A fenti GPS eszközök a versenyfeladat igazolására csak akkor elfogadhatóak, ha adatvonaluk a versenybizottság által plombált, és a plomba a készülék leadásakor sértetlen. A készülékek tápkábeleként csak olyan vezeték használható, amely az adatvonal csatlakozókat nem tartalmazza és rögzített állapotban plombált.

Budapest 2008. április 05.

VTSB

Jóváhagyta az MVSZ küldöttgyűlése