



*Fédération
Aéronautique
Internationale*

"A" Függelék a 3. Bekezdés– Vitorlázórepüléshez

VILÁG- ÉS EURÓPABAJNOKSÁG SZABÁLYZATA

D OSZTÁLY (vitorlázórepülők)

DM Osztályt (motoros vitorlázórepülők)

2020-as kiadás

Érvényes: 2020. október 21.-től

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

NEMZETKÖZI REPÜLŐ SZÖVETSÉG

MSI - Avenue de Rhodanie 54 – CH-1007 Lausanne – Svájc

Copyright 2020

Minden jog fenntartva. A dokumentum szerzői joga a Nemzetközi Repülő Szövetséget (FAI) illeti. Bármely személy, aki a FAI nevében jár el vagy annak tagja jogosult jelen dokumentumot lemásolni, kinyomtatni és terjeszteni az alábbi szabályok betartása mellett:

- 1. A dokumentum kizárólag információszerezés céljából használható, a dokumentum bármilyen kereskedelmi célú felhasználása tilos.**
- 2. A dokumentumról vagy egy részletéről készült másolatnak tartalmaznia kell ezt a szerzői jogról szóló felhívást.**
- 3. A légi közlekedésről szóló rendeletek az egyes országokban fenntartottak bármely esemény alatt. Ezen rendeletek ismerete kötelező és, ahol alkalmazhatók, ott elsőbbséget élveznek bármely sport rendeletnél.**

Vegye figyelembe, hogy egyes termékmegjelenés, eljárás vagy technológia, ami ebben a dokumentumban megjelenik más szellemi tulajdonjog alá is tartozhat, amely a Nemzetközi Repülő Szövetséghez vagy más szervezethez tartozik.

A magyar szövegben található eltérés esetén mindig az eredeti angol szöveg a mérvadó. Ha bármilyen szöveg eltérést észlel, kérjük jelezze az MVSZ Elnökének!

A FAI NEMZETKÖZI SPORTESEMÉNYEKHEZ KAPCSOLÓDÓ JOGOK

Minden nemzetközi sportesemény, ami részben, vagy egészében a Nemzetközi Repülő Szövetség Sportkódex¹ alapján kerül megrendezésre, FAI Nemzetközi Sporteseménynek² minősül.

Az FAI Alapszabályzata szerint³ minden FAI Nemzetközi Sportesemény jogát az FAI tulajdonolja és gyakorolja. A FAI Tagjai⁴ saját nemzeti területükön belül⁵, kötelesek az FAI Nemzetközi Sportesemények feletti tulajdonjogát betartatni és a rendezvényeket a FAI Nemzetközi Sport Eseménynaptárba regisztrálni.⁶

Az esemény rendezője a fenti jogokat csak az FAI előzetes hozzájárulása esetén használhatja fel kereskedelmi tevékenység során.

Az FAI által birtokolt jogok, amik szerződéssel átadhatók a rendezőknek, többek között, de nem kizárólag az alábbiak lehetnek: hirdetés az FAI eseményen vagy arról, az esemény nevének vagy logójának kereskedelmi céllal történő felhasználása, bármely hang, kép, program, adat felhasználása függetlenül attól, hogy azok elektronikusan, vagy egyéb formában rögzítettek, vagy valós időben kerülnek továbbításra.

Továbbá különösen ide tartozik még minden olyan jog, ami bármely FAI Sporteseménnyel⁷ kapcsolatos anyag használatát illeti, legyen az elektronikus vagy más formátumú, beleértve a software-t is, ami az FAI Sporteseményen alkalmazott bíraskodáshoz, pontozáshoz, teljesítményértékeléshez vagy információ felhasználáshoz használt módszer vagy rendszer részét képezi.

Minden egyes FAI Repülő Sport Bizottságnak⁸ joga van egyezkedni a jogok teljes vagy részleges átadásáról bármely FAI Nemzetközi Sportesemény alkalmával (kivétel a Repülő Világjátékok⁹) azon területeket¹⁰ illetően, melyekért felelős¹¹ egy FAI Taggal vagy egyéb szervezettel, akit erre az FAI Tag felhatalmaz; továbbá joga van lemondani jogairól. Minden ilyen megegyezést vagy lemondást, miután azt a Repülő Sportbizottság Elnöke elfogadta, a FAI tisztviselőnek is alá kell írnia¹².

Minden természetes vagy jogi személy, aki elfogadja egy FAI Sportesemény megrendezésének felelősségét, legyen az írott szerződéssel kötve vagy sem, ezzel egyidejűleg elfogadja a FAI fent meghatározott tulajdonosi jogait. Amennyiben írott megegyezés nem született a jogokat illetően, úgy az FAI fenntartja valamennyi az eseményre vonatkozó jogot. Függetlenül bármely szerződéstől vagy jogátruházástól, az FAI saját archívumában, illetve promóciójában való felhasználás céljára, térítésmentesen és teljeskörűen jogosult hozzáférni bármely FAI Sport eseményen rögzített hang és/vagy video anyaghoz. A FAI fenntartja továbbá a jogot ahhoz, hogy a saját költségén az esemény teljes vagy bizonyos részeit felvegye.

1	FAI Alapszabály,		1 fejezet,	bekezdés 1.6
2	FAI Sportkódex, Gen.		4 fejezet,	bekezdés 4.1.2
Bekezdés,			1 fejezet,	bekezdés 1.8.1
3	FAI Alapszabály,		2 fejezet	bekezdés 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2; és 2.7.2
4	FAI Alapszabály,		1 fejezet,	bekezdés 1.2.1
5	FAI Helyhatósági rendelet		2 fejezet	bekezdés 2.4.2.2.5
6	FAI Alapszabály,		1 fejezet,	bekezdés 1.2.2 to 1.2.5
7	FAI Helyhatósági rendelet,		5 fejezet	bekezdés 5.1.1, 5.2, 5.2.3 és 5.2.3.3
8	FAI Alapszabály,		4 fejezet,	bekezdés 4.1.5
9	FAI Sportkódex, Gen.		2 fejezet	bekezdés 2.2
Bekezdés,			5 fejezet	bekezdés 5.2.3.3.7
10	FAI Sportkódex, Gen.		6 fejezet	bekezdés 6.1.2.1.3
Bekezdés,				
11	FAI Alapszabály,			
12	FAI Alapszabály,			

ELŐZETES MEGJEGYZÉS

- a) A Helyi Eljárások olyan működési eljárásokat foglalnak magukba, amik a helyszínhez kapcsolódnak és kiegészítik az itt leírt szabályokat.
- b) Ebben a Függelékben a “köteles”, “kell” és “nem köteles” mindenképp szükséges követelményeket jelölnek; a “kellene” ajánlást jelöl; “lehet” engedélyt jelöl; és a “lesz” azt jelöli, ami történni fog.
- c) Jelen dokumentum angol verziójában a férfi nemű megfogalmazás a női nemet is magában foglalja, kivéve ha az adott kontextus külön ezt másképp nem jelöli.
- d) A magyarázó szöveg és megjegyzések számozatlan bekezdéseként jelennek meg *italic Arial 10 betűtípussal*.
- e) Ebben a dokumentumban, a pilóta, nevezés, bajnok és résztvevő szavak használata minden esetben csapat, csapat-nevezés, bajnokok vagy csapatként értelmezendő a 20 méteres többülékes kategóriában.
- f) Az alapszabályzatban használt geometrikus kifejezéseknek és standardoknak az alábbi táblázattal összhangban kell lenniük:

Föld Modell	Jelen függelékben található valamennyi számításhoz használt Föld modellben a gömbi sugár 6371.0 km.
Távolság	Amennyiben másképpen nincs jelölve, a “Távolságot”, “Hosszúságot”, “Elkülönítést,” stb. gömbi főkör mentén mérve kell értelmezni.
Irány	Minden irány, útirány, útvonal, haladási irány meghatározása Földrajzi Észak szerint történik és a kiindulási pontot specifikálni kell.
Vonal	Amennyiben másképpen nincs jelölve, a “vonat” “vonat szegmens”, “szár” stb. kifejezéseket gömbi főkör mentén mérve kell értelmezni.
Interpoláció	A vonalak és határvonalak átlépésének értékelése céljából a két egymást követő pont közötti egyenes lineáris interpolációt kell használni.

- g) Az előző kiadástól eltérő adatokat a margóban kiemelve találja

1. Fejezet **ÁLTALÁNOS**

1.1 **A BAJNOKSÁG CÉLJA A célok a következők:**

- a. A bajnokok kiválasztása, valamennyi kategóriában az adott pilótának a meghatározott feladatokban elért teljesítménye alapján;
- b. Támogassa a barátságokat, az együttműködést és a különféle nemzetiségű pilóták közötti kommunikációt;
- c. Promótálja világszerte a repülésről kialakult képet;
- d. Ösztönözze a sportág technikai és operatív fejlődését;
- e. Ösztönözze a biztonságos működés folyamatának fejlődését, a sportszerűséget és a vitorlázórepülés tisztaságát.

A Szervezők további célokat is meghatározhatnak a saját Helyi Eljárások dokumentumában.

1.2 **ÁLTALÁNOS KÖVETELMÉNYEK**

1.2.1 A Bajnokságokat a FAI Sportkódex alapján kell megszervezni és levezetni, azon belül is a 3. Bekezdésben és az Általános Bekezdésben (vitorlázórepülők és motoros vitorlázórepülők), továbbá a 3. Bekezdés 5. Fejezetében leírtak és jelen dokumentum alapján, amit az IGC Plenáris jóváhagyott és ami az A függeléktől a 3. Bekezdésig tart. Azt a versenyzőt vagy csapatkapitányt, aki a szabályzatot megsérti, vagy közrejátsszik annak megsértésében, a versenyből ki kell zárni, vagy diszkvalifikálni kell.

1.2.2 Győztes az a pilóta lesz, aki a legmagasabb pontot éri el, tehát a verseny napjain szerzett pontok összege a legmagasabb. Holtverseny esetéről a 10.2.2 bekezdés értekezik. A nyertes Világbajnoki, illetve értelemszerűen Európai vagy Pánamerikai vagy egyéb kontinens bajnoki címet szerez, abban az esetben, ha az érintett géposztályban legalább 4 versenynap értékelhető. (lásd 8.2.1)

Holtverseny esetén a végleges helyezéseket a 10.2.2. bekezdésben foglaltak alapján kell meghatározni.

1.2.3 A verseny időtartama

- a. A verseny teljes időtartama nem haladhatja meg a 15 napot beleértve a két napot, amikor a Megnyitó és a Záró ünnepség került megtartásra. Legalább egy repülésmentes pihenőnapot kell tartani. Közvetlenül a megnyitót megelőzően 3 napos időtartamot kell biztosítani hivatalos edzőrepülések céljára valamennyi versenyző részére.
- b. Az FAI Versenynaptárában szereplő jelentősebb vitorlázórepülő rendezvényeket minimum 11 nappal el kell választani egymástól.
- c. A Szervezők további pihenőnapokat rendelhetnek el, amennyiben az indokolt, pl. versenyzők kimerültsége esetén. A pihenőnapot egy nappal megelőzőleg kell bejelenteni, de bejelentésre sor kerülhet ennél korábban is, vagy legkésőbb az aznapi első Eligazításon.
- d. A verseny időpontját pontosan meg kell határozni, tartalék versenynapok nem engedélyezettek. Az utolsó versenynapnak egy hétköznapra kell esnie (Hétfőtől Péntekig) a Záró Ünnepség a rákövetkező nap reggelén kerül megtartásra. A Záró napja nem számítandó bele a versenynapok közé.

- 1.2.4 Világbajnokság hivatalos nyelve az angol; beleértve az összes szabályzatot és a versenyzőket érintő információt, továbbá az esemény alatt bármilyen nyilvános bejelentést és eligazítást.

1.3 A BAJNOKSÁG KATEGÓRIÁI

- 1.3.1 A Bajnokságok a Sportkódex 3. bekezdésének 5. fejezete és a Helyi Eljárások alapján meghatározott egy vagy több kategóriában kerülnek megrendezésre. Hacsak az FAI Elnökség másképp jóvá nem hagyja, a Club kategóriában és a 20 méteres több üléses kategóriában versenyző repülőgépeknek szerepelnie kell az adott kategória handicap listájában, ami 'IGC Eljárások a Handicapes Kategóriák számára' dokumentumban található.

A több üléses vitorlázórepülőkhöz esetében nem előírás a két botkormányral való felszereltség.

- 1.3.2 Amennyiben a kategóriában az első versenynapon nincs legalább tíz résztvevő, akik legalább öt (Kontinens Bajnokság esetében négy) különböző nemzetet képviselnek, a versenyt meg kell tartani, de győztes nem hirdethető. Amennyiben a kategóriákat vagy bizonyos vitorlázó gépeket handicappelni kell Kontinentális Versenyeken, a handicap listát fel kell tüntetni a Helyi Eljárásokban és az IGC Elnökségével el kell fogadtatni azt.
- 1.3.3 A segédmotoros vitorlázógépeknek részvétele engedélyezett a saját kategóriájukban, amennyiben működőképes MoP rögzítővel rendelkeznek.

- 1.3.4 Versenyek korlátozott belépéssel

a. NŐI BAJNOKSÁGOK

Olyan bajnokságok, ahol egy vagy több kategóriában kizárólag női versenyzők indulhatnak.

b. JUNIOR BAJNOKSÁGOK

Azok a bajnokságok, ahol egy vagy több kategóriában kizárólag olyan versenyzők indulhatnak., akik a 25.-ik születésnapjukat azon naptári évben (január 1-december 31.)töltik be, amikor a verseny elkezdődik vagy később.

1.4 A SZERVEZŐK KÖTELESSÉGEI

- 1.4.1 **Általános** A végső pályázati határidőt megelőzően a szervezőknek meg kell állapodniuk az IGC Elnökséggel a bajnokság speciális körülményeit illetően.

Ez magában foglalhatja az alábbiakat: nevezők száma, handicap lista, a vitorlázógépeket és a felszereléseket érintő előírások és egyéb, speciális eljárások.

- 1.4.2 **Biztonság** A Szervezők felelősséggel tartoznak a biztonságért és a méltányosságért a bajnokság minden területén. Ennek tartalmaznia kell a Vészhelyzeti Tervet, amelyet a Csapatkapitányoknak meg kell kapnia.

- 1.4.2.1 A Szervezőknek a vezető Stewarddal együttműködve Repülésbiztonsági Bizottságot kell létrehozniuk, melyben minimum egy zsűritag és géposztályonként egy pilóta vesz részt. A pilóták képviselőjét a kategóriában versenyző pilóták szavazzák meg.

A Repülésbiztonsági Bizottság szerepe az, hogy a repüléssel kapcsolatosan beérkező panaszokat megkapják és feldolgozzák. A Bizottságnak nincs büntető ereje, de megróghat pilótákat és kötelessége a Szervezők tudtára adni, ha egy pilóta ismétlődően megszegi a repüléssel kapcsolatos szabályokat. A Szervezők további biztonsági szabályokat is előírhatnak a Helyi Eljárásokban.

1.4.3 **A verseny körülményei** A Szervezők kötelesek az alábbiakat biztosítani:

- a. Minden olyan körülményt, ami szükséges a verseny megfelelő levezetéséhez.
- b. A stewardok és zsűritagok utazási és ellátási költségeit, kivéve a Vezető stewardot és a Zsűri elnökét.

Az egyes tisztviselőkkel egyéb megállapodás köthető. A Vezető steward és a Zsűri elnök utazási és ellátási költségeiért az IGC a felelős.

1.4.4 **Díjak** A szervezőknek az IGC által meghatározott díjat kell fizetniük az FAI részére.

1.4.5 **Dokumentáció** A Szervezők kötelesek az ebben a bekezdésben említett valamennyi dokumentum mindenkor legfrissebb változatát elérhetővé tenni és kérésre nyomtatott verzióban is átadni a Csapatkapitányoknak. Az ebben a szekcióban meghatározott dokumentumokat az itt leírtak szerint kell elnevezni és tartalmazniuk kell a hatálybalépés napját és időpontját. A Megnyitó után minden a dokumentumokat érintő változásról a Csapatkapitányokat értesíteni kell. Minden egyes fájlnak csak egy érvényes változata lehet. Valamennyi csapatkapitány és versenyző részére biztosítani kell továbbá egy nagy méretarányú térképet, az Indulási, Forduló és Érkezési pontok feltüntetésével.

1.4.5.1 **Helyi Eljárások**

A Szervezők kötelesek a Helyi Eljárások dokumentumot az IGC Elnökség részére elfogadásra megküldeni legkésőbb a verseny első napját 90 nappal megelőzően.

A verseny ideje alatt a Helyi Eljárásokat érintő változásokat a Vezető Stewardnak el kell fogadnia, azokat az eligazításon be kell jelenteni, továbbá a hivatalos hirdetőtáblán is fel kell tüntetni.

1.4.5.2 **Ellenőrzési Pontok**

Az Ellenőrzési Pontok a versenyen használható Indulási, Forduló, és Érkezési pontok. Az Ellenőrzési Pontok pontos formáját a Helyi Eljárások dokumentumban kell meghatározni. Az Ellenőrzési Pontokat legkésőbb az első versenynapot megelőző 30. napon közzé kell tenni.

Az Indulási, Forduló és Cél Pontok tekintetében javasolt az Ellenőrzési Pontokat egymástól jól megkülönböztethetően elnevezni, illetve sorszámozni. Egy adott pont akár több célt is szolgálhat, de így is egyértelműnek kell lenniük. A Ellenőrzési Pontokat érintő változások a Megnyitót követően csak kivételes esetekben és csak a Vezető steward hozzájárulásával engedélyezettek.

1.4.5.3 **Tiltott légtér**

A Tiltott Légtereket tartalmazó fájl az "Open air" formátumban kell közzétenni. Minden olyan légteret tartalmaznia kell, amelybe történő berepülés büntetést von maga után. A Tiltott Légterek bizonyos részeit aktiválhatják vagy deaktiválhatják az Eligazítások alatt, de további légterek hozzáadásához vagy egy légtér végleges törléséhez a hivatalos Tiltott Légtér fájl új verziójának kiadása szükséges. A hivatalos Tiltott Légtér fájl legkésőbb az első versenynapot megelőző 30. napon közzé kell tenni.

A verseny szempontjából korlátozott légterek is kijelölhetők, - amikhez fokozatos büntetések rendelhetők - a tiltott légterek körül mind horizontálisan, vertikálisan vagy ezek kombinációjával. Ezeknek a tiltott légtereken kívül kell esniük és a Helyi Eljárásokban kell feltüntetni őket.

A versenyterület magasságát (amennyiben limitált) a Helyi Eljárásokban kell megadni, a Tiltott Légtér fájlban nem kell megjelölni.

A Tiltott Légtér fájl érintő változások a Megnyitót követően csak kivételes esetekben és csak a Vezető steward hozzájárulásával engedélyezettek.

1.4.5.4 **Feladatlap**

A Feladatlap az Eligazításon kerül kiosztásra. A Feladatlap az alábbiakat tartalmazza:

- a. A dátum
- b. A Kategória (Többkategóriás Bajnokságokon)
- c. Feladat Specifikációk (lásd 6.2, 6.3.3, és 7.4.2)
- d. Érvényes Repülési Eljárások
- e. QNH
- f. A tiltott légteret és a magassági limitet érintő változások
- g. Grid nyitás, zárás időpontja
- h. Az első felvontatás várható ideje
- i. Hivatalos naplemente
- j. Biztonsági frekvencia
- k. Vészhelyzet telefonszámok
- l. Egyéb információk a napi repülést illetően

A Szervezőknek erősen ajánlott a feladatokról, a tiltott légterekről, a releváns távolságokról és az irányokról egy grafikus ábrát biztosítani. Mindazonáltal ezek az ábrák és paraméterek nem tekinthetők mérvadónak pontozási és óvási célból. Ha feladat a starthelyen kerül megváltoztatásra, úgy új feladatlapot kell biztosítani a versenyzők részére.

1.4.5.5 Eredmények

- a. Minden olyan eredményt, ami a Repülési fájlok teljes kiértékelése előtt kerül kiadásra "Előzetes Eredményként" kell megjelölni.
- b. Miután minden Repülési fájl kiértékelésre került a pontszámokat "Nem hivatalos eredményként" kell közzétenni. Ezeket az eredményeket a versenyzők és a Csapatkapitányok is átvizsgálhatják.
- c. A fellebbezési idő lejárta után és miután minden bejelentés, panasz kivizsgálásra került a pontszámokat a "Végleges Eredmény" megnevezéssel kell közölni.

2.1 A BAJNOKSÁG IGAZGATÓJA

- 2.1.1 A Bajnokság Igazgatója felelős a verseny teljes működéséért, személyét az IGC hagyja jóvá. Munkáját egy Igazgatóhelyettes és a Technikai tisztségviselők segítik. A Bajnokság Igazgatója felelős a Bajnokság jó menedzseléséért és a Bajnokság gördülékeny és biztonságos levezetéséért.
- Neki kell meghoznia a működéssel kapcsolatos döntéseket, a Sportkódex és a Bajnokság szabályait figyelembe véve. Döntését késedelem nélkül, írásban kell kifüggeszteni a Hivatalos Hirdetőtáblára az Eligazító helyiségben.
 - Joga van büntetést kiszabni vagy diszkvalifikálni egy versenyzőt abban az esetben, ha az érintett megszegte vagy nem követte a szabályzatot.
 - A Nemzetközi Zsúri kérésére bizonyítékkal kell szolgálnia.
 - Kötelessége publikálni a hivatalosan elfogadott nevezési listát, továbbá számottevő késedelem nélkül a napi eredményeket, továbbá meg kell küldenie a teljes eredményjegyzéket a NAC és a FAI felé.
- 2.1.2 Az Igazgatónak, vagy kinevezett helyettesének a verseny teljes ideje alatt elérhetőnek kell lennie a verseny helyszínén.

2.2 STEWARDOK ÉS ZSÚRITAGOK

A stewardok és zsűritagok nem lehetnek versenyzők és nem tölthetnek be semmilyen operatív feladatkört a rendezőnél.

A Szervezők és a bírók esetében feltétel az angol nyelv megértése és annak beszéde, továbbá a FAI Sportkódex, az Általános Fejezet - beleértve a 3. bekezdést, az A Függelék - a FAI Nemzetközi Zsűritagok Kézikönyvét és a Helyi Eljárások részletes és pontos ismerete.

- 2.2.1 **Stewardok** A Vezető Stewardot az IGC Elnökség jelöli ki, minimum egy évvel az esemény előtt, továbbá választ még minimum egy Stewardot, aki a rendezőtől eltérő nemzetiségű. A részvétel utolsó pillanatban történő lemondása esetén, bármely nemzetiségű steward választható, ha a többi steward elfogadja.

- A jelölteket az IGC hagyja jóvá.
- Legalább egy Stewardnak jelen kell lennie a verseny helyszínén, valamennyi fontosabb esemény, tevékenység idején, beleértve a hivatalos edzőnapokat is.

A Fő Steward elsődleges felelőssége biztosítani, hogy a verseny szervezésével kapcsolatos különböző feladatok időben elkészüljenek.

A Stewardok szerepe az Versenyigazgatónak, a Nemzetközi Zsűrinek, a Csapatkapitányoknak és a versenyzőknek nyújtott tanácsadás és/vagy segítség. A Stewardoknak széleskörű tapasztalattal kell rendelkezniük a repülő versenyeket illetően és képesnek kell lenniük az IGC Steward Kézikönyv szerint eljárni.

2.2.2 Nemzetközi Zsúri

- A választott zsúri a Zsúri Elnökéből és két másik tagból áll. A Zsúri Elnökét az IGC jelöli ki. A másik két zsűritagot is az IGC-nek kell jelölnie, azonban kivételes körülmények esetén a Zsúri Elnöke választhat az eseményen résztvevők közül egy másik tagot, az IGC elnökével egyeztetve. Egyik vagy mindkét zsűritag távol maradhat az eseménytől, amennyiben:
 - A Zsúri Elnökének kérésére meg tudnak jelenni egy esetleges óvás meghallgatásakor és

- (ii) A verseny utolsó napján jelen tudnak lenni bármely az utolsó versenynapon felmerülő óvás meghallgatásakor, továbbá, hogy a zsűri záró ülésén az eredményeket megerősítsék.
- b. Azon túl, hogy zsűri ülésein Elnököl, az Elnöknek joga van a Szervezőket a FAI Sportkódexben és a publikált Helyi Eljárásokban foglaltak betartására kötelezni. Amennyiben ezt a Szervezők nem teljesítik, a Zsűri Elnökének joga van leállítani a versenyt arra az időre, míg az esetet ki nem vizsgálják egy Zsűri megbeszélés keretében.
- c. A Zsűrinek joga van lezárni a Bajnokságot az Általános Bekezdés 5.4.2 paragrafusában foglaltak szerint, amennyiben a Szervezők nem követik a FAI Sportkódex és a Helyi Eljárások dokumentum előírásait.
- d. A nemzetközi zsűri ülései
 - (iii) A zsűritagok kötelesek az üléseken megjelenni, ez alól kivételt képeznek olyan speciális esetek, mint a betegség és a vészhelyzete. Ilyen esetekben a Zsűri Elnöke elfogadhatja az adott zsűritag által kijelölt helyettesítő személyt.
 - (iv) A zsűri üléseit a FAI Nemzetközi Zsűritagok Kézikönyve alapján kell lefolytatni.
 - (v) A zsűrit döntéseit egyszerű többséggel hozza meg. A Zsűri Elnöke köteles minden óvást részletesen jelenteni a FAI-nak.
- e. **A nemzetközi zsűri feloszlata** A zsűri akkor szüntetheti meg működését, ha már valamennyi érvényesen benyújtott óvásról döntött. Amennyiben nincs lezáratlan óvás, akkor sem szüntetheti meg működését mindaddig, amíg az utolsó feladatot követően, az óvás benyújtására vonatkozó határidő le nem jár. A zsűri utolsó feladata a Bajnokság eredményeinek jóváhagyása, továbbá kijelenteni, hogy a Bajnokság érvényesen lezajlott és minden a szabályok és a zsűri döntései szerint történt.

A Nemzetközi Zsűri a versenyzők által közzétett óvások elbírálásával foglalkozik. Minden zsűritagnak semlegesnek és a Bajnokság Igazgatójának döntéseitől függetlennek kell lennie, mindazonáltal készen kell állnia arra, hogy tanácsokat és válaszokat adjon a szabályok értelmezésével és verseny általános levezetésével kapcsolatban, ha erről a verseny tisztségviselői megkérdezik.

3.1 CSAPATOK KIVÁLASZTÁSA

Minden NAC-nak ki kell választania a saját Csapatkapitányát, versenyzőit és segítőit. A NAC-nak (általános esetben a nevezési lapon) tanúsítania kell a Szervezőknek, hogy a választott csapattagok a szabályoknak megfelelnek.

- 3.1.1 A Csapatkapitány, a versenyzők és a csapat tagjai a jelentkezés folytán elfogadják, hogy ezen szabályoknak és a Helyi Eljárásokban foglaltaknak eleget tesznek, továbbá betartják a Szervezők által az Eligazításon vázolt szabályokat és az aktuálisan érvényes légtéri előírásokat. Kötelesek továbbá mindennemű fenntartás nélkül az esemény következményeit elfogadni (lásd például a 3.6 bekezdésben a biztosításokat).

3.2 KVALIFIKÁCIÓK

A versenyző állampolgárának vagy lakosának kell lennie az őt nevező NAC országnak és a FAI Sportkódex feltételeinek eleget kell tennie, épp úgy, mint az Általános Bekezdés állampolgárságról és képviselétről szóló 3.1.3 bekezdésnek, továbbá:

- a. Arany vagy ezüst koszorúval kell rendelkeznie és minimum két Nemzeti Bajnokságon részt kellett vennie;
- b. Parancsnok pilótaként minimum 250 órát repült, amelyből minimum 100 óra vitorlázógépen történt;
- c. Jelenleg is érvényes FAI Sport Engedéllyel rendelkezik.
- d. Olyan pilóta engedéllyel vagy azzal egyenértékű dokumentummal rendelkezik, melyet a vitorlázórepülőket regisztráló ország adott ki, vagy ahol a Bajnokságot tartják;
- e. Ismeri, érti és betartja a FAI Sportkódexben, az Általános bekezdésben, a 3. Bekezdésben beleértve az A Függelékét is és a Helyi Eljárásokban ismertetteket.

A Csapatkapitány:

- *Állampolgárságának meg kell egyeznie az őt nevező NAC országéval, helyettesíthető más nemzetiségű taggal, amennyiben a NAC írásos engedélyt ad a ki a számára, és a szervezők elfogadják.*
- *Lehet versenyző vagy csapat tag, de lehetőleg egy különálló személy. A személyzet tagja bármilyen nemzetiségű lehet.*

3.3 A CSAPATKAPITÁNY FELELŐSSÉGEI

A Csapatkapitány az őt nevező NAC-ot képviseli és ő tartja a kapcsolatot a Szervezők és a csapattagjai között. Amennyiben a Csapatkapitány nem teljesíti ebben a bekezdésben leírtakat, az felfüggesztést vagy diszkvalifikációt von maga után az 1.2.1 pont szerint. A Csapatkapitány:

- a. Törekednie kell arra, hogy biztosítsa a megfelelő, sportszerű viselkedést a csapattársai részéről is, továbbá, hogy a pilóták ne repüljenek abban az esetben, ha betegek vagy alkohol, illetve drog hatása alatt állnak ezáltal veszélyeztetve saját vagy mások életét.
- b. Felelős azért hogy a csapattagjai, érvényes Légialkamassági Bizonyítvány vagy Repülési Engedély birtokában versenyezzenek eleget téve ezzel a saját és a Szervező ország szabályzatának.
- c. Felelős azért, hogy Bajnokság Eligazításán elhangzott információkat a csapat minden tagja megkapja és megértse.

3.4 NEVEZÉS

- 3.4.1 **Jelentkezés a Nevezésre** A belépéshez szükséges nevezés csak a hivatalos nevezőlap kitöltésével, továbbá a nevezési díj befizetésével lehetséges. A hiányosan vagy hibásan kitöltött nevezőlapok nem kerülnek elfogadásra.

A nyitónap előtti négy hónap elteltével, csak üresedés esetén a Szervezők megítélése alapján fogadhatóak el nevezési lapok. . Amennyiben a nevezés a világ túlsó feléről érkezik kivételt lehet tenni.

- 3.4.2 **Jelentkezési Díj** A jelentkezési díj fedez minden működési költséget, mely a Bajnokság ideje alatt felmerülhet, kivéve a felvontatást, melyet a szolgáltatás igénybevételekor kell fizetni a Szervezők megítélése alapján.

- a. A Jelentkezési díjat vissza kell fizetni, amennyiben:
- (i) a Bajnokság elmarad, akkor a teljes összeget,
 - (ii) a Bajnokság félbeszakad, eltörlik vis major helyzet esetén, akkor a fel nem használt díjösszeget,
- b. Abban az esetben, ha a versenyző visszalép, a jelentkezési díjat nem kell visszafizetni.

3.4.3 Pilóták

- a. Minden NAC-nak annyi pilótát nevezhet, amennyit az IGC engedélyez és amennyi a Helyi Eljárásokban meg van adva. A limit 2 induló kategóriánként vagy 3 induló kategóriánként a Női és a Junior versenyeken. A 20 méteres többülékes kategóriában csak egy személyzet (2 fő) nevezhető minden NAC esetében. Amennyiben egy pilóta a végleges jelentkezési határidőn túl visszalép, ugyanazon ország nevezhet a helyébe egy másik pilótát, amennyiben az a személy is megfelel a elosztási eljárásnak.

A nevezést úgy kell elfogadni, hogy egy pilótát együlékes vitorlázógépben, egy pilótát a Szabad osztályú gépben, vagy a teljes pilótafülke személyzetét a 20 méteres több üléses vitorlázógépben. A Kontinentális Bajnokságban, ahol korlátolt számú nemzet vesz részt az IGC Hivatal engedélyezhet magasabb részvételi számot kategóriánként.

- b. A biztonságosan nevezhető száma kategóriánként a hely adottságaitól és a működési eljárásoktól függ. Ebből kifolyólag a nevezhető számát specifikusan az adott versenyre az IGC szabja meg, melyet a Szervezők információira alapozva hoz meg.
- c. A nevezők száma maximum 50 lehet kategóriánként. Ezt a mennyiséget az aktuális Bajnokok száma növelheti.
- d. A jelenlegi Bajnokok további meghívást kapnak az eseményre a hozzájuk tartozó NAC-tól, a következők szerint:
- (i) A Vitorlázó Világbajnokságra: a 20 méteres kategóriát kivéve a jelenlegi FAI Női WGC Bajnokok és a jelenlegi FAI Junior WGC Bajnokok további versenyzőkként részt vehetnek a releváns kategóriákban.
 - (ii) A Kontinentális Bajnokságra: a 20 méteres kategóriát kivéve, bármelyik Kontinens jelenlegi Bajnokai versenyezhetnek a csapatukban további versenyzőként a megfelelő kategóriában

A jelenlegi bajnokok nem számítanak bele az egyes kategóriák résztvevőinek számába.

Azon bajnokok, akik ebben a bekezdésben nem kerülnek említésre NEM kapnak meghívót a további nevezők közé. A Szervezőknek bele kell kalkulálni a végső nevezők számába a további Bajnokok számát is. Lásd.: Függelék 1.

- e. A kétülékes vitorlázógépek a Szabad osztályban egy vagy két fővel repülhetők. A megnevezett parancsnok pilótán kívüli, esetleges személyzeti tag, változó ballasztnak számít, így akár naponta változtatható. Csak a megnevezett parancsnok pilótát kell az eredmények között feltüntetni.

- f. A 20 méteres többletes kategóriában két pilótának kell repülni. A két pilóta egy személyzetnek számít, amit megváltoztatni nem lehet, de a pilóták bármelyik ülést elfoglalhatják az adott versenynapon. Mindkét pilótának, aki a két üléses gépben ül fel kell kerülnie az eredmény listájára és minkettejüknek eleget kell tenni a FAI Sportkódexben és az Általános Bekezdés-ben foglalt követelményeknek.
- g. Amennyiben a nevezők száma vagy a kategóriánként nevezők száma meghaladja az eseményre meghatározott maximum értéket, a nevezők számát csökkenteni kell az IGC országos sorrend alapján. Az eljárás részletes menete az 1. Függelékben található.
- h. A Kontinentális Bajnokságban egy másik kontinenst képviselő NAC a Szervezők engedélyével egy vagy akár több pilótát is indíthat a versenyen, a versenyre meghatározott maximális részvételi szám figyelembevételével. Ezen pilóták *Hors Concours* pontozásban részesülnek, ami az alábbiakat jelenti:
 - a részvételük nem a napi pontozás paramétereibe számolandó;
 - a napi pontjaikat a rendes versenyzők pontozása után számolják ki;
 - a napi helyezésük "HC"-ként kerül fel a listára és nem számmal jelölik;
 - a végső eredményben nem vesznek részt; és
 - a napi és a végső díjosztásban nem vesznek részt.

A Hors Concours szerint induló versenyzők vitorlázórepülőgépeinek eleget kell tenniük a műszaki vizsgálatok követelményeinek épp úgy, mint a rendes versenyzők vitorlázógépeinek.

A Világbajnokságban a *Hors Concours* indulás nem engedélyezett.

- 3.4.4 **A Nevezés visszautasítása** A szervező NAC nem utasíthat vissza egy Bajnokságra nevezőt sem, aki jóhiszeműen és a szabályoknak megfelelően jelentkezik.

3.5 REGISZTRÁCIÓ

- 3.5.1 A versenyhelyszínre való megérkezéskor minden Csapatkapitány és versenyzőik kötelesek megjelenni a Szervezők Regisztrációs Hivatalánál és felmutatni a szükséges dokumentumokat, továbbá meg kell hallgatniuk a kiegészítő információkat.

- 3.5.2 A regisztráció lezártaival, gépcseré vagy pilótacseré nem engedélyezett. Azon pilóták, akik a szükséges dokumentumokat nem mutatták fel és nem feleltek meg a kritériumoknak addig nem repülhetnek, míg a hiányosságokat nem pótolják.

- 3.5.3 A Szervezők szükség esetén az alábbi dokumentumokat és fordításokat kérhetik:

- a. Biztosítást igazoló dokumentum, vagy egészségbiztosítási kártya.
- b. A pilótának:
 - (i) Nemzetiséget igazoló dokumentum vagy tartózkodási engedély (FAI Általános Bekezdés 3.7);
 - (ii) Érvényes Pilóta Engedély vagy ezzel egyenértékű dokumentum, valamint a repült órák számát és a megszerzett jelvényeket igazoló dokumentum; és
 - (iii) a verseny évében érvényes FAI Sport Engedély.
 - (iv) Terápiás Mentesség (TUE)

Amennyiben bármely egészségügyi probléma miatt a versenyző folyamatos gyógyszeres kezelés alatt áll, amely a WADA tiltott listáján szerepel, szükséges megszerezni a Terápiás Mentesség dokumentumot (TUE). Amennyiben szeretné megigényelni ezt a dokumentumot, úgy kapcsolatba kell lépnie a NAC-kal. A TUE a FAI által automatikusan felismerésre kerül. A TUE dokumentumot tegye egy lezárt borítékba és érkezéskor adja át egy személyzeti tagnak. Ez a dokumentum kritikus fontossággal bír a doping teszteléskor.

- c. A vitorlázógépet illetően:

- (i) Érvényes Légialkalmassági Bizonyítvány vagy ezzel megegyező dokumentum (lásd 4.1.2); és
- (ii) A vitorlázógép harmadik személyre szóló biztosítása.

3.5.4 A Szervezőknek a Helyi Eljárásokban meg kell határozni:

- a. Amennyiben további dokumentumok szükségesek, és
- b. hogy milyen dokumentumot kell a pilótának magával vinnie repülés közben.

3.6 BIZTOSÍTÁS

3.6.1 Harmadik személyre szóló biztosítás megkötése, ahogyan a Helyi Eljárásokban is meghatározásra került az nevező NAC felelőssége.

3.6.2 Az egyéni egészségügyi biztosítás minden csapat tagnak kötelező, amely fedezi a balesetek és betegség kezelési költségeit, beleértve a helyi kórházi költségeket és a haza szállítási költségeit is.

4.1 A VITORLÁZÓGÉPEK ÉS FELSZERELÉSEK

4.1.1 A versenyzők maguk gondoskodnak a vitorlázógépről, a szállítókocsiról, autókról és egyéb felszerelésekről, beleértve a GNSS repülési adatrögzítőt, rádiókat, oxigén rendszert, ejtőernyőket és egyéb túlélő felszereléseket.

- a. A vitorlázórepülőgép, a hozzá tartozó berendezések és járművek biztonsága, biztonságos üzemeltetése, valamint a vitorlázórepülőgép légialkalmasságának fenntartása, a versenyző felelősségét terheli.
- b. A versenyen résztvevő vitorlázógépek pilótáinak és utasainak használniuk kell a biztonsági övet és váll hevedereket. Működőképes ejtőernyőt kell viselniük minden versenyrepülés alkalmával, kivéve, ha a repülőgép teljes repülőgéptest mentő ejtőernyő rendszerrel van felszerelve és a helyi szabályok engedélyezik ezen rendszer használatát.
- c. A Szervezők az általuk biztosított útvonal követő eszköz elhelyezését, használatát írhatják elő a vitorlázógépekben amennyiben a Helyi Eljárások dokumentumban ezt közzé teszik.
- d. A Szervezők kötelesek specifikusan megadni a Helyi Eljárásokban, ha további kötelező felszerelést vagy a láthatóságot fokozó jelölést várnak a versenyzőktől.

Kizárólag a 20 méteres többüléssel kategóriában, módosított kormányrendszerekkel rendelkező vitorlázógépekkel nevezett testi fogyatékkal élő pilóták kérhetik bónusz pontozás kialakítását. A bónusz pontozás elrendeléséhez szükséges vizsgálatok az IGC felé terjesztendők még a jelentkezés határideje előtt.

4.1.2 Minden versenyben résztvevő vitorlázógépnek:

- a. Rendelkeznie kell érvényes Légialkalmassági Bizonyítvánnyal vagy Repülési Engedéllyel a versenyrepülést nem kizárva VAGY érvényes regisztrációval UL, ULM vagy Könnyű Sportrepülőek Kategóriában (amely magában foglalja a maximum felszálló súlyt VAGY érvényes regisztrációval UL, ULM vagy Könnyű Sportrepülőek Kategóriában és egy hivatalos súly-és-balansz bizonyítvánnyal, amely a gyártó által meghatározott maximum felszálló súlyt tartalmazza).
- b. Elérhetővé kell tenni a Szervezők számára az első napon történő eligazítást megelőzően minimum 72 órával egy műszaki szemlére abban a konfigurációban, ahogyan majd repülni fog.

A műszaki szemle az alábbiakat tartalmazza:

- (i) az ipari szabványoknak megfelelő összeütközésselhárító adóvevő beépítésének ellenőrzése, amennyiben ennek használata a verseny területén az irányadó jogszabályok által előírt;
- (ii) szimulált pilótafülke vészhelyzeti elhagyás demonstrálása; és
- (iii) minimum kettő, a 2. Függelékből származó biztonsági funkció beépítésének ellenőrzése

A Szervezőknek tanácsolt elvégezni a műszaki szemlét még a hivatalos edzési szakasz megkezdése előtt, hogy a versenyzőknek a verseny megkezdése előtt még valós gyakorlati alapjuk legyen.

A konfiguráción változtatni a teljes verseny időtartama alatt tilos. Kivétel: Kizárólag a Szabad kategóriában engedélyezett teljes szárnypanelek és/vagy szárnyvégek cseréje. Semmilyen műszer nem engedélyezett, amivel látás nélkül lehet repülni. Bármely ilyen műszer meglétét jelenteni kell a Szervezőknek még az ellenőrzés alatt és el kell távolítani. A Szervezők megszabhatják a műszer használatot és az eljárások módját a Helyi Eljárások dokumentumban.

További konfiguráció ellenőrzések és a súly mérési eljárás, melyek a Club és a 20 méteres többülékes kategóriák esetében fordulnak elő megtalálhatók az IGC Eljárások a Hendikap Kategóriák számára nevű dokumentumban, ezen Annex részeként.

Minden a műszaki ellenőrzés által feltárt eltérést ki kell javítani az első versenynapot megelőző este 8 óráig. Addigra minden Flight Recorderből származó repülési fájlt (lásd 5.4) le kell adni a Verseny Hivatalában. A fentiek nem végrehajtása a verseny felszállás megtagadását vonja maga után.

A konfiguráció alaki és méretbeli jellemzője a vitorlázógép elsődleges szerkezetének, magába foglalva pl. a mozgatható kormányfelületeket, futóművet, szárnyvégeket és a szárny vég toldókat. A konfiguráció megváltoztatásáról akkor beszélünk, ha az elsődleges szerkezet formája vagy annak méretei megváltoznak vagy, motoros vitorlázógép esetében a motor beépítésén vagy a légcsavaron változtatnak. Az "Műszer" kategóriába tartozik minden olyan hordozható eszköz, amely giro- vagy inerciális platformot, vagy nagy pontosságú GNSS helymeghatározó technológiát használ.

- 4.1.3 A vitorlázógépet érő sérülést kötelesek azonnal jelenteni a Szervezőknek. A sérült repülőgép javítható. Az alábbiakat javítás helyett cserélni kell: kormánylapok, a teljes vízszintes vezérsík, féklapok, ivelőlapok, a kabintető, futómű kerék és fedőajtók, légcsavarok, nem szerkezeti áramvonalazók és a szárnyvégek, de nem a teljes külső szárnypanel.

Nem a pilóta hibájából eredő, sérülés esetén a repülőgép vagy annak bizonyos részeit érintő cserékhez a Bajnokság Igazgatójának beleegyezése szükséges. A leszállásból adódó sérülések általános esetben a pilóta hibájának tekintendő.

- 4.1.4 Azon versenyzők, akik ütköznek repülés közben, nem folytathatják a repülést, hanem azonnal le kell szállniuk, amint lehet. Mindkét ütköző pilótát, az ütközés pozíciójának megfelelően terepre szállt pilótaként pontoznak.
- 4.1.5 A Bajnokság alatt azokon a napokon, amikor repülési feladatokat adnak ki, a versenyző repülőgépek csak a kiírt feladatot repülhetnek, kivéve, ha a Szervezők tesztrepülést engedélyeznek a belátásuk szerint.
- 4.1.6 A Szervezőknek joguk van a teljes Bajnokság ideje alatt egészen a díj kiosztásig bármely versenyző vitorlázógépet megvizsgálni.

4.2 MAXIMUM FELSZÁLLÁSI SÚLY

- 4.2.1 A repülőgép légialkalmassági dokumentumában meghatározott limiten kívül az alábbi Maximum Felszállási Súlyokat (MTOM) és szárny terhelési limitet kell alkalmazni:

- a. Szabad Kategória – 850 kg.
 - (i) A szárnypanelek és a szárnyvégek cseréje a Bajnokság ideje alatt engedélyezett.
 - (ii) 18 M Kategória – 600 kg.
- b. 15 M és Standard Kategória – 525 kg.
- c. Club Kategória – Eldobható ballaszt nem engedélyezett, továbbá az MTOM limitálja az alábbiakat:
 - Maximum engedélyezett Felszállási Súly, és
 - Maximum engedélyezett Felszállási Súly vízballaszt nélkül

a Típusalkalmassági Bizonyítványának alapján.

- d. 20 méteres többülékes Kategória– 800 kg.
- e. 13.5 méteres Kategória – 350 kg.

- f. A Szervezők a fenti maximum felszállási súlyok további korlátozását is elrendelhetik, figyelembe véve olyan tényezőket mint, mint a felszállási akadályok, repülőtér, leszállópálya, vontató gép limit, illetve az uralkodó időjárás.

A Típusalkalmassági Bizonyítványban szereplő Maximum engedélyezett Felszállási Súly egyik repülőgép esetében sem haladható meg.

- 4.2.2 A felszállási súly ellenőrzését még a Grid elérése előtt el kell elvégezni. Súly hozzáadás vagy a konfiguráció / személyzeti tag (Szabad Kategória) változtatása a súlymérő ponton túl tilos.

A Helyi Eljárásokban a súly mérési eljárásokról minden információt meg kell adni.

4.3 FAROKJELEK

- 4.3.1 A Szervezők által érvényesített farokjeleket fel kell tüntetni:

- a. A függőleges vezérsík mindkét oldalára és/vagy az oldalkormányra. Ezeknek legalább 30 cm magasnak kell lenniük.
- b. A szállítókoszin és a versenyző autóján.

- 4.3.2 A farokjel nem állhat több, mint három betűből vagy számból vagy ezek kombinációjából, sima blokk stílusban egy színnel, amely erősen elüt a repülőgép színétől.

- 4.3.3 A Szervezők azon farokjelek megváltoztatását kérhetik, melyek hasonlítanak egy másik farokjelre, vagy valamilyen okból kifolyólag zavaróak, nem elég kontrasztosak vagy olvashatatlanok. Azon versenyzők felszállása megtagadható, akik nem tesznek eleget a Szervezők kérésének.

5.1 ÁLTALÁNOS

Felhő repülés és engedély nélküli műrepülés tilos. Minden olyan manőver, mely repülés közben vagy a földön másokra ártalmas lehet tilos és büntetendő, továbbá a versenyzőknek kerülni kell a víz ballaszt olyan módon történő dobását, amellyel a többi versenyző repülését megzavarja, befolyásolja.

5.2 ELIGAZÍTÁS

Minden reggel kell egy eligazítást tartani az edzés és a verseny repülés napjain, amikor az aktuális meteorológiai és a napi feladatokkal kapcsolatos információk ismertetésére kerül sor. Az eligazítás tartalmazhat egyéb információkat is, amiket a Helyi Eljárásokban nem tettek közzé.

- a. Minden pilóta köteles részt venni az eligazításon, kivéve, ha a saját hibáján kívüli ok miatt nem tud jelen lenni, eabban az esetben őt a Csapatkapitánynak kell képviselnie.
- b. Az eligazításon elmondott biztonsági előírásoknak meg kell egyezniük a Helyi Eljárásokban adott információkkal.
- c. A repülési és biztonsági előírásokat írott formában át kell adni a Csapatkapitánynak. Minden olyan előírás, mely szóban kerül átadásra a Csapatkapitány aláírásával lesz elfogadott.
- d. Az eligazítás befejezésének ideje és az első felszállás között nem lehet kevesebb idő telhet el több, mint 30 perc. A Griden történő eligazítás és feladatkiosztás és az első felszállás között nem lehet kevesebb, mint 15 perc.

5.3 KÜLSŐ SEGÍTSÉG A VERSENYZŐKNEK

Az alábbi korlátozásokat azért hoztuk létre, hogy a verseny amennyire lehetséges szóljon az egyének közti közvetlen versenyről és a versenyzők Csapaton kívüli irányítást vagy segítséget ne kapjanak.

5.3.1 Rádió kommunikáció

- a. Hang alapú rádió kommunikáció. Hang alapú rádió kommunikáció kizárólag a pilóták, csapatok és a Szervezők között engedélyezett a Szervezők által előírt frekvenciákon.
- b. Adat alapú rádió kommunikáció. Adat alapú rádió kommunikáció a versenyzők, illetve a versenyzők és a föld között tiltott kivéve a következő eseteket
 - biztonsági okokból
 - az ütközés elkerülése végett
 - vagy azokban a speciális esetekben, amikor a Szervezők ezt engedélyezik (a biztonsági növelése vagy a repülés végrehajtásához szükséges okokból)
- c. A Helyi Eljárásokban egy közös frekvenciát kell kijelölni a versenyzők számára amit a repülés alatt mindig figyelniük kell a repülés biztonság érdekében

Egy frekvenciát kell kijelölni a felszálláshoz, az induláshoz, az érkezéshez és a leszálláshoz. Azonos területeket felett repülő mindegyik Kategóriának közös frekvenciát kell használniuk. A biztonság javítása érdekében a versenyzőknek folyamatosan figyelniük kell a kijelölt frekvenciákat különösképpen a vontatás alatt, a start előtt, az érkezésnél, a leszállásnál és mikor más gépekkel együtt termikének

- 5.3.2 **Egyéb segítség** Vezetés, kísérés vagy emelés keresés a nem a versenyen résztvevő repülőgépek által tilos. Azon versenyzők, melyek a kiírt feladat végrehajtását feladták, vagy a feladat törlése után még mindig a levegőben vannak, kötelesek leszállni a verseny repülőterére mindenféle késedelem nélkül. Továbbá nem vezethetik, kísérhetik vagy segíthetik a még feladatot teljesítő másik kategória versenyzőit.

Az 5.3 bekezdésben foglalt szabályok bármely módon történő megsértése csalásnak minősül.

5.4 **Ellenőrzési eljárások** A repüléseket a GNSS Repülési Adatrögzítő (FR) kontrollálja.

- a. A versenyen használt FR-k típusait az IGC-nek még a műszaki szemle kezdete előtt jóvá kell hagynia, továbbá az aktuálisan érvényes Technikai Specifikációk a GNSS Repülési Adatrögzítőkre című dokumentum elvárásainak meg kell felelniük. Érvényes kalibrációs bizonyítványra van szükség minden FR esetében.
- b. A pontozást figyelembe véve minden pilóta maximum két FR-t jelölhet meg, amelyekből a repülési fájlokat fel kell tölteniük. A pilóta köteles a két FR közül az egyiket, Elsődleges FR-nek megválasztani. A repülési fájlokat az edzési szakasz első napjától kezdve az első verseny nap előtti nap este 8 óráig köteles leadni. (Lásd a megjegyzést). A motoros repülőgépeket érintő további információkért olvassa el az 5.4d bekezdést.

Megjegyzés: Egyéni kivételek elbírálását az Igazgató végzi. Az edzés szakasz alatt nem kötelező a hajtómű nélküli vitorlázógépek felszállása kizárólag a repülési fájl leadása céljából.

- c. Az FR rögzítési gyakoriságát 5 másodpercre vagy annál kevesebbre kell állítani. Ezen szabály megsértése szankciókat von maga után. Az FR-eket minimum két perccel be kell kapcsolni az első felszállás előtt, hogy a magassági alapvonal beállításra kerüljön.
- d. Minden motoros vitorlázógépnek, melyet légi vontatással indítanak, muszáj az alábbi eljárást legalább egyszer az edzési periódus kezdete és az első verseny nap rajtja között elvégezni (mindkét FR használatával): A leoldás után a motor bekapcsolását 5 percen belül el kell végezni és maximum 2 percig lehet jártni a pozitív MoP jelölés érdekében a repülési fájlban. Ezen eljárást minden nap el lehet végezni a motor ellenőrzése céljából, de egyszer kötelező:
 - 1) Amennyiben az FR repülési fájlja pozitív eredményt, motor működést mutat.
 - 2) Az egymást követő verseny napokon készített repülési fájljának evidenciát kell mutatnia, miszerint az MoP érzékelése működik. Amennyiben a MoP érzékelés evidenciája hiányzik, a repülés érvénytelen.
- e. Amennyiben mindkét kijelölt FR elromlik és ezáltal a repülési fájl több mint egy perccig megszakad, akkor a vitorlázógép terepre szállt minősítést kap, kivéve, ha megfelelő bizonyíték van arra, hogy a versenyző a repülési fájl megállása alatt nem sértett légtérrel vagy motoros gépek esetén nem használta az MoP-t.
- f. A versenyzők kötelesek mindegyik repülési napon leadni a repülési fájljukat, amikor felszálltak függetlenül attól, hogy aznap a repülés miként alakult. Amennyiben a leadott repülési fájl nem ad az aznapi összes repülésről információt, további repülési fájl leadására van szükség abból a célból, hogy minden repülésről legyen megfelelő adat.
- g. A Szervezők kérhetik a másodlagos repülési fájl leadását abban az esetben, ha az elsődleges FR repülési fájlja nem ad megfelelő bizonyosságot a feladat végrehajtásáról. A Verseny Vezető kérheti a fedélzeten vitt összes FR fájljának leadását, függetlenül az esetleges meghibásodástól.
- h. A Szervezőket értesíteni kell mindennemű FR cseréről, beállítás változtatásról valamint az elsődlegesség megváltoztatásáról is. Ezen szabály megsértése büntetést von maga után.

5.4.1 **Magasság mérés** A feladatlapon a napi QNH-t fel kell tüntetni!

Ebben a Függelékben, a Helyi Eljárásokban, a Feladatlapon és az Eligazításon is minden magasság MSL (tengerszint feletti magasság) vagy QNH (a közzétett nyomásszint feletti magasság) ként van jelölve. QNE magasságot (standard nyomás szerinti magasság) amit Repülési Szintként (Flight Level, FL) is használunk, ezen szabályzatban nem határozzuk meg, habár a Tiltott Légterek dokumentumban használatuk előfordulhat.

A vitorlázógép MSL magassága egy adott pontban és a felszálláskor rögzített nyomásmagasság különbsége és a repülőtér magasságának (elevation) összege. Amennyiben a felszálláskori nyomásmagasság hiányzik, a Pontbíró a a napi QNH-val módosított kalibrált nyomásmagasságot fogja helyette felhasználni, azonban ezen eljárás büntetést von maga után.

A Pontbíró által meghatározott MSL magasságoknak egyezniük kellene a felszállás előtt a repülőtér magasságára beállított magasságmérő mutatójával.

A vitorlázógép QNH magassága a napi QNH érték által adott nyomásmagasság és a repülőtér magasság különbségével módosított MSL magasság. Amennyiben a felszálláskori nyomásmagasság hiányzik, a fent említett eljárás és büntetés alkalmazandó

A Pontbíró által meghatározott QNH magasságoknak egyezniük kellene a napi QNH-ra beállított magasságmérő mutatójával.

A vitorlázógép QNE magassága az 1013.2 szerinti nyomásmagasság és a repülőtér aktuális magassága közti különbséggel módosított MSL magasság. Amennyiben a felszálláskori nyomásmagasság hiányzik, a fent említett eljárás és büntetés alkalmazandó

A Pontbíró által meghatározott QNE magasságoknak egyezniük kellene a 1013.2-ra beállított magasságmérő mutatójával.

A Szervezők ha lehetséges óvakodjanak a QNH és a QNE használatától abban az esetben, ha a Tiltott Légtér vertikális korlátait szeretnék meghatározni. Ezt a feladatot a magasságmérő puffer (Sportlimitek) óvatos használatával lehet teljesíteni.

5.4.2 A Verseny Igazgató büntetést szabhat ki a GNSS eszköz (FR) vagy a Nyomkövető nem szabályos használata, adat bázisukba vagy belső programjukba avatkozás esetén,

6.1 A FELADATOK TÍPUSAI

Az alábbi feladatok közül lehet választani a Bajnokság alatt. Egyik feladat sem írható ki többször, mint a versenynapok 67%-a bármelyik kategóriában.

- **Racing Task** (Sebességi feladat)
- **AAT** (Kijelölt területű feladat)
- **DHT** (Távolsági hendikep feladat)

6.2 FELADATOK DEFINÍCIÓI

6.2.1 **Racing Task (RT)** Sebességi feladat 2 vagy több kijelölt Forduló Pont ,a cél és a verseny kijelölt területén belül. A feladat a Start, a Fordulópontok (sorrendben) és a Cél kijelölésével határozzák meg.

A hazaérők "távolsági pontok" (minden hazaérő pilóta ugyanazt a távolsági pontot kapja), és a "sebességi pontot" kapnak.

Azok, akik nem érnek haza csak "távolsági pontot" kapnak (a távolsági pont a leghosszabb repült távolsághoz képest van kiszámolva).

6.2.2 **AAT (Kijelölt területi feladat)** Sebességi feladatkét vagy több meghatározott területen való átrepülés, majd a leszállás a verseny területén. A feladat a Start, a Kijelölt területek (sorrendben) a Cél és a feladat ideje megjelölésével határozzák meg.

A hazaérők "távolsági pontokat" (minden hazaérő pilóta ugyanazt a távolsági pontot kapja), és a "sebességi pontokat" kapnak. A sebesség kiszámításához a hazaérkezők távon töltött idejét vagy a minimum feladat idejét veszik alapul amelyik a hosszabb.

Azok, akik nem érnek haza csak "távolsági pontot" kapnak (a távolsági pont a leghosszabb repült távolsághoz képest van kiszámolva).

6.2.3 Távolsági Hendikep Feladatok (DHT) Ugyanaz, mint a Racing Task

6.3 FELADATOK LEÍRÁSA

6.3.1 Versenyfeladat (Racing Task)

- a. A Szervezőknek meg kell határozni egy Indulási vonalat, kettő vagy több Fordulópontot (7.5.1), melyeket sorban kell teljesíteni és a Célvonalat.
- b. A feladat akkor érvényes, ha a versenyző átrepülte az indulási vonalat, elérte a kijelölt Fordulópontokat a megadott sorrendben és a Célvonalat. A Fordulópont akkor számít elértnek, ha a versenyző beleért a Fordulópont Megfigyelési Zónába.
- c. A Feladat Távolsága az a távolság, ami az Indulási vonaltól a Célpontig tart beleértve a kijelölt Fordulópontokat is, nem beleértve az Indulási kör és a Célkör sugarát (amennyiben használják)
- d. Minden a versenyzőknek adott pont elbírálásakor (a 8. Pont értelmében), figyelembe kell venni a Marking Distance és a Marking Time fogalmát, amik a következők:
 - (i) Egy befejezett feladat esetében a Marking Distance a Feladat Távolsága.
 - (ii) Ha a versenyző az utolsó száron száll terepre , a Marking Distance az Indulási Ponttól,(nem beleszámítva az Indulási Kör sugarát(ha használva volt)) minden Fordulóponton át a Cél Pontig tartó távolságnem beleszámítva a leszállás helye és a Cél pont közötti távolságot.Ha az utolsó szárona repült távolság kisebb mint nulla, azt nullának kell venni.

- (iii) Ha a versenyző bármelyik száron száll terepre, a Marking Distance az a távolság ami az Indulási vonaltól (nem beleszámítva az Indulási Kör sugarát) az érintett Fordulópontokon keresztül hozzáadva azt a távolságot amit a befejezetlen száron repült. A befejezetlen száron repült távolság az aktuális szár hossza kivonva belőle a terepre szállás helye és a következő fordulópont közötti távolságot. Ha a befejezetlen száron repült távolság kisebb mint nulla, azt nullának kell venni.
- (iv) A hazaérők esetében a Marking Time a legkedvezőbb mért Indulási és Hazaérkezési idő közötti eredmény. Azoknak, akik nem érnek haza a Kijelölt idő nincs meghatározva.
- (v) A hazaérők esetében a Marking Speed a Marking Distance osztva a Marking Time-al. Azoknak, akik nem érnek haza a Marking Speed nulla.

6.3.2 Kijelölt területi feladatok (AAT)

- a. A Feladat kiírónak meg kell határozni az Indulási vonalat, kettő vagy több Kijelölt területet (7.5.2), melyeket sorban kell teljesíteni, a Célvonalat és a Minimum Feladat Időt.

Az alábbi távolságokat kell feltüntetni a feladatokról szóló információk között a pilóták részére:

- A nominális Feladat Távolság, ami mindig a Kijelölt területek középpontjait összekötve adódik.
- A minimum és maximum Feladat Távolság ami a Kijelölt Területeken keresztül elérhetők.

A Kijelölt Területeknek elég nagyoknak kell lenniük ahhoz, hogy a pilótáknak lehetősége legyen növelni a repült távolságot, ha az átlagsebesség nagyobb a vártnál, azért, hogy elkerüljék a Minimum Feladat idő előtti hazaérkezést

- b. A feladat akkor érvényes, ha a Versenyzőnek van érvényes Indulása, berepült minden egyes Kijelölt területre a feladatlapon meghatározott sorrendben, és átrepült a Célvonalon (kör).
- c. Jóváírt Optimális Fix Minden Kijelölt Területen egy vonatkozási pont meghatározható, ami az előző szár végét és a következő szár elejét jelzi. A Feladat kiíró határozza meg a vonatkozási pontokat úgy, hogy mindig a leghosszabb jóváírt távolságot eredményezze.
- d. Minden a versenyzőknek adott pont (a 8. résznek megfelelően) elbírálásakor figyelembe kell venni a Kijelölt Távolságot és a Kijelölt Időt.
 - (i) Befejezett feladat esetén a Marking Distance az Indulási vonal és a Célvonal közötti távolság beleértve a Jóváírt Optimális Fixeket, míg az Indulási Kör és a Célkör sugara (ha használva volt) nem számít bele.
 - (ii) Ha a versenyző az utolsó száron száll le, a Marking Distance az Indulási vonaltól az Optimális Fixeken át a Célvonalig tartó távolság nem beleszámolva a leszállási pont és a célvonal közötti távolságot. Ha a repült távolság az utolsó lábon kevesebb, mint nulla, akkor az nullának értendő.
 - (iii) Ha a versenyző bármelyik száron száll terepre akkor, a Marking Distance az Indulási vonaltól az Optimális Fixeken át a következő Kijelölt Területig (amely a leszállási ponthoz a legközelebb áll) tartó távolságot jelenti. Ha a repült távolság az utolsó száron kevesebb, mint nulla, akkor az nullának értendő.
 - (iv) A hazaérkezők esetén a Marking Time az eltelt idő a legkedvezőbb érvényes Indulási idő és a Hazaérkezési idő között vagy a Minimum Feladat Idő amelyik a nagyobb. A haza nem érkezők esetén a Marking Time nem meghatározható.
 - (v) A hazaérkezők esetén a Marking Speed egyenlő a Marking Distance osztva a Marking Time. Nem hazaérkezők esetén a Marking Speed nulla.

6.3.3 Távolsági Hendikep Feladatok(DHT)

2020-ban az IGC engedélyezte a Versenyfeladatok (Racing Task), a Távolsági Hendikep Feladatok (DHT) variálását, és lehetővé tette azon Világbajnokságokon, ahol hendikepeket használnak.

A DHT-ben, a Fordulópontok Megfigyelési Zónáinak sugár a repülőgépek hendikepjétől és az útirány szögétől függően változnak. Mint a Versenyfeladatnál a Fordulópont akkor számít érvényesnek, ha a Megfigyelési Zóna érintve lett. Az indulási és a Célvonal paraméterei változatlan marad.

A pontozás és a büntetés is azonos a Versenyfeladatokkal.

Minden Fordulópont Megfigyelési Zóna sugara a Feladatlapon van feltüntetve.

A Megfigyelési Zóna sugarának képlete fejlesztés alatt áll és az IGC Eljárások Hendikeppelt Kategóriák címűdokumentumban lesz közzétéve.

7.1 A FELVONTATÁSI SORREND, GRID

A kategóriák felvontatását elkülönítve kell indítani. A kategórián belüli vontatási sorrendet az első repülési nap előtt meg kell határozni.

- a. A kategórián belüli vontatási sorrendet rotálni kell Verseny Naponként az adott kategóriában, a következők szerint:
 - (i) kb. 2/7 arányú vitorlázógép szám kerüljön hátulról előre vagy:
 - (ii) vagy több vitorlázógép sor kerüljön hátulról előre, hogy a fenti arány megvalósuljon. Az egyes sorokban az egyéni pozíciók irrelevánsak.
- b. A vontatási sorrendet, Gridet, kora reggel kell közzétenni. A vitorlázógépeknek a Griden kell lenniük a Szervezők által megszabott időben.
- c. A "Grid Time" az az idő, amikor a kategóriában minden repülő a Griden van felvontatási pozícióban. A Szervezők kötelesek a Grid Time-t pontosan megadni az eligazításon és a Feladatlapon egyaránt.
- d. Csak a Gridre időben kikerkezett vitorlázógépeket kell figyelembe venni az indulási vonal nyitás vagy zárás tekintetében.
- e. A Szervezőknek ki kell kötniük a Helyi Eljárásokban, miszerint a víz ballaszt kiüríthető-e a kötelező súlymérést követően és amennyiben igen, az milyen szabályokhoz kötött.

7.2 A FELVONTATÁS

7.2.1 Definíciók

- a. A "Contest Site Boundary" a verseny azon földrajzi területének vagy területeinek a határa a repülőtér környékén, ahol a versenyző leszállása esetén felvontatásra jogosult.
- b. A Vontatási Légtér, az a meghatározott földrajzi terület, ahol a vitorlázógépek leoldanak a vontatógépekről vagy a motorosvitorlázógépek leállítják motorjukat.

7.2.2 **Contest Site Boundary** A verseny ezen területének határait a Szervezők határozzák meg és a Helyi Eljárásokban teszik közzé.

- a. A Szervezőknek vissza-szállási területet kell kijelölniük, melyet be kell mutatni az eligazításon.
- b. Az a versenyző, aki egy verseny felszállás után a Contest Site-n kívül landol, nem szállhat fel újra a versenyben aznap.

7.2.3 **Felvontatási periódus** A felvontatási periódust az eligazításon kell bejelenteni és a Feladatlapon megadni. A felvontatási periódus végét úgy kell megszabni, hogy az még az esetlegesen a feladatról érkező pilóták előtt érjen véget. Amennyiben a Szervezők késleltetik a felvontatás kezdetét, az egyéb releváns időpontokat is késleltetni kell, vagy a napot törölni.

A felvontatásokat úgy kell megszervezni, hogy egy kategóriát minél gyorsabban el lehessen indítani. A versenyző, amennyiben kész a felszállásra, nem utasíthat vissza vontatást a vontatási periódus vége előtt.

7.2.4 A vontatás felfüggesztése

A felvontatás megkezdése után a Szervezők biztonsági és igazságossági okokból megállíthatják a felvontatást. Amennyiben a felfüggesztés oly szinten elhúzódna, hogy az nem igazságos előnyhöz juttatná a már levegőben levőket, a Verseny Igazgatónak leszállást és új Gridet kell elrendelnie vagy a napot törölni kell.

7.2.5 A Feladat késleltetése vagy törlése

A Szervezők késleltethetik vagy törölhetik az indulási vonal nyitását amennyiben úgy vélik, hogy a kondíciók nem megfelelőek az adott feladat biztonságos és igazságos végrehajtásához.

7.3 FELVONTATÁSI ELJÁRÁSOK

7.3.1 Felvontatások száma Minden repülőgép maximum háromszor szállhat fel naponta.

- a. Amennyiben a kategória első vontatása előtt egy vitorlázógép nem kész a vontatásra a Szervezők hibájából, a kategória felvontatását nem lehet megkezdeni
- b. Amennyiben egy pilóta saját kezdeményezéséből adódóan elhalasztja az első vontatását, vagy ha nem áll készen a felszállásra, amikor rákerül a sor, az adott vontatást elveszti (beleszámolandó a három vontatásba)
- c. A második vagy harmadik vontatását igénylő versenyzőt meg kell vontatni amint lehetséges. Amennyiben az Igazgató úgy látja, hogy az újravontatás nem korlátozza, zavarja az éppen vontatott kategóriát, akkor elrendelheti az azonnali újravontatást. Máskülönben az újra vontatni kívánó versenyzőnek várnia kell, az éppen vontató kategória utolsó repülőjének elindulásáig.
- d. Hivatalos vontatásnak minősül minden a pilóta vagy a vontatógép által a szabályoknak nem teljesen megfelelő felszállás, ha a pilóta megpróbál a levegőben maradni. Nem minősül hivatalos vontatásnak, amennyiben a pilóta azonnal vissza-száll, még akkor sem ha a Contest Site területén kívül ér földet de késedelem nélkül visszatér a vontatási helyhez.

7.3.2 **Motoros vitorlázógépek** A motoros vitorlázógépek saját motorjukkal vagy vontatással szállhatnak fel. A Szervezőknek a Helyi Eljárásokban le kell írni az alkalmazandó eljárást.

- a. Ha a motoros vitorlázógép saját motorral száll fel, a motort le kell állítani a kijelölt vontatási terület felett és a megszabott magasságon vagy alatta a Helyi Eljárások szerint. A megszabott magasság túllépése motorral, büntetést von maga után, kivéve ha a versenyző azonnal leszáll a repülőtérré. Amennyiben a megszabott magasság nagyobb, mint a vontatási magasság, akkor a motoros vitorlázógépnek vissza kell süllyednie a vontatási magasság alá a büntetésmentes startja előtt. Minimum egy, a FR által rögzített, a vontatási magasság alatti pont hiánya esetén a magasság különbség büntetést von maga után.
- b. A motoros vitorlázógépnek a második önerős vagy vontatásos felszállása előtt vissza kell szállnia, különben a motor indításáig kap pontot.
- c. Olyan eljárás, ami hozzájárul ahhoz, hogy a motoros vitorlázógép leszállás nélkül újra indítsa motorját új felszállás céljából akkor használható, ha:
 - (i) Az eljárást a Helyi Eljárások-ban leírták
 - (ii) A kategóriában minden vitorlázógép motorral felszerelt.

7.3.3 **Vontatási Terület** A vontatási területeket és a vontatási útvonalakat a Helyi Eljárásokban kell leírni. A vontatási területeket el kell különíteni és úgy elhelyezni, hogy biztonságos és hatékony vontatást tegyen lehetővé.

A vontatási magasságot a Helyi Eljárásokban meg kell adni, bár az az Eligazítás során módosítható.

- a. Minden vontatási területet egy időben általában csak egy kategória használhat.
- b. A pilóták addig nem oldhatnak le, amíg a vontató pilóta szárnyvég billegtetéssel nem jelez. Leoldás előtti behúzás tilos.

- c. A Szervezőknek meg kell győződniük arról, hogy a vontatási területek és a vontatási magasság úgy került meghatározásra, hogy megfelelő idő illetve magasság veszteség után, a versenyzők számára a Contest Site-nbelüli leszállás az új felszálláshoz, biztonságosan kivitelezhető.
- d. A Szervezők meghatározhatnak a Contest Site környékén olyan területeket, ahol a folyamatos körözés tilos vagy ahol a körözés csak egy irányban végezhető. A körözésről szóló szabályokat a Helyi Eljárásokban közzé kell tenni.

7.4 AZ INDULÁS

7.4.1 Definíciók

Indulási Pont – az indulási vonal felezőpontja vagy az indulási kör középpontja.

Kijelölt Indulás - lehetséges indulási idők használata, a vonalnyitás eredeti időpontjával kezdve (lásd 7.4.5a), meghatározott, szabályos intervallumok szerint.

Az indulási idő - vagy:

- az az idő, amikor a versenyző átlépi az indulási vonalat vagy az indulási kört, a legközelebbi másodpercre interpolálva, vagy
- ha a Kijelölt Indulás van érvényben, akkor a versenyző indulási vonal átlépése előtti legközelebbi Kijelölt Indulási Idő.

7.4.2 **Indulási Opciók** Minden egyes versenynapon az alábbi Indulási Opciók közül egy használható. A választott opciót fel kell tüntetni a Feladatlapon, a lehetséges releváns paraméterekkel együtt.

- a. A Normális Indulás Nincsenek paraméterek.
- b. A Kijelölt Indulás A Kijelölt Indulási Intervallumot fel kell tüntetni a Feladatlapon. A közzétett intervallumnak 10, 20 vagy 30 percesnek kell lennie.
- c. A PEV Indulás Két paramétert kell megadni a Feladatlapon: a PEV Várakozási Időt és a PEV Indulási ablakot. Minden paraméter értéke 5, 6, 7, 8, 9, vagy 10 perc.

7.4.3 **Indulási Geometria** A Szervezőknek ki kell választani, hogy melyik Indulási Geometriát kívánják használni a verseny során. A Kiválasztott Indulási Geometriát fel kell tüntetni a Helyi Eljárások dokumentumban. A lehetőségek a következők:

- a. **Indulási vonal:** Az a meghatározott hosszúságú vonal, amely merőleges az első Forduló Pontra vagy a Kijelölt Terület középpontjára mutató irányra.
- b. **Indulási kör:** Az Indulási Pont középpontú kör megfelelő sugárral, hogy lefedje a Contest Site-t és a vontatási területeket.

7.4.4 Indulások Érvényessége

- a. Az indulás akkor érvényes, ha a FR repülési fájlja bizonyítja, hogy a versenyző a rajtvonalat átlépte a Feladatlapon előírt irányban vagy elhagyta az indulási kört, az indulási vonal nyitása után.
- b. Amennyiben a versenyzőnek nincs érvényes indulása, kategóriájának indulási vonalának nyitása után, indulását érvényesíthetik, ha a FR repülési fájlja tartalmaz érvényes repülési pontot az indulási vonal vagy kör 500 méterén belül, az indulási vonal nyitása után, Az indulási idő az adott repülési ponttól számítandó, azonban a büntetés függ az indulási vonal vagy kör és az adott pont távolságától. Ha a versenyző FR repülési fájlja nem tartalmaz érvényes repülési pontot 500 méteren belül az indulási vonal vagy körhöz képest, a versenyzőnek nincs érvényes indulása.

7.4.5 **Indulás Folyamata** Az indulási vonal nyitása normális esetben 30 perccel a kategória utolsó versenyzője számára felajánlott vontatás időpontja után történik. A 30 perc csökkenthető, amennyiben az Igazgató megítélése szerint, a csökkentett időperiódus a kategória minden versenyzője számára igazságos indulási lehetőséget biztosít. A minimum időperiódus 20 perc.

Az Igazgató döntését befolyásoló tényezők: a vitorlázórepülési körülmények, a kategória mérete, a vontatási terület és az Indulási Pont közti távolság és a vontatási hatékonyság.

a. Az indulás vonal nyitásának idejét percre kerekítve kell meghatározni és rádióon kell bejelenteni. A vonal nyitás bejelentésének folyamatát a Helyi Eljárásokban közzé kell tenni. A bejelentett időben az indulási vonal megnyílik.

Amennyiben késleltetni kell az indulási vonal nyitását, az új indulási vonal nyitás idejét legalább 3 perccel a régi indulási vonal nyitás ideje előtt be kell jelenteni

b. Az indulási magasság (MSL) esetleges korlátozását, az eligazításon be kell jelenteni. Az indulási vonal nyitása után és az érvényes indulást közvetlen megelőzően, a pilótának teljesítenie kell minimum egy érvényes FR repülési pontot az indulási magasság alatt.. Amennyiben ezt nem teljesíti, az büntetést von maga után.

c. A hivatalos naplemente ideje után, vagy ha már minden versenyző megérkezett, az indulási vonal vagy kör bezár. Az indulási vonal vagy kör a fentiekől eltérő zárásának körülményeit a Helyi Eljárásokban részletezni kell. Az indulási vonal vagy kör zárása után nincs érvényes indulás.

d. A PEV Indulás Folyamata

PEV indulás esetén a pilótáknak egy Pilot Event-t kell nyomnia az elsődleges FR-n még az indulási vonal vagy kör átlépése előtt.

A PEV megnyomásával egy intervallumot hoz létre, amelyben büntetésmentes indulás kezdeményezhető. Az intervallum a PEV Várakozási Idő letelte után indul és a PEV Indulási Ablak idejének letelte után végződik.

A PEV gomb bármikor megnyomható, de mindössze háromszor (a Pontozó Bíró figyelmen kívül fogja hagyni a harmadik lenyomás után történő lenyomásokat). Minden PEV nyomással törlődik az előző Indulási Ablak és újraindul a Várakozási Idő.

Ha 30 másodpercen belül több PEV rögzítésre kerül, az egy PEV-nek fog számítani, amelyet az első PEV lenyomásától számolnak.

Sikertelen PEV rögzítés vagy a büntetésmentes intervallon kívüli érvényes indulás büntetést von maga után.

Megjegyzés: Csupán az elsődleges FR használható a PEV céljából. Az indulás érvényességéről a 7.4.4. bekezdésben esik szó, melyet ez a bekezdés nem befolyásol. A PEV az indulási vonal nyitása előtt is megnyomható.

7.4.6 **Többszörös Indulás** Több érvényes indulás esetén a versenyzőnek joga van arra, hogy az értékelésnél a legtöbb pontot adó indulását vegyék figyelembe. Egy megfelelően lerepült feladat utáni indulás nem számít érvényesnek.

A versenyző minden nap csak az először megrepült feladat értékelését kérheti.

7.5 AZ ÜTKÖZÉSEK ELKERÜLÉSE ÉS A NYOMONKÖVETÉS

- 7.5.1 Az ütközések elkerülése végett az adó-vevőket (FLARM) be kell kapcsolni és azt helyzetmeghatározással kapcsolatos információ közlésre állítani.
- 7.5.2 A pilóták átkapcsolhatnak az alacsony energiájú és a csökkentett információs módra, illetve beállíthatják a "nincs követés" verziót.

7.6 FORDULÓPONTOK ÉS KIJELÖLT TERÜLETEK

- 7.6.1 A Fordulópont az útvonal két szakasza közti pont. A Fordulópont Értékelési Zónája egy függőleges hengeren belüli légtér, melynek középpontja a Fordulópont. A Racing Task esetében henger hatósugara 500 m, illetve a Távolsági Hendikep Feladatok esetén a feladatlapon részletesen le van írva.
- 7.6.2 Egy Kijelölt Terület eképp áll össze:
- Egy Fordulópont középponttal és adott sugárral meghatározott kör, vagy
 - Egy, a földön megjelenő geometriai alakzat, amelyet a fordulópontból kiinduló szög 2 szára, a fordulóponttól meghatározott maximális és opcionálisan egy minimum távolság határol be.

A Kijelölt Terület Értékelési Zónája az a légtér, melyet egy kör vagy geometriai alakzat zár be és függőlegesen korlátok nélkül terjed.

- 7.6.3 Az egymást követő Kijelölt Területeknek minimum 1 km távolságra kell lenniük egymástól.

A Szervezőknek el kell kerülni azt, hogy a Fordulópontok vagy Kijelölt Területek az Indulási Pontokhoz vagy az Érkezési Pontokhoz túl közel kerüljenek.

- 7.6.4 A versenyzőnek érvényes a Fordulópontja vagy elérte a Kijelölt Területet, amennyiben a FR repülési fájlja érvényes repülési pontot mutat az Értékelési Zónán belül, vagy két érvényes repülési pont közötti egyenes vonal metszi az Értékelési Zónát.

- 7.6.5 Amennyiben egy versenyző nem lép be az Értékelési Zónába, de a FR repülési fájlja érvényes repülési pontot mutat a Értékelési Zónától 500 méteren belül, akkor a Pontozó Bíró úgy választ az alábbi értékelési módok közül, hogy a versenyző a legmagasabb pontot kapja:

vagy

- a pilóta pontot kap az elért Fordulópont vagy Kijelölt Terület eléréséért és büntetést szabnak ki, vagy
- a pilóta nem kap pontot a Fordulópont vagy a Kijelölt Terület eléréséért, ugyanakkor büntetést sem kap.

7.7 TEREPRE SZÁLLÁS

- 7.7.1 **Valós Terepre Szállás** A valós terepre szállás pontos pozíciója és ideje a FR repülési fájlj alapján határozható meg. Az első a következők közül: ahol a vitorlázógép megáll, vagy ahol motort indít, vagy ahol a FR repülési fájlja megszűnik a berendezés hibája miatt.

- Terepre szálláskor a versenyzőknek a Helyi Eljárásokban foglaltak szerint kell eljárni. A Szervezőket késedelem nélkül értesíteni kell a terepre szállásról. Az eljárás teljesítésének hiánya büntetést von maga után.

- b. A Szervezőknek minden lehetséges módon segíteni kell a versenyzőknek és a személyzeteknek a leszállt vitorlázógépek helyének meghatározásában.
- c. A motoros vitorlázógép motor indítása, kivétel az 5.4d bekezdést, vagy a FR (lásd 5.4e) teljes leállása, valós leszállásnak minősül.

7.7.2 **Virtuális Terepre Szállás** A nem befejezett repülések esetében az a FR repülési pont, amely a legjobb teljesítményt adja a versenyző számára lesz a leszállási pozíció és idő, függetlenül a valós leszállási helytől.

7.7.3 **Terep Vontatás** A Helyi Eljárásokban ki kell kötni, amennyiben a terep vontatás engedélyezett, és azt is, hogy milyen módon lehet igénybe venni.

7.8 ÉRKEZÉS

7.8.1 Definíciók

Érkezési Pont - a Célvonal felezőpontja vagy az Érkezési Kör középpontja.

Érkezési Idő - az az idő, amikor a vitorlázógép először halad át a Célvonalon vagy lép be az Érkezési Körbe, másodpercre kerekítve.

7.8.2 **Érkezési Geometria** A Szervezőknek ki kell választani, hogy melyik érkezési geometriát használják a verseny alatt. A kiválasztott geometriát a Helyi Eljárásokban közölni kell. Az alábbiak közül lehet választani:

- a. **Érkezési Kör** Egy adott hatósugarú kör (minimum 3 km) az Érkezési Pont körül, amely magában foglalja a Contest Site-t és az iskolaköröket. Az Érkezési Körbe lépéséhez egy minimum érkezési magasságot (MSL) elő kell írni. A versenyzők, akik a minimum magasságnál alacsonyabban lépik át az Érkezési Kört büntetést kapnak.
- b. **Célvonal** Egy meghatározott hosszúságú vonal, a Contest Site-tal egy magasságban, jól láthatóan megjelölve a földön. A célvonalat úgy kell elhelyezni, hogy a versenyzők biztonságosan leszállhassanak mögötte. A célvonal átrepüléséhez egy minimum magasságot (MSL) meg kell adni. Azok a versenyzők, akik a megadott minimum magasság alatt lépik át a célvonalat, kivéve az egyenesen leszállókat, büntetést kapnak.

Az érkezési eljárás kiválasztásakor javasolt az Érkezési Kör, mivel az lehetővé teszi a pilóta számára, hogy lelassítson és koncentráljon a leszállási eljárásra valamint a körülötte lévő repülőgépekre.

A Szervezőknek ajánlott egy Végső Fordulópontot létrehozni annak érdekében, hogy az érkezés egy kívánt irányból történjen. Lehetőség szerint a kategóriáknak külön Végső Fordulópontokat kell kijelölni.

7.8.3 Az Érkezés Érvényessége

- a. Az Érkezés akkor érvényes, ha a FR repülési fájl bizonyítja, hogy a repülő átlépte a Célvonalat a feladatlapon feltüntetett irányban vagy belépett az Érkezési Körbe. A Célvonal/Érkezési Kör átlépése után a vitorlázógépnek késedelem nélkül le kell szállnia.
- b. Azt a repülőt is célbaérőnek kell tekinteni, amely a Contest Site területén landol, de nem lépi át a célvonalat. Idejét úgy kell meghatározni, hogy hozzá kell adni 5 percet ahhoz az időponthoz, amikor a vitorlázógép már teljesen megállt.

7.8.4 Érkezési Eljárás

- a. A versenyzőknek be kell jelenteniük érkezésüket a célvonal frekvenciáján, ahol meg kell adniuk a hívójelüket és a Célvonaltól lévő távolságukat. A nyugtázás a hívójelük lesz. A Helyi Eljárásokban le kell írni a folyamat részleteit.
- b. A Repülésvezető ismétlődően köteles bejelenteni a szélerősséget és annak irányát, továbbá minden fontos meteorológiai információt, ami a Contest Site területét érintheti.

- c. A Célvonal vagy Érkezési Kör normális esetben a hivatalos naplementével együtt bezárul vagy ha már minden versenyző beérkezett. Minden olyan esetet, amely a Célvonal vagy az Érkezési Kör a fentiekől eltérő zárását kívánja, a Helyi Eljárásokban kell részletezni. Azon versenyzők, akik a Célvonal vagy Érkezési Kör zárásakor még mindig a feladatot teljesítik, úgy tekintenek, mintha terepre szálltak volna a Célvonal/Érkezési Kör zárása előtti utolsó érvényes FR repülési ponton.

Az érkezést követően a pilóták kötelesek minél hamarabb leszállni.

7.9 FELADAT TELJESÍTÉSE

- 7.9.1 **Definíció:** A Teljesített Feladat az a feladat, amikor a versenyző teljesített egy érvényes indulást (büntetéssel vagy anélkül), a megfelelő sorrendben elérte a Fordulópontokat vagy Kijelölt Területeket (büntetéssel vagy anélkül) és van egy érvényes érkezése (büntetéssel vagy anélkül). Célbaérő az a versenyző, aki a feladatot teljesítette.

7.10 LESZÁLLÁS

- 7.10.1 A Helyi Eljárásokban közzé teszik a leszállási eljárást, és megadják a leszállásnál használt rádiófrekvenciát, amelynek ajánlott a célvonal frekvenciájával egyeznie.
- 7.10.2 Veszélyes manőverek büntetést vonnak maguk után a Célvonal megközelítésekor és átlépésekor. A Célvonal/Érkezési Kör átlépését követően azonnal le kell szállni.
- 7.10.3 A naplemente utáni leszállás tilos. A szabály megsértése büntetést von maga után.

7.11 REPÜLÉS DOKUMENTÁCIÓJA

A FR repülési fájlt a leszállást követően át kell adni a Pontozó Bírónak a Helyi Eljárásokban meghatározott időn belül. A Szervezők kérhetik a másodlagos dokumentumok leadását a Helyi Eljárásokban meghatározott időn belül. Az együttműködés hiánya büntetést von maga után.

Azokon a napokon, melyeken a PEV Indulási Opciója érvényes, a pilótának az Elsődleges FR repülési fájlt mindenképpen le kell adniuk. A Szervezők nem felelősek annak biztosításáért, hogy a PEV-et tartalmazó fájlt használják fel a pontozáshoz.

- 7.11.1 A versenyző letöltheti a repülési fájlt a FR-ből a Szervezők felügyelete nélkül. Ezen fájlokat bármely eszközön vagy módon át lehet adni, a Helyi Eljárásokban meghatározottak szerint. Minden fájl érvényességét ellenőrzik. A Szervezők bármikor megvizsgálhatják a FR-t és annak telepítését, továbbá kérhetnek egy általuk ellenőrzött adat átvitelt az FR-ből, annak repülési fájljának elfogadása előtt. A versenyző köteles a napi repülési fájlját megőrizni a FR-n a napi eredménye publikálásáig.

PONTOZÁSI LEHETŐSÉGEK A 8.1 -től a 8.4 bekezdés a "Klasszikus" pontozási rendszert mutatja be, amely évek óta használatban van. 2019-ben az IGC elfogadott egy alternatív pontozási rendszert, amelyet a Szervezők megítélése alapján alkalmaznak. A két rendszer közötti különbség az, hogy a klasszikus rendszer a távolsági pontokat írja jóvá minden versenyzőnek és a sebesség pontokat a célbaérőknek. Az alternatív pontozási rendszer a versenyzőket távolsági és sebességi pontokkal jutalmazza - de nem mindkettővel. Az Alternatív Pontozás szabályai megtalálhatók az "Alternatív Pontozás- Siklórepülés" dokumentumban, melyet az IGC állított össze. A dokumentum 8.1-és 8.4 bekezdései a lenti bekezdéseket felülírják.

8.1 PONTOZÁSI RENDSZER

A Szervezőknek a Helyi Eljárásokban kell meghatározni, hogy melyik Pontozási Rendszert (Klasszikus vagy Alternatív) használják minden kategória esetében.

Mivel a több kategóriás bajnokságokon a kategóriák önállóan kerülnek pontozásra, egy eseményen mindkét rendszer is alkalmazható.

- 8.1.1 **Pontozási Szoftver:** A Szervezőknek a Helyi Eljárásokban meg kell határozni a pontozáshoz használt program nevét és verziójának számát, továbbá a pontozási algoritmus ellenőrző összegét meg kell adni a napi eredményekkel együtt. A verseny alatt a Szervezők kötelesek a Csapatkapitányokat értesíteni a pontozási algoritmust érintő változásokról még annak használatba lépése előtt.
- 8.1.2 **Csapat Kupa:** Egyidejűleg használható a másodlagos rangsoroláshoz, azonban ez esetben egyéni bajnokok nem választhatók.

8.2 ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK

- 8.2.1 **Versenynap** Ahhoz, hogy egy nap a Versenynapnak számítsa az egyes kategóriákban:
- Minden kategória esetében a felszállási lehetőséget úgy kell időben megadni, hogy a versenyzőnek legyen ideje végrehajtani a napi feladatot, és
 - Minden kategóriában az adott napon felszállt versenyzők legalább 25%-ának esetében a megrepült távolság (Dh) meg kell hogy haladja a minimális távolságot (Dm) (handicap alkalmazásával, amennyiben szükséges)

A Dm-et a 8.3.1 bekezdés taglalja.

Ebben a Függelékben az "érvényes versenynap" a "Bajnokság Napja"-nak szinonímája.

- 8.2.2 **Napi Pontok** Minden versenyző napi pontot kap az adott napi teljesítménye után. A kiszabott pontot felfelé, a legközelebbi teljes számra kell kerekíteni, a 0,5 értéket már felfelé kell kerekíteni.
- 8.2.3 **Célbaérő** Egy versenyző akkor számít Célbaérőnek, ha a célvonalat átlépi vagy belép a célgyűrűbe miután végrehajtotta a feladatot.
- 8.2.4 **Hendikepek** A Hendikepeket a Club kategóriában a világ és kontinens bajnokságokon a 20 méteres Többülékes kategóriában pedig a kontinens bajnokságokon lehet használni. A Szervezőknek a CGC (Continental Gliding Championships) Helyi Eljárásokban meg kell határozni, ha a Hendikepet a 20 méteres többülékes csoportban használják.
- A Hendikepeknek az érvényes IGC Hendikep listáról vagy az IGC által az adott bajnokságra elfogadott listáról kell származniuk.
 - A Szervezőknek publikálni kell még a Bajnokság megkezdése előtt a versenyzők listáját a hendikeppel.
 - Hendikepeket a 8.3.2 bekezdés szerint kell alkalmazni.
- 8.2.5 **Büntetés** Diszkvalifikált repülés esetén az adott pont arra a napra nulla, de a pontozási képletbe beírandó. Eme bekezdés szerint a versenyző pontjainak kalkulációját követően minden büntető pontot le kell vonni.
- Amennyiben a büntetés csökkenti a versenyző aznapi teljesítményét (pl.: a légtér belépésekor landolt a versenyző) a büntetést a pontkalkuláció előtt kell kiszabni. Minden egyes szabálysértés esetén ki kell szabni a megfelelő büntetést (pl. a maximum megengedett magasság túllépése minden alkalommal büntetést von maga után).
- Ha az összes büntetés levonása után a napi pontszám kevesebb, mint nulla, akkor az nullának értendő, kivéve, ha a 8.6.6 bekezdés lép érvénybe.
- 8.2.6 **Halmazódó pontok** Halmazódó és a Végleges Pontok kalkulálása a napi pontok összeadásával történik.

8.3 A PONTOZÁSI PARAMÉTEREK DEFINÍCIÓI

Az alábbi táblázatokban található rövidítések (RT, AAT, és DHT) a Racing Task, az Assigned Area Task, és a Distance Handicap Task rövidítései.

8.3.1 Bajnokság Napjai

Minden Bajnoksági Napon használt paraméterek:

Dt	Feladat Távolság. (Kizárólag az RT pontozásához használt, a 6.3.1c bekezdésben definiált)	
Td	Minimum Feladat Idő (óra). (Az AAT esetében, a Td az eligazításon specifikálandó; az RT, esetében a Td = 0).	
D1	Minimum táv 1000 pontért csoporttól függően:	
	Csoport	D1
	13.5 Méter, Club:	250 km
	Standard, 15 méter, 20 méteres többüléses:	300 km
	18 méter, Open:	350 km
Dm	Minimum Táv a nap validálásához, csoporttól függően:	
	Csoport	D1
	13.5 Méter, Club:	100 km
	Standard, 15 méter, 20 méteres többüléses:	120 km
	18 méter, Open:	140 km
n1	Azon versenyzők száma, akiknek a hendikeppes távja (Dh) eléri a minimális távot (Dm).	
n2	Azon célbaérők száma akiknek a sebessége meghaladja a legjobb hendikeppes sebesség $\frac{2}{3}$ -át.	
n3	A Célbaérők száma a sebességtől függetlenül	
n4	A versenyzők száma, akiknek a hendikeppes távja (Dh) eléri a Dm/2-t.	
N	A versenyzők száma, akik aznap felszálltak.	
Ho	Legalacsonyabb Hendikep (H) minden versenyző közül, amennyiben használatos Hendikep, máskülönben a Ho = 1.	
Do	A nap legnagyobb Hendikeppes Távja (Dh)	
Vo	A legjobb aznapi hendikeppes sebesség (Vh).	
To	A célbaérő ideje (T) akinek a sebessége Vh=Vo. Holtverseny esetén a legalacsonyabb T-t használandó. Amennyiben nincs célbaérő, akkor To=100.	
Pm	A napi maximum elérhető pont az F és az F_{CR} alkalmazása előtt.	
Pdm	A napi maximum elérhető Távolsági Pont az F és az F _{CR} alkalmazása előtt.	
Pvm	A napi Maximum elérhető sebességi pont az F és az F_{CR} alkalmazása előtt.	
F	Napi Tényező	
F _{CR}	Teljesítési ráta	
Day	Amennyiben a nap nem számít a bajnokság napjának (lásd 8.2.1) akkor minden pont 0, figyelemmel a büntető pontok alkalmazására 8.2.5. alatt.	

8.3.2

8.3.3 Versenyzők

A paraméterek, melyeket a Versenyzők pontozásához használnak:

D	Versenyző Kijelölt Távolsága. (a 6.3.1 bekezdésben RT esetében és a 6.3.2 bekezdésben az AAT esetében)
H	A versenyző repülőgépeinek hendikepje, amennyiben a hendikep használható, máskülönben H=1
Dh	Versenyző Hendikeppes Távolsága. ($D_h = D \times H_o / H$)
T	A célbaérők Ideje (óra) (A 6.3.1 bekezdésben az RT esetében és a 6.3.2 bekezdésben az AAT esetében)
Pd	Versenyzők Távolsági Pontja
V	Célbaérő Sebessége. ($V = D / T$)
Vh	A célbaérő hendikep sebessége ($V_h = V \times H_o H$)
Pv	A célbaérő sebességi pontjai
S	A versenyző napi eredménye pontokban

Megjegyzés a pontszámítóknak:

A célvonal bezárása előtt az előzetes eredmények reprezenálása érdekében feltételezni kell, hogy a versenyzők célba érnek: $D_h \geq D_m$ és $V_h = V_o$, de azokat nem szabad feltüntetni a rangsorban.

8.4 PONTOK SZÁMÍTÁSA

8.4.1 Racing Task vagy Distance Handicap Task

a. Napi Paraméterek:

P_m = a legkevesebb az 1000 vagy: $1250 \times (D_o/D_1) - 250$ vagy a: $(400 \times T_o) - 200$ közül.

F = 1 és $(1.25 \times n_1 / N)$ közül a kisebb

F_{CR} = 1 és $(1.2 \times (n_2/n_1) + 0.6)$ közül a kisebb

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

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

b. Versenyző Pontjai:

(i) Minden célbaérő esetében:

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

$$P_d = P_{dm}$$

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

(i) Célba nem érők esetén:

$$P_v = 0$$

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

(ii) **S = F x F_{CR} x (P_v + P_d)**

8.4.2 Assigned Area Task

a. Napi Paraméterek:

P_m = 1000 vagy: $1250 \times (D_o/D_1) - 250$ vagy: $(400 \times T_o) - 200$ közül a legkisebb

F = 1 és $(1.25 \times n_1 / N)$ közül a kisebb

F_{CR} = 1 és $(1.2 \times (n_2/n_1) + 0.6)$ közül a kisebb

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

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

b. Versenyző Pontjai:

(i) Bármely célbaérő esetében:

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

$$P_d = P_{dm}$$

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

(ii) Célba nem érők esetében:

$$P_v = 0$$

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

(iii) **S = F x F_{CR} x (P_v + P_d)**

(iv)

8.5 CSAPAT KUPA

8.5.1 A FAI Medálokat a három legmagasabb pontot elérő csapat kapja a hivatalos FAI Világbajnokságon vagy az Európa Bajnokságon . A csapatok pontozása eme bekezdésben a Csapat Kupa néven kerül említésre.

8.5.2 A Csapat Kupa célja, hogy az egy nemzethez tartozó versenyzők egy csapatként indulhatnak minimum egy nevezéssel, minimum két külön kategóriában .

Azon csapatok, melyek a Regisztráció végéig nem teljesítik a "2- kategória minimumot" nem kvalifikáltak a Csapat Kupára.

8.5.3 A Versenyzők Csapat Kupa Pontozása

a. Minden olyan versenyző megkapja a Verseny Csapat Kupa Pontját, akik érvényes felszállást hajtottak végre egy érvényes bajnoki napon.

b. A Csapat Kupa Pontokat úgy kalkulálják, hogy a versenyző által szerzett napi pontból kivonják a csoportban nyertes legjobb pontot, majd hozzáadnak 1000-t.

8.5.4 Minden olyan napon amely legalább egy kategóriában érvényes:

a. A Csapat Napi Pontjait úgy számolják, hogy minden kategóriából veszik az összes versenyző Csapat Kupa Pontjának átlagát és két tizedesig kerekítik.

Normális esetben azon pilóták, akik nem rendelkeznek Csapat Kupa Ponttal nem számítanak bele az átlagba. A kivétel a lenti (b) pontban olvasható.

b. Ha, bármely olyan napon, amikor minimum egy kategória , amely rendelkezik egy érvényes verseny nappal, és ahol egy vagy több csapattag nem rendelkezik érvényes felszállással , és emiatt a csapat kevesebb mint két csoportra redukálódik, akkor a nem megjelent kategóriákból induló versenyzőket bevonják a fent említett átlagba. Azon belépők, akik ez alapján lépnek be, a napi pontjuk nulla lesz .

8.5.5 Minden nap minden csapat számára az alábbiak szerint kalkulálnak pontot: A Csapat Napi pontjainak összessége osztva azon napok számával, amikor a csapat napi pontot szerzett (kettő tizedesig kerekítve).

8.5.6 Az Arany, Ezüst és Bronz FAI Csapat Kupa Medálokat annak a 3 csoportnak adják át, akiknek a verseny végén a legmagasabb a Csapat Kupa Pontja.

8.6 BÜNTETÉSEK ÉS DISZKVALIFIKÁCIÓ

8.6.1 A Bajnokság Igazgatója bármely Szabály vagy a Helyi Eljárások dokumentum megsértése esetén büntetéseket szabhat ki. A büntetések súlyossága a minimum figyelmeztetéstől a diszkvalifikációig terjedhet. A Bajnokság Igazgatója által kiszabott büntetéseknek összhangban kell lennie a 8.7 Bekezdésben foglalt büntetési listával.

8.6.2 A Bajnokság Igazgatója az eligazításon egy vagy több általános figyelmeztetést is intézhet a versenyzők felé, ennek az annexnek megfelelően. Egy általános figyelmeztetés egy adott versenynapra érvényes, és az adott versenyzőre vonatkozó egyéni figyelmeztetést visszavonja.

Egy általános figyelmeztetés "első véték"-et követően íródik számon, majd az a szabálysértés, amiért az általános figyelmeztetés járt további esetekben már büntetést von maga után, amennyiben az újabb szabálysértés bekövetkezik

A bajnokság igazgatója azon vétkekre is kiszabhat büntetést melyet ez a lista nem tartalmaz a Sportkódex Általános Rész 6.2 szerint.

8.6.3 A büntetéseket fel kell tüntetni az adott versenynap napi pontszámokat tartalmazó listáján.

8.6.4 8.6.5 Csalás és sportszerűtlen viselkedés

c. Csalás:

- (i) A szabályzat vagy a helyi eljárások a versenyző, hivatalos csapattag vagy a csapat által előre elhatározott, megfontolt megkerülése, megsértése csalásnak minősül.
- (ii) A csalást elkövető bármely versenyző, hivatalos csapattag vagy csapat a versenyből kizárható.

d. Sportszerűtlen viselkedés:

- (i) Sportszerűtlen viselkedésnek minősülnek a következő esetek:
 - Veszélyes vagy kockázatos repülés
 - Repülés alkohol vagy tiltott szerek hatása alatt
 - Pozitív doppingteszt
 - Agresszív, bántó viselkedés a verseny szervezői vagy az FAI/IGC hivatalnokai irányába.

A sportszerűtlen viselkedés figyelmeztetést, pontlevonást, a napi pontok teljes megvonását vagy a versenyből történő kizárást vonhatja maga után.

- (ii) A csapattagok (beleértve a csapatkapitányt és bármely hivatalos csapattagot) sportszerűtlen viselkedésűnek minősülnek, ha:
 - Agresszív, bántó viselkedés a verseny szervezői, az önkéntes segítők vagy az FAI hivatalnokai irányába.

Az érintett csapattag büntetése lehet figyelmeztetés, felkérés hivatalos bocsánatkérésre vagy a versenyről történő eltávolítás

e. Egyéb

Súlyos esetben, sportszerűtlen viselkedés vagy csalás esetén az FAI és az adott nemzeti repülő szövetség értesítésre kerül. Az FAI az érintett versenyzőt vagy csapatot kizárhatja a későbbi bajnokságokról.

- 8.6.5 A sportszerűtlen viselkedésért adott büntetés az adott versenyző végső, összesített eredményei között feljegyzésre kerül (beleértve a versenyző összesített pontjait), még akkor is, ha a felmerülő probléma az edzési időszakban vagy nem versenynapokon (8.2.1) történt.
- 8.6.6 Annak a versenyzőnek, akit diszkvalifikáltak át kell adnia a Sport Engedélyét a Sportkódex, Általános Bekezdés 5.3 bekezdésének megfelelően.

8.7 ELFOGADOTT BÜNTETÉSEK LISTÁJA

Elkövetett vétek	Első vétek	Rákövetkező vétek	Maximum Büntetés
Túlsúlyos/Kisebb súlyú W kg	W x 2 pont	n x W x 2 pont	n x W x 2 pont
Rossz, késői vagy hiányzó információ	felsz. tilalom	felsz. tilalom	felsz. tilalom.
Hiányos dokumentáció	felsz. tilalom	felsz. tilalom	felsz. tilalom.
Befejezetlen repülőgép ellenőrzés	10 pont	10 pont	25 pont
Az adatrögzítő bejelentés nélküli cseréje	10 pont	25 pont	10 + n x 25 pont
Rögzítetlen felszállás előtti nyomásmagasság	Figyelmeztetés	10 pont	25 pont
Helytelen FR beállítás (Idő intervall a pontok között > 5 másodperc)	Figyelmeztetés	10 pont	25 pont
A dokumentáció késői leadása (adatrögzítő, terepre szállás igazolása) a helyi eljárások szerint	Figyelmeztetés	10 pont	25 pont
A dokumentációk késői benyújtása (FR, landolási igazolás) az LP idő limite szerint.	Figyelmeztetés	10 pont	25 pont
A dokumentációk másolatának késői benyújtása > 60 perc	Figyelmeztetés	10 pont	25 pont
Hiányos terepreszállási jelentés	Figyelmeztetés	10 pt	25 pt
Helytelen Indulás -----	-----	-----	-----
0 és 0.50 Km között a startvonalától/gyűrűtől	50 pont	50 pont	50 pont
Több mint 0.50 Km-re a startvonalától/gyűrűtől	Érvénytelen indulás	Érv.telen in.	Érv.telen in.
Legalacsonyabb rögzített pont az indulási magasságlimit felett	1 pont/m	n pont/m	Napi kizárás
Nincs PEV vagy PEV intervallumon kívüli indulás	50 pont	50 pont	50 pont
A területek vagy fordulópontok nem megfelelő érintése			
Kevesebb mint 0.50 km-re a fordulópont határtól	50 pont	50 pont	50 pont
Több mint 0.5km-re a fordulópont határtól	érvénytelen ford.	érvénytelen ford.	érvénytelen ford.
Helytelen Hazaérkezés			
Az eligazításon megadott magasság limit (eligazítás) alatti célbaérés	1 pont/m*	1 pont/m*	Diszkvalifikáció
*az elért sebesség pontokat nem lépheti túl			
Veszélyes vagy kockázatos repülés	-----	-----	-----
Felhő repülés vagy tiltott műrepülés, 5.1 fejezet szerint	100 pont	Napi diszkv	Diszkvalifikác
A helyi zónában való spirálozás rossz irányba	Figyelmeztetés	(n-1) x 25 pont	Diszkvalifikác
Vontatás: korai vagy késői leoldás	Figyelmeztetés	(n-1) x 25 pont	Diszkvalifikác
Vontatás felhúzás leoldás előtt	Figyelmeztetés	Napi diszkv.	Diszkvalifikác
A tiltott légtérbe való belépés függőlegesen és vízszintesen	terep a belépési ponton	Napi diskv.	Diszkvalifikác
Az abszolút magasság limit fölé repülés (eligazítás)(Sport Limit):	-----	-----	-----
Többletmagasság -100m vagy kevesebb	100 pont	Napi diszkv	Diszkvalifikác
Többletmagasság >100m	100 m meghaladó ponton landolt	Napi diszkv..	Diszkvalifikác
Hazaérkezés : veszélyes manőver	25 pont	n x 25 pont	Diszkvalifikác.
Leszállás : helytelen leszállópálya	Figyelmeztetés	(n-1) x 25 pont	Diszkvalifikác
Leszállás a hivatalos naplemente után	10 pont/min	Napi diszkv.	Diszkvalifikác
Csalás és dokumentum hamisítás-----	-----	-----	-----
Dokumentum hamisítás	Diszkvalifikáció	Diszkvalifikáció	Diszkvalifikác
Külső segítség szerzése, nem az adott bajnokság versenyzőjétől	Napi diszkv.	Diszkvalifikáció	Diszkvalifikác
Egyéb Sértések -----	-----	-----	-----
Sportszerűtlen viselkedés	Lásd para. 8.6.5	Lásd para. 8.6.5	L. para. 8.6.5
Alkohol hatása alatti vezetés	Napi diszkv.	Diszkvalifikáció	Diszkvalifikáció
MoP késői kezdete a vontatást követően	Figyelmeztetés	(n-1) x 25 pont	Diszkvalifikác
felszállómotor indítás a magasságlimit felett(7.3.2a)	1 pont/m	n pont/m	n pont/m
Pozitív dopping teszt	Lásd FAI irányelv	Lásd FAI irányelv	
Szárnyfeszítáv Büntetés, a szabad kategórián kívül (#)	1 pont/cm	1 pont/cm	1 pont/cm

(#) Ha a repülőgép feszítávja a 20 m többüléssel, 15 m, standard, 13.5 m vagy Club osztályban túllépi az adott csoport megengedett szárnyfeszítávolságát, egy meghatározott pont mennyiséget büntetésként le kell vonni a napi pontokból. A napi büntetőpontok számát úgy számolják, hogy a mért többlet feszítávolságból ki kell vonni 0,3 cm-t, majd a kapott számot a közelebbi egész számra kell kerekíteni (cm).

Példák:

- (i) Egy 2.7 cm-es többlet fesztség az alábbi napi büntetőpontot adja: $2.7 - 0.3 = 2.4$ ami a kerekítés után 2 pont.
- (ii) Egy 3.9 cm-es többlet fesztség az alábbi napi büntetőpontot adja: $3.9 - 0.3 = 3.6$ ami kerekítés után 4 pont.

9.1 PANASZOK

- 9.1.1 A panasz célja a korrekció elnyerése anélkül, hogy formális óváshoz kellene folyamodni.
- 9.1.2 A Bajnokságot megelőzően egy NAC esetlegesen panaszt tehet. Ezek a panaszok kizárólag a szervező NAC-nak a nevezéssel kapcsolatos szabályokat, a nevezés elbírálását, vagy visszautasítását érintő hibáira vonatkozhatnak. Az ilyen panasz másolatát haladéktalanul meg kell küldeni az FAI Főtitkárának, aki köteles erről az IGC Elnökét tájékoztatni .
- 9.1.3 A Bajnokság ideje alatt megfogalmazott panaszt a Csapatkapitánynak kell átnyújtani a Bajnokság Igazgatója vagy az általa kijelölt személy részére. A panaszok esetében haladéktalanul el kell járni.
- 9.1.4 A panaszt írásos formában kell benyújtani. A Bajnokság Verseny Igazgatója a lehető leghamarabb, szintén írott formában válaszol.
- 9.1.5 A Szervezők kötelesek a panasz másolatát, a benyújtás és a válasz időpontjáról készült feljegyzést és a csapatkapitány, valamint a Versenyigazgató (vagy helyettesének) aláírását megőrizni.
- 9.1.6 Ha a panasz feldolgozása az Előzetes Eredmények változását eredményezi, akkor az Óvási Períódus újraindul.
- 9.1.7 Amennyiben egy versenyzőnek nincs Csapatkapitánya, akkor ő maga intézheti a panasz benyújtását.

9.2 ÓVÁSOK

- 9.2.1 9.2.1. A Verseny irányadó szabályai ellen (amiket a Sportkódex, az Általános Fejezet, a 3. Fejezet és annak A Függeléke tartalmaz) óvást benyújtani nem lehet. .
- 9.2.2 9.2.2. A 9.1.2. bekezdés szerint benyújtott panaszra vonatkozó döntést érintő óvást csak a Verseny Megnyitóját megelőzően lehet benyújtani.
- 9.2.3 9.2.3A Tiltakozás díját a Helyi Eljárásokban kell feltüntetni. A minimum díj €100. A tiltakozás díját vissza kell fizetni, amennyiben a tiltakozást elfogadták, vagy amennyiben a tiltakozást még a zsűri meghallgatása előtt visszavonják.
- 9.2.4 9.2.4. Amennyiben egy versenyző elégedetlen a büntetését, vagy a Bajnokság alatt előterjesztett panaszára kapott választ illetően, illetve, ha a panaszára a Versenyigazgató a megadott időn belül nem válaszolt, a versenyző óvással élhet.
- a. Az ehhez hasonló tiltakozást írásban kell beadni, angol nyelven és az alábbiakat kell tartalmaznia:
- (i) Hivatkozni kell az óvás tárgyát képező döntésre;
- Erre megfelelő lehet a panaszra kapott válasz csatolása.*
- (ii) az óvás indoklását;és
 - (iii) az óvást benyújtó kérését, az általa várt döntést.

- b. Az Óvást a Csapatkapitánynak kell benyújtania a Bajnokság Igazgatójának vagy az általa kinevezett személynek a tiltakozás díjának befizetésével együtt, a megszabott tiltakozási időszakon belül. A tiltakozási időszak lejár, amennyiben:
- (i) 14 órával annak a szabálynak vagy döntésnek a közzététele után, amire az óvás vonatkozik, kivéve a verseny utolsó napját; vagy
 - (ii) a verseny utolsó napján a végleges eredmények vagy bármely panaszra adott válasz közzétételét követő 2 óra elteltével. Ebben az időpontban minden korábbi napot érintő óvási időszak lejár.
- c. amennyiben a versenyzőnek nincs Csapatkapitánya, az óvást maga is benyújthatja.

9.3. AZ ÓVÁS KEZELÉSE

A Versenyigazgató minden késedelem nélkül köteles továbbítani az óvást a zsűri elnökének.

- a. Miután a zsűri elnöke a Versenyigazgatótól átvette az óvást 24 órán belül (az utolsó napon minél hamarabb) köteles összehívni a zsűrit.
- b. A zsűrinek az óvás által érintett valamennyi felet meg kell hallgatnia, majd a vonatkozó FAI Szabályok és a Bajnokság Szabályai alapján eljárni. A tiltakozás vizsgálata alatt a zsűrinek joga van minden érintettet meghallgatni, minden fontos információhoz hozzájutni.
- c. A Bajnokság Igazgatóját a Nemzetközi Zsűri döntése kötelezi.

9.3 9.4. FELLEBBEZÉS

A NAC fellebbezhet a zsűri döntése ellen, amit a FAI-nál tehet meg a FAI Sportkódex, Általános Bekezdés, 6. fejezetében foglaltaknak megfelelően.

10.1 EREDMÉNYEK

10.1.1 Az egyes eredmény státuszok definíciói:

- a. **Teljesítmény:** A versenyzők eredményei távolságban (km), sebességben (kph), vagy időben (h:mm:ss) való kifejezése.
- b. **Előzetes Eredmények:** A teljesítményt pontokká konvertálják át még mielőtt minden fedélzeti adatrögzítőt ellenőriznének és minden büntetést kiszabnának.
- c. **Nem hivatalos Eredmények:** Azok az eredmények, amelyeket az adatrögzítők elemzése és minden büntetés kiszabása utáni számolnak. A Félhivatalos eredményeket többször is lehet publikálni.
- d. **Végleges Eredmények:** A nem hivatalos Eredmények a tiltakozási idő lejárta után és minden tiltakozási ügy lezárása után válnak Végleges Eredménnyé.

10.1.2 Minden Félhivatalos és Végleges eredményt minimum késsedelemmel fel kell tüntetni a hirdetőtáblán, beleértve az eredmények státuszát, a publikáció dátumát és idejét, továbbá a pilóták aznapi teljesítménye alapján felállított rangsort. A nem hivatalos Eredményeket a Bajnokság Igazgatója vagy az általa kinevezett hivatalnok írja alá. Minden egyes nem hivatalos Eredmény közzétételével újra indul a Tiltakozási Periódus.

A teljesítmény- és az előzetes eredményeket a lehető leghamarabb közzé kell tenni a média és a versenyzők mielőbbi tájékoztatása érdekében. Az interneten közzétett eredmények esetében fontos az Előzetes, a nem hivatalos vagy a végleges jelzések feltüntetése.

10.1.3 A Bajnokság összesített eredményei akkor válnak véglegessé, amikor a zsűri felfüggeszti a működését. A végleges összesített eredményeket a díjátadó előtt ki kell hirdetni.

10.2 DÍJÁTADÁS

10.2.1 A Záró Ceremónián az első helyen végzett versenyzők (Bajnokok), illetve a második és a harmadik helyezettek országainak zászlaját fel kell vonni, valamint le kell játszani a Bajnokok országainak himnuszát. A Helyi Eljárásokban le kell írni, hogy milyen zászlókat, CD lemezt vagy felvételt kell magukkal hozniuk a versenyzőknek.

10.2.2 A FAI Arany, Ezüst és Bronz érmeket ad minden kategóriában az első a második és a harmadik helyért.

- a. Minden kategóriában a versenyzők első harmada, de legfeljebb 10 versenyző, elismerő oklevélben (diploma) részesül.
- b. A bajnokok a Vándor Kupát vesznek át, amit a következő bajnokságra vissza kell juttatniuk az új nyertesek részére.
- c. A Szervezőknek díjat kell adni a legalább a versenyzők első 25%-nak (kategóriánként), továbbá minden versenyzőnek, segítőnek és hivatalos csapattagnak adni kell emlékérmét vagy kitűzőt.
- d. Kisebb díjak a napi nyertesek között oszthatók ki.

Habár előfordulhat holtverseny a napi eredményeket és a végleges eredményeket illetően is, a pódiumon álló három nyertes esetében holtverseny nem alakulhat ki. A holtverseny eldöntéséhez az alábbi eljárást kell alkalmazni, kezdve a legjobb eredményt elérő holtversenyek esetében (és onnan lefelé haladva a pódium helyezéseit követve): a versenyző napi első helyezéseinek a számát kell figyelembe venni, majd a második helyen elért eredményt és így tovább, amíg meg a holtverseny meg nem szűnik. A harmadik helyezett (bronz) alatti eredmények esetében a holtverseny megengedett.

10.2.3 A FAI Arany, Ezüst és Bronz érmeket ad minden első, második és harmadik helyezett nemzeti csapat Csapatkapitányának.

- a. Annak a csapatnak a tagjai, akik megnyerik a Csapat Kupát kollektíven megkapják a Csapat Bajnoki címet.
- b. A Helyi Eljárásokban további díjak leírása is megtalálható, melyeket a csapatok részére átadnak.

10.2.4 [Fenntartott]

11. Fejezet HELYI ELJÁRÁSOK

A Bajnokság Szervezőinek ezen irányelvek alapján kell a Helyi Eljárások dokumentumot összeállítani. Minden Helyi Eljárások nevű dokumentumot az Annex A megfelelő függeléke alapján lehet meghatározni.

Részletes leírást az A. **BAJNOKSÁG RÉSZLETEI** fejezetben kell megadni.

A Helyi Eljárásokat a Chief Steward-nak kell leadni (egy másolattal együtt az Annex A Committee-nek) önálló okmányként egy előzetes átnézés céljából még mielőtt azt tovább küldenék az IGC Hivatal részére elbírálásra (lásd 1.4.5.1). A teljes elfogadási eljárás lehetővé tétele érdekében a dokumentumot minimum hat hónappal a nyitó ceremóniát megelőzőleg kell átadni a Chief Steward részére.

A Helyi Eljárásokat a jóváhagyás előtt nem lehet közzétenni, beleértve a verseny weboldalán való meghirdetését is. Ennek oka a zavar elkerülése, mivel a jóváhagyás folyamata alatt változások merülhetnek fel .

Az IGC-nek jóvá kell hagynia a Zsúri és a Szervezők kinevezését is.

A Helyi Eljárások elfogadása után azt önálló dokumentumként közzé kell tenni nem később, mint 90 nappal az első versenynap előtt.

A. **BAJNOKSÁG RÉSZLETEI:**

Az esemény neve

Az esemény helyszíne

Időbeosztás

Előzetes nevezés határideje

Végleges nevezés határideje 3.4.1

Az új GNSS FR-ek jóváhagyási határideje 5.4a

Reptér lezárása az edzések miatt

Regisztrációs időszak 3.5.1/ 3.5.2

Műszaki vizsgálatok ideje 4.1.2 b

Hivatalos edzésidő 1.2.3

A repülőgépek konfigurációs változtatásának határideje 4.1.2b

Első hivatalos Csapatkapitányi eligazítás

Nyitó Ceremónia 1.2.3

Verseny repülés 1.2.3

Búcsú party

Záró Ceremónia és Díjkiosztás 1.2.3

Verseny Hivatalnokok

A Bajnokság Igazgatója

Helyettes Igazgató

Feladatok összeállítója

Fő pontozó

Nemzetközi Zsúri

Elnök

Tagok

Szervezők

Chief Steward Főszervező

Szervezők Stewards

A pilóta kiválasztásának folyamata

1. Az pályázatbana Szervezők megszabják a maximálisan nevezhető versenyzők számát.
2. Az IGC Hivatal, a Szervezőkkel együttműködve meghatározza, hogy maximum hány versenyző vehet részt a versenyen kategóriánként. Ezek a kiinduló számok az pályázat válnak az IGC Plenum számára.
3. Minden nemzet 1 személyzetet nevezhet a 20 méteres többülékes kategóriában. Más kategóriákban 2 pilótát kategóriánként (háromat a Junior és a Női Bajnokságon), de csak egy nevezés garantált kategóriánként, a második (és a harmadik, a fent említett esetben) belépő az országok ranglista helyezése alapján kerül elbírálásra.
4. Az Előzetes nevezés záró dátumát követően az IGC Hivatal a Szervezőkkel együtt átmozgathatja a fel nem töltött nevezési lehetőségeket más kategóriákba, így kiegyenlítve azokat. A nemzetek csak akkor nevezhetik át a második és esetenként a harmadik nevezéseiket (amennyiben a harmadik hely fel lett ajánlva az adott nemzet számára) más kategóriákba ha még vannak be nem töltött nevezési lehetőségek.
5. A Végleges nevezés záró dátuma után azon kategóriákat, ahová túljelentkeztek lecsökkentik a kategória maximumára. Ezt úgy hajtják végre, hogy a legalacsonyabb ponttal rendelkező országok pilótáit (akik második, harmadik pilótát is neveztek) eltávolítják a csoportból. Az eljárás az adott időszakban érvényes IGC Országos Rangsor listája alapján történik.
6. Egy ország csak egy pilótát veszít minden kategóriában, kezdve a leginkább túljelentkezett kategóriával, amíg minden ország (2 vagy 3 nevezővel) el nem veszít egy pilótát.

Appendix 2

Biztonsági Eszközök, Berendezések

Energiaelnyelő hab ülés párna

Fedélzeti vészjeladó vagy személyi vészjeladó

Jobb láthatóság a repülőgép láthatósági festése, jelzései alapján.

Jobb láthatóság egy vagy több villogó fénnel

Kiegészítő oxigén

Rögzített visszapillantó tükör Gerincvédő eszköz

Energiaelnyelő futómű

A vészelhagyást elősegítő berendezés

Csúszásjelző fonal

Átesésjelző hangrendszer

Becsúszást gátló biztonsági heveder

Jóváhagyott repülőgép-mentőernyő I

Pilóta mentési rendszer

Energiaelnyelő képességgel bíró orr

