

## TASK KATALOG

### Katalog konkurencji

#### Motoparalotniowych Slalomowych Mistrzostw Polski

Uwaga ! Katalog konkurencji jest wolnym tłumaczeniem z języka angielskiego. W przypadku niejasności, Sekcja Ogólna i Sekcja 10 Kodeksu Sportowego FAI, oraz FAI /CIMA LOCAL REGULATIONS FOR 2015 SLALOM WORLD CHAMPIONSHIP będący załącznikiem do tego katalogu, jak również znajdujący się na stronie CIMA FAI <http://wiki.fai.org/display/cima/2015+WPSC+Legnica> regulamin ma pierwszeństwo nad miejscowym Regulaminem i Katalogiem zadań.

Podczas mistrzostw konkurencje będą rozgrywane zgodnie z katalogiem task-ów znajdującej się na stronie CIMA FAI <http://wiki.fai.org/display/cima/2015+WPSC+Legnica>

#### 1. Postanowienia ogólne regulaminu.

- 1.1. Decyzje o rodzaju rozgrywanej konkurencji slalomowej podejmuje Dyrektor Sportowy Zawodów.
- 1.2. Slalomy nieznane, będą rozstawiane na bazie pięciu pylonów w rozstawie zgodnym z załączonym schematem w katalogu.
- 1.3. Do katalogu dołączony jest graficzny zbiór przykładowych slalomów, które mogą być użyte przez organizatora.
- 1.4. Rozgrywane mogą być również trzy standardowe układy „8”, „Y” i trójkąt, opisane w niniejszym katalogu. Wszystkie te slalomy mogą być rozgrywane w „odbiciu lustrzanym”.
- 1.5. Slalomy nieznane, będą ogłaszane przez Dyrektora Zawodów najpóźniej na 15 minut przed rozpoczęcie konkurencji.
- 1.6. Bramki wejściowe i wyjściowe mogą być umieszczone wewnątrz lub na zewnątrz pola ograniczonego pylonami.
- 1.7. Wlot w bramkę wejściową odbywa się w ustabilizowanym locie poziomym nie krótszym niż 30 metrów.
- 1.8. Dopuszczalna jest tylko jedna próba otwarcia i zamknięcia czasu przelotu.
- 1.9. Wysokość pylonów może wynosić od 8 do 12 metrów.
- 1.10. Czas będzie mierzony poprzez elektroniczne bramki (podczerwień ) lub metodą manualną (stoper). Czas będzie mierzony z dokładnością do 1/100 sekundy.
- 1.11. Zabrania się dotykania pylonów podczas przelotu slalomu.**
- 1.12. Zabrania się dotykania bramki pomiaru czasu podczas przelotu slalomu.**
- 1.13. Zabrania się dotykania ziemi na odcinku ostatnich 30 m dolotu do bramki wlotowej, podczas przelotu trasy slalomu, oraz pierwszych 30 m od wylotu z bramki zamykającej czas.**
- 1.14. Doprowadzenie do podwinięcia skrzydła jest zabronione.**
- 1.15. Kary:  
Pomylenie kierunku przelotu slalomu – max. ilość punktów karnych uzyskany przez jakiegokolwiek z pilotów w tej konkurencji + 5.

Nie otwarcie lub nie zamknięcie bramki pomiaru czasu - max. ilość punktów karnych uzyskany przez jakiegokolwiek z pilotów w tej konkurencji + 5.

Dotknięcie pylonu lub bramki pomiaru czasu - - max. ilość punktów karnych uzyskany przez jakiegokolwiek z pilotów w tej konkurencji + 5.

Dotknięcie ziemi na odcinku krótszym niż 30 m przed bramką wlotową, podczas przelotu slalomu oraz na odcinku 30 m od bramki wlotowej - max. ilość punktów karnych uzyskany przez jakiegokolwiek z pilotów w tej konkurencji + 5.

Doprowadzenie do podwinięcia skrzydła - max. ilość punktów karnych uzyskany przez jakiegokolwiek z pilotów w tej konkurencji + 5.

**Za podwinięcie uznaje się każdy rodzaj deformacji krawędzi natarcia skrzydła , bez względu na czas utrzymywania się takiej deformacji jak również samoistnego wyprowadzenia z takiego stanu lotu.**

### 1.16. Opis symboli graficznych:



Bramka wlot/wylot od 6 do 10 metrów

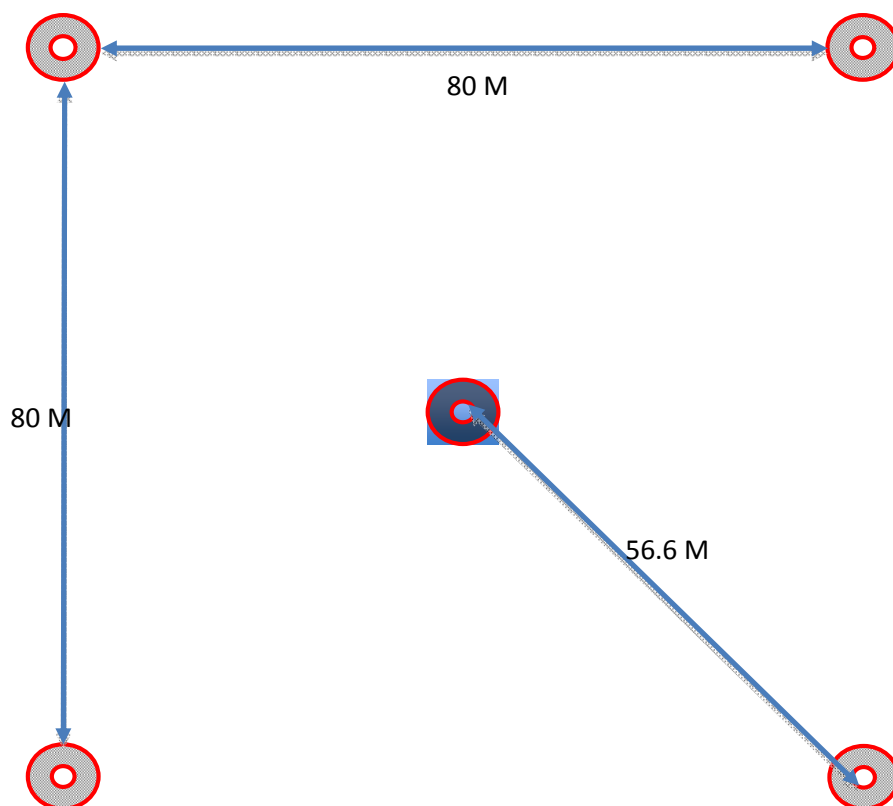


Aktywny (nadmuchany) pylon



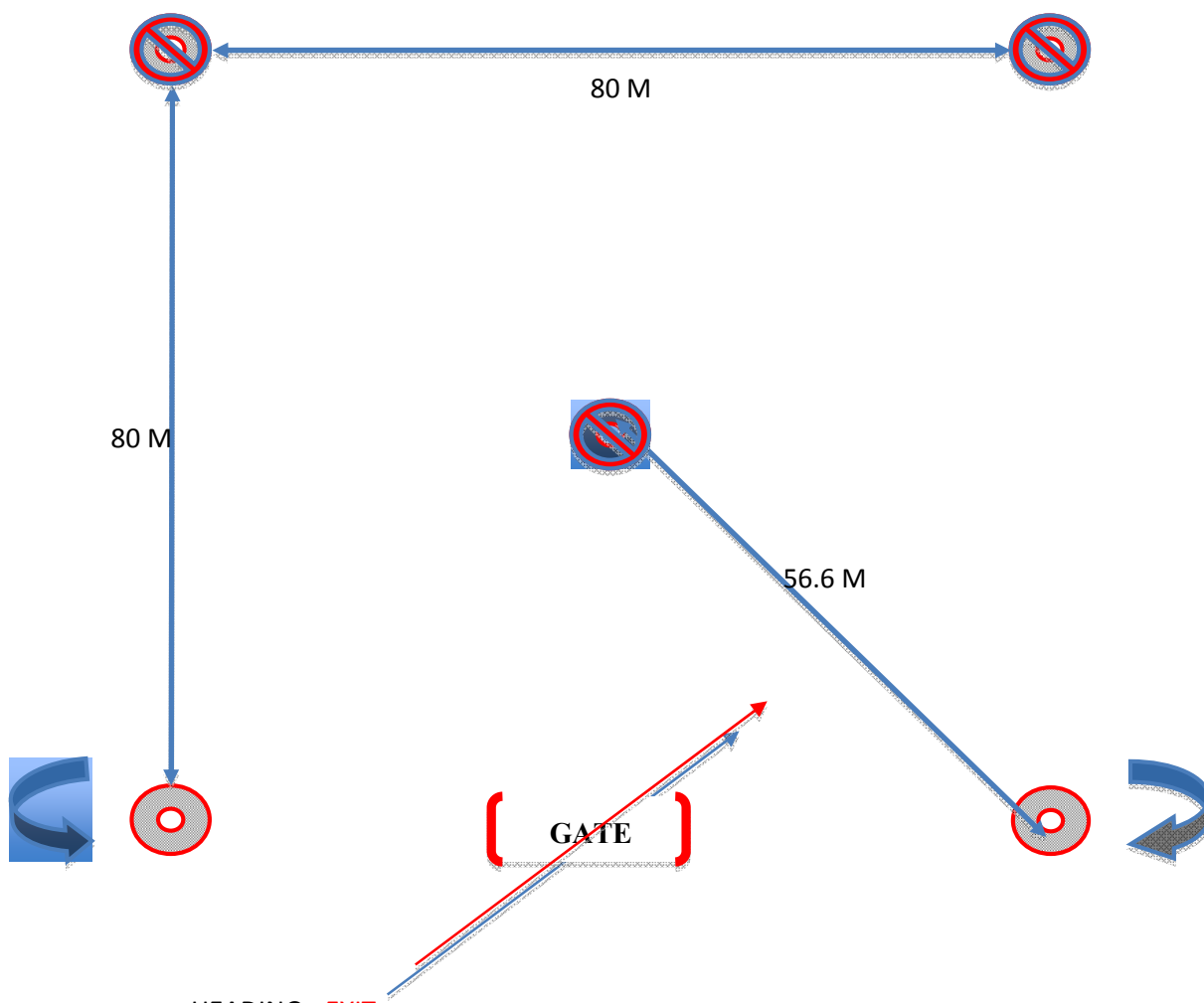
Nieaktywny (nie nadmuchany) pylon.

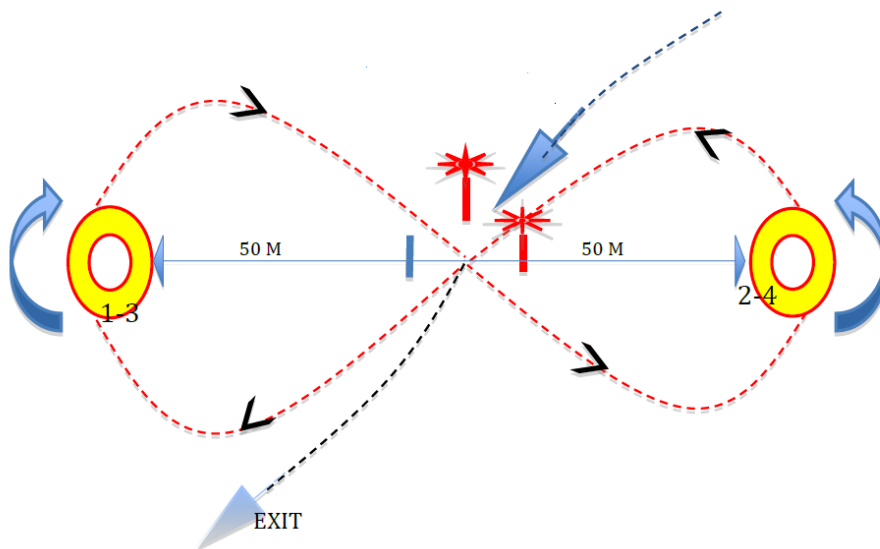
### 1.17. Standardowy rozstaw pylonów.



1.18. Decyzją Dyrektora Sportowego, może być zastosowany również inny rozstaw pylonów.

## 2. Slalom „ósemka”.





Opis :

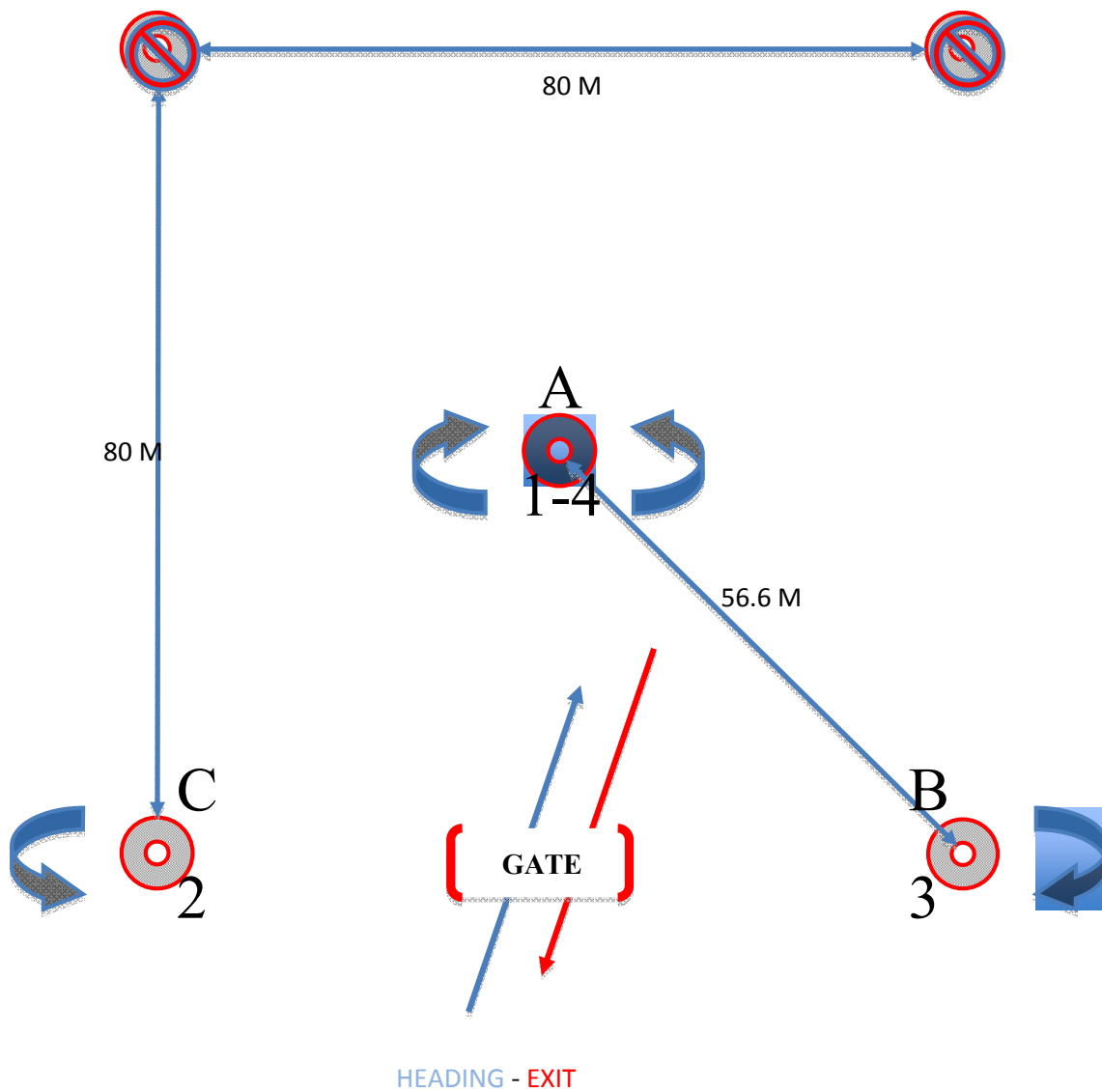
Na sygnał sędziego (chorągiewką) pilot wlatuje w trasę slalomu zgodnie z kierunkiem niebieskiej strzałki i otwiera bramkę pomiaru czasu , następnie oblatuje pylon „1-3” prawym zakrętem i kieruje się w stronę pylonu „2-4” który oblatuje zakrętem lewym. Następnie oblatuje ponownie prawym zakrętem pylon „1-3” oraz ponownie lewym zakrętem pylonu „2-4” Następnie przelatując przez bramkę pomiaru czasu kończy przelot slalomu.

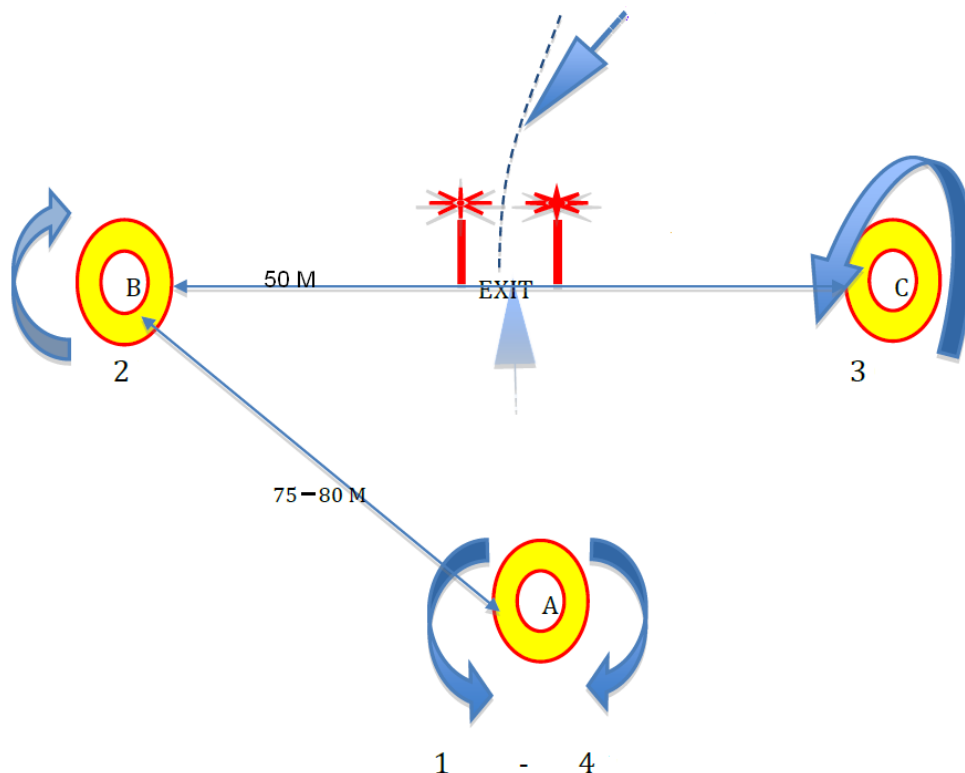
Zniżanie lotu w rejonie bramki pomiaru czasu wymagane jest tylko podczas przelotu otwierającego czas i zamykającego czas przelotu. Wysokość tego przelotu powinna być taka aby spowodowała przecięcie wiązki laserowej czujników pomiarowych. (ok. 1.6 m ).

Punktacja :

Konkurencje zwycięża pilot który uzyskał najkrótszy czas przelotu

### 3. Slalom „trójkąt”.





Opis :

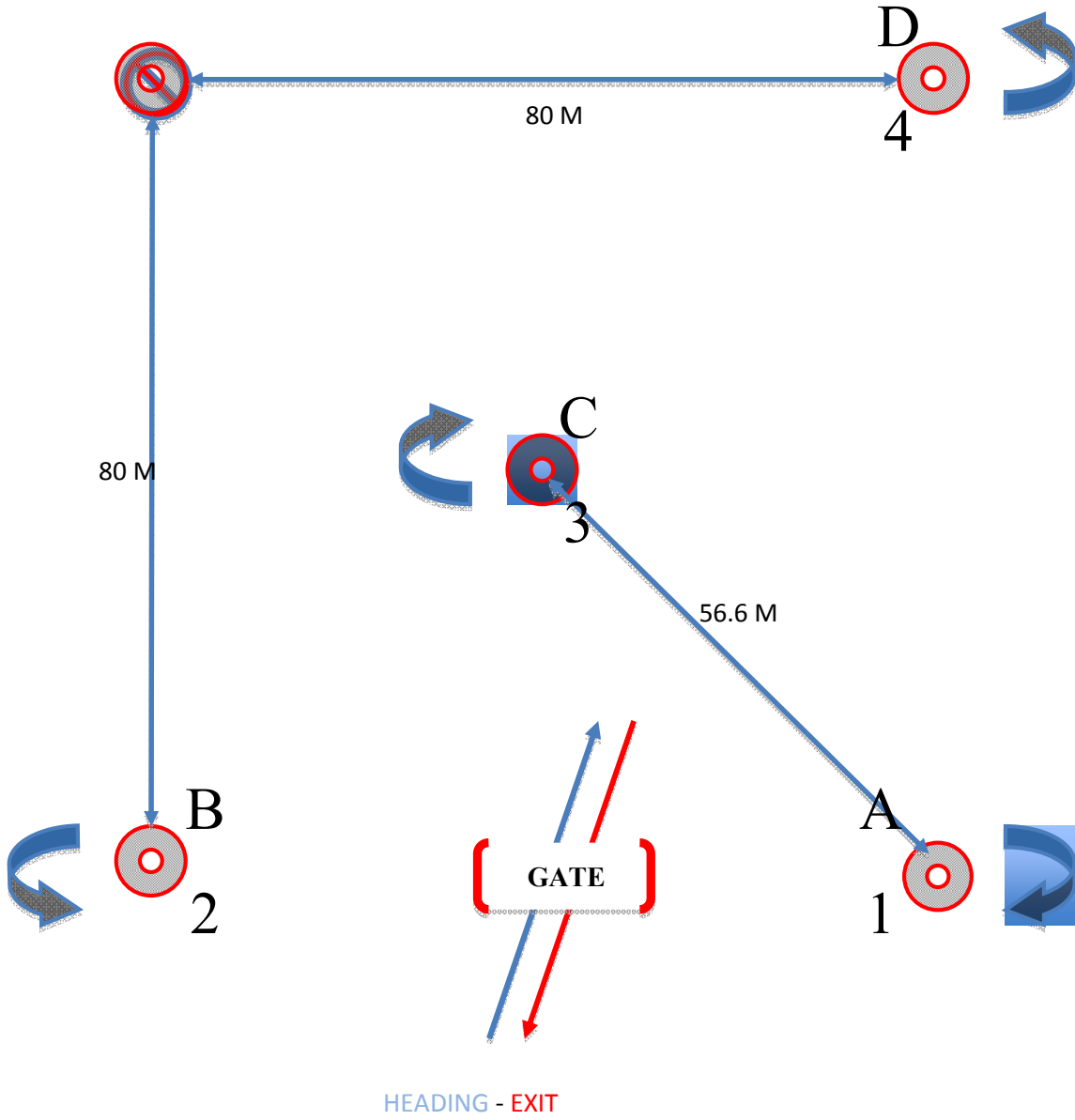
Na sygnał sędziego (chorągiewką) pilot wlatuje w trasę slalomu zgodnie z kierunkiem niebieskiej strzałki i otwiera bramkę pomiaru czasu , następnie oblatuje pylon „A” lewym zakrętem i kieruje się w stronę pylonu „B” który oblatuje zakrętem prawym. Następnie kieruje się w stronę pylonu „C” który oblatuje zakrętem lewym , kierując się w ponownie w stronę pylonu „A” i oblatuje go zakrętem prawym. Następnie przelatując przez bramkę pomiaru czasu kończy przelot slalomu.

Zniżanie lotu w rejonie bramki pomiaru czasu wymagane jest tylko podczas przelotu otwierającego czas i zamykającego czas przelotu. Wysokość tego przelotu powinna być taka aby spowodowała przecięcie wiązki laserowej czujników pomiarowych. (ok. 1.6 m ).

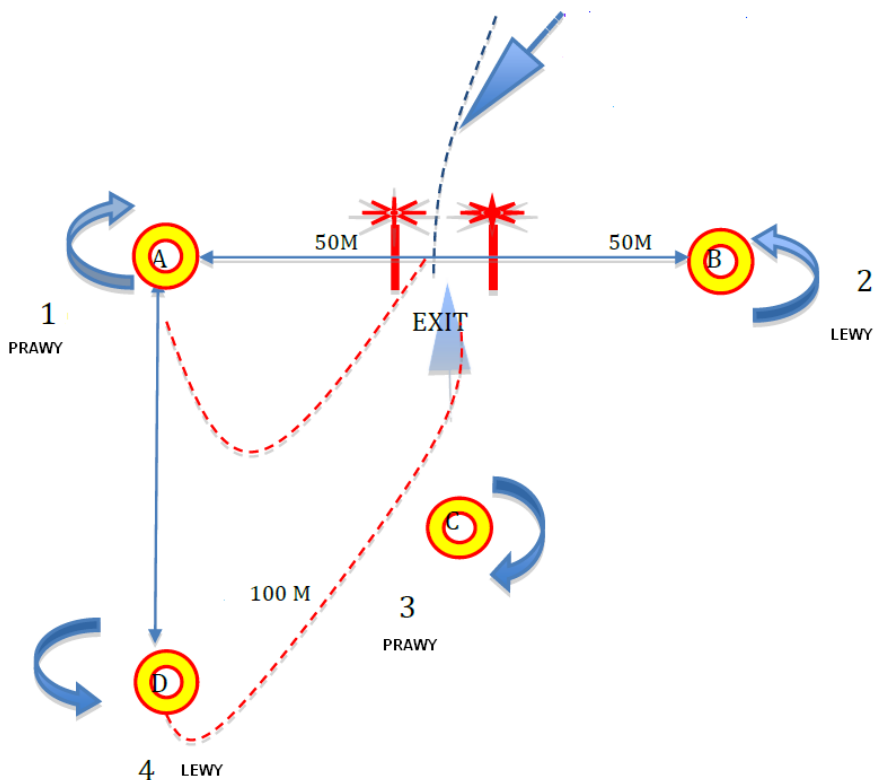
Punktacja :

Konkurencje zwycięża pilot który uzyskał najkrótszy czas przelotu

#### 4. Slalom „Y”







Opis :

Na sygnał sędziego (chorągiewką) pilot wlatuje w trasę slalomu zgodnie z kierunkiem niebieskiej strzałki i otwiera bramkę pomiaru czasu , następnie oblatuje pylon „A” prawym zakrętem i kieruje się w stronę pylonu „B” który oblatuje zakrętem lewym, następnie kieruje się w stronę pylonu „C” który oblatuje zakrętem prawym, następnie kieruje się w stronę pylonu „D” który oblatuje zakrętem lewym. Przelatując przez bramkę pomiaru czasu kończy przelot slalomu.

Zniżanie lotu w rejonie bramki pomiaru czasu wymagane jest tylko podczas przelotu otwierającego czas i zamykającego czas przelotu. Wysokość tego przelotu powinna być taka aby spowodowała przecięcie wiązki laserowej czujników pomiarowych. (ok. 1.6 m ).

Punktacja :

Konkurencje zwycięża pilot który uzyskał najkrótszy czas przelotu

## 5. PUNKTACJA – ELIMINACJE

5.1. Po rozegraniu konkurencji Komisja Sędziowska przydziela punkty za konkurencje w następujący sposób:

- pilot który uzyskał najkrótszy czas przelotu – **1 pkt.**
- pilot który uzyskał drugi czas przelotu – **2 pkt.**
- pilot który uzyskał trzeci czas przelotu – **3 pkt. itd.**

5.2. Punkty uzyskane w poszczególnych konkurencjach sumują się i składają się na wynik końcowy pilota w eliminacjach. Zwycięża pilot z najmniejszą ilością punktów.

5.3. Po przeprowadzeniu konkurencji eliminacyjnych wynik końcowy zawodnika decyduje o dalszych startach w rundzie finałowej zawodów.

## 6. RUNDA FINAŁOWA

- 6.1. Finały rozgrywane są w systemie **PUCHAROWYM**.
- 6.2. Wyniki z eliminacji decydują o rozstawieniu par w rundzie finałowej.
- 6.3. Runda finałowa składa się z 1/16, 1/8, 1/4 „małego” i „dużego” finału.
- 6.4. Do 1/16 finałów wchodzi pilot który uzyskał w eliminacjach miejsca od 1 do 16.
- 6.5. Do 1/8 finałów wchodzi pilot który wygrał swoje finały 1/16
- 6.6. Czasy uzyskane w 1/16 decydują o rozstawieniu par w 1/8
- 6.7. Do 1/4 finałów wchodzi pilot który wygrał swoje finały 1/8
- 6.8. Czasy uzyskane w 1/8 decydują o rozstawieniu par w 1/4
- 6.9. Zwycięscy 1/4 finałów rozgrywają finał „duży”, a przegrani „mały”.

## 7. ROZSTAWIENIE PAR

Runda 1/16 miejsca w eliminacjach (1-16)(2-15)(3-14)(4-13)(5-12)(6-11)(7-10)(8-9)

Runda 1/8 uzyskane czasy w 1/16 (1-8) (2-7) (3-6) (4-5)

Runda 1/4 uzyskane czasy w 1/8 (1-4) (2-3)

Mały finał przegrani z 1/4

Duży finał wygrani z 1/4

## **8. ZASADY ROZGRYWANIA FINALÓW**

8.1. Dyrektor Sportowy zawodów wyznacza rodzaj konkurencji finałowej. W poszczególnych etapach finałów konkurencja musi być taka sama dla wszystkich par.

8.2. Rozgrywka.

- Pary finałowe startują jednocześnie i oczekują w holdingu na sygnał (chorągiewka biała) do rozpoczęcia rywalizacji.
- Pierwszy przelot rozpoczyna pilot który uzyskał gorsze miejsce (czas) w poprzedniej rundzie.
- Następnie na sygnał sędziego (chorągiewka biała ) przelot wykonuje drugi pilot z pary.
- Kolejny przelot na sygnał sędziego (chorągiewka biała ) wykonuje pierwszy pilot.
- Następnie na sygnał sędziego (chorągiewka biała ) swój drugi przelot wykonuje drugi pilot z pary.
- W wypadku nie rozstrzygnięcia rywalizacji ( każdy z pilotów - 1 zwycięstwo - 1 porażka ) sędzia sygnalizuje pilotom konieczność dokonania dogrywki poprzez podniesienie do góry i opuszczanie jednocześnie białej i czerwonej chorągiewki.
- Do dogrywki na sygnał sędziego (chorągiewka biała) piloci przystępują w tej samej kolejności jak dotychczas.
- Zwycięzca dogrywki zostaje zwycięzcą tej pary.
- W wypadku podwójnego zwycięstwa jednego z pilotów w dwóch pierwszych przelotach sędzia podnosząc czerwona chorągiewkę kończy rywalizację tej pary.

9. W małym i dużym finale obowiązują te same zasady.

10. Zasady rozgrywania finałów mogą ulegać zmianie w wyniku decyzji Dyrektora Zawodów.