



Komisja
Modelarska



AEROKLUB POLSKI

Rok założenia 1919
członek
Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI od 1920 roku

SYSTEM WSPÓŁZAWODNICTWA SPORTOWEGO DZIECI I MŁODZIEŻY W MODELARSTWIE LOTNICZYM I KOSMICZNYM

(Wprowadzony na wniosek Komisji Modelarskiej Uchwałą Zarządu Aeroklubu Polskiego
Nr 101/3/XIV/99 z dnia 23 lutego 1999 r. z późniejszymi zmianami)



REGULAMINY ZAWODÓW

(uzgodnienia merytoryczne nowelizacji – członkowie Komisji Modelarskiej,
skład i oprac. graf. Bogdan Wierzbą - Sekretarz KM)

Edycja 2018
Obowiązuje od 1 stycznia 2018

A. CZĘŚĆ OGÓLNA

1. CEL WSPÓŁZAWODNICTWA

Głównym celem realizowania systemu współzawodnictwa sportowego dzieci i młodzieży w modelarstwie lotniczym i kosmicznym jest:

- 1.1. Popularyzacja i upowszechnienie wśród dzieci i młodzieży uprawiania jednej z dyscyplin sportów lotniczych, jaką jest modelarstwo lotnicze i kosmiczne będące skuteczną formą wychowania oraz pierwszym etapem szkolenia lotniczego.
- 1.2. Przeciwdziałanie postępującym zjawiskom patologicznym przez popularyzację modelarstwa wśród dzieci i młodzieży, tj. uczestnictwo w zajęciach praktycznych (budowa modeli), teoretycznych i lotno – treningowych prowadzonych w klubach modelarskich oraz udział w zawodach sportowych.
- 1.3. Kontynuowanie wieloletnich tradycji rozgrywania w Polsce zawodów modeli latających dla dzieci i młodzieży.
- 1.4. Równomierny rozwój poszczególnych konkurencji modelarstwa lotniczego i kosmicznego we wszystkich regionach kraju.
- 1.5. Systematyczne rozszerzanie zasięgu uprawiania sportu modelarskiego.
- 1.6. Objęcie zawodników wieloletnim, usystematyzowanym procesem szkolenia, począwszy od kategorii wiekowej młodzika, juniora młodszego, do juniora, mającym doprowadzić najbardziej utalentowanych do mistrzostwa sportowego i powiększenia stanu osobowego zawodników seniorów.
- 1.7. Coroczne wielostopniowe współzawodnictwo sportowe umożliwiające dokonanie oceny działalności poszczególnych klubów modelarskich.
- 1.8. Umożliwienie zawodnikom zdobywania klas sportowych i odznak modelarskich.
- 1.9. Aktywne uczestniczenie dzieci i młodzieży w treningach i zawodach sportowych stanowiące uzupełnienie zadań wychowania fizycznego i zdrowotnego.
- 1.10. Szerzenie wśród dzieci i młodzieży kultury technicznej oraz rozbudzanie zainteresowań wszystkimi rodzajami lotnictwa sportowego, cywilnego i wojskowego.
- 1.11. Wymiana doświadczeń pomiędzy zawodnikami i instruktorami.

2. PROGRAM

2.1. Przepisy

System współzawodnictwa sportowego dzieci i młodzieży w modelarstwie lotniczym i kosmicznym realizowany jest w oparciu o następujące przepisy:

- Ustawa z dnia 25 czerwca 2010 r. o sporcie z aktami wykonawczymi.
- Ustawa z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym.
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym.
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa.
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie
- Statut Aeroklubu Polskiego.
- Kodeks Sportowy Międzynarodowej Federacji Lotniczej - Dział 4.
- Regulamin Aeroklubu Polskiego w sprawie nadawania klas i przyznawania odznak sportowych w modelarstwie lotniczym i kosmicznym.

2.2. ETAPY

W ramach systemu współzawodnictwa sportowego dzieci i młodzieży realizowane będą, dla poszczególnych kategorii wiekowych, następujące etapy:

a. Etap I - Współzawodnictwo młodzików (do lat 14).

- Mistrzostwa na szczeblu klubów modelarskich
- Mistrzostwa Polski Młodzików.

b. Etap II - Współzawodnictwo juniorów młodszych (do lat 16).

- Mistrzostwa na szczeblu klubów modelarskich
- Mistrzostwa Polski Juniorów Młodszych.
- Otwarte zawody zaliczane do Pucharu Polski dla Juniorów Młodszych.

c. Etap III - Współzawodnictwo juniorów (do lat 18).

- Mistrzostwa Polski Juniorów.
- Otwarte zawody zaliczane do Pucharu Polski (z udziałem juniorów i seniorów).

2.3. Programy dla poszczególnych etapów systemu zawierają szczegółowe regulaminy.

3. PATRONAT

System współzawodnictwa sportowego dzieci i młodzieży realizowany jest pod patronatem:

- 3.1. Ministerstwa Sportu i Turystyki.
- 3.2. Zainteresowanych samorządów terytorialnych, na terenie których odbywają się zawody.

4. ORGANIZATOR

- 4.1. System współzawodnictwa sportowego dzieci i młodzieży w modelarstwie lotniczym i kosmicznym realizowany jest przez Aeroklub Polski, zwanym też AP.
- 4.2. Ogólne kierownictwo nad systemem sprawuje Zarząd Aeroklubu Polskiego.
- 4.3. Bezpośredni nadzór nad realizacją systemu sprawuje Komisja Modelarska AP.
- 4.4. Nadzór sportowy nad zawodami sprawuje Dział Sportu Biura Zarządu AP.
- 4.5. Organizatorami zawodów na poszczególnych szczeblach są Komitety Organizacyjne powoływane przez bezpośrednich organizatorów.

5. OCENA WYNIKÓW

5.1. W systemie prowadzone będą dwie niezależne oceny całoroczne:

- a. Nadawanie klas sportowych i przyznawanie odznak modelarskich w oparciu o regulamin AP.
 - b. Całoroczne współzawodnictwo klubów modelarskich w oparciu o regulaminy AP.
- 5.2. Oceny dokonuje Komisja Modelarska.
- 5.3. Organizatorów zawodów objętych systemem współzawodnictwa sportowego zobowiązuje się do nadsyłania wyników. Termin oraz zasady wysyłania wyników sportowych z rozegranych zawodów ustala regulamin – „Zasady organizacji zawodów modelarskich”. ||

6. INNE SPRAWY

- 6.1. Prawo do interpretacji wszystkich regulaminów przysługuje Komisji Modelarskiej.

B. REGULAMINY W POSZCZEGÓLNYCH KATEGORIACH WIEKU

I. ETAP I – WSPÓŁZAWODNICTWO MŁODZIKÓW (do lat 14)

- 1. CEL – wymienione cele w pkt. A.1. oraz:
 - 1.1. Kontynuowanie wieloletnich tradycji rozgrywania dla dzieci zawodów modeli latających o charakterze rekreacyjno - sportowym,
 - 1.2. Umożliwienie najmłodszym zawodnikom współzawodnictwa sportowego na szczeblu klubu modelarskiego i ogólnopolskim,
 - 1.3. Wyłonienie zwycięskich reprezentacji klubów modelarskich i ogólnopolskim,
 - 1.4. Opanowanie, rozwijanie i doskonalenie, przez młodzików, umiejętności współzawodnictwa sportowego w łatwych konkurencjach modeli latających, w celu jak najszybszego skierowania ich do dalszego szkolenia w kategorii wiekowej juniorów młodszych.

3. REGULAMIN MISTRZOSTW KLUBU DLA MŁODZIKÓW

3.1. CEL

Cele wymienione w pkt. A.1.; B.I.1. oraz:

- 3.1.1. Kontynuowanie wieloletnich tradycji rozgrywania na szczeblu aeroklubu regionalnego zawodów latawcowych (od 1962 r.), modeli balonów na ogrzane powietrze (od 1987 r.) oraz zawodów p.n. „Młodzi Modelarze – Lotnicy na Start” (od 1969 r.),
- 3.1.2. Umożliwienie najmłodszym zawodnikom współzawodnictwa sportowego na szczeblu aeroklubu regionalnego / stowarzyszenia modelarskiego,
- 3.1.3. Wyłonienie w poszczególnych konkurencjach zwycięzców indywidualnych na szczeblu klubu
- 3.1.4. Wyłonienie w poszczególnych zawodach zwycięskich ekip reprezentujących kluby modelarskie
- 3.1.5. Przygotowanie najlepszych ekip do udziału w Mistrzostwach Polski Młodzików,
- 3.1.6. Rozwijanie wśród dzieci umiejętności współzawodnictwa sportowego.

3.2. PROGRAM I TERMINY

3.2.1. Przewiduje się rozgrywanie następujących zawodów:

- a. Latawcowe mistrzostwa klubu pn. Święto Latawca w konkurencjach latawców płaskich (FLP) i skrzynkowych (FLS). Ze względu na tradycje zawody należy zorganizować po rozpoczęciu roku szkolnego w ostatnią lub przedostatnią niedzielę września.
 - b. Mistrzostwa klubu modeli balonów na ogrzane powietrze (konkurencja F7A/M). Ze względu na tradycje oraz warunki pogodowe zawody powinny być zorganizowane w miesiącach styczeń – marzec.
 - c. Mistrzostwa klubu halowych modeli szybowców (konkurencja F1N). Zawody zaleca się zorganizować w dowolnym terminie w miesiącach styczeń – maj.
- 3.2.2. Szczegółowe terminy i miejsca zawodów podają kluby w swoich kalendarzach sportowych ogłaszanych na dany rok.
- 3.2.3. Przepisy techniczne dla zawodów w poszczególnych konkurencjach podane są w części C.

3.3. PATRONAT

- 3.3.1. Aeroklub Polski.
- 3.3.2. Organizatorzy powinni zabiegać o patronat i wsparcie finansowe samorządów terytorialnych oraz innych instytucji i organizacji.

3.4. ORGANIZATORZY

- 3.4.1. Kluby.
- 3.4.2. W celu uzyskania wsparcia organizacyjnego i finansowego na współorganizatorów należy zapraszać, organizacje młodzieżowe, spółdzielnie mieszkaniowe i spożyców „Społem”, jednostki wojskowe oraz inne instytucje i organizacje.
- 3.4.3. Zaleca się powołanie Komitetu Organizacyjnego zawodów.

3.5. UCZESTNICY

- 3.5.1. W mistrzostwach mogą brać udział zawodnicy reprezentujący:
 - a. Kluby modelarskie.
- 3.5.2. W mistrzostwach mogą brać udział również zawodnicy nie zrzeszeni w klubach sportowych (dotyczy to klas: F7A/M, FLP, FLS, F1N).

3.6. KLASYFIKACJA

- 3.6.1. W każdej konkurencji będzie przeprowadzona klasyfikacja indywidualna zgodnie z przepisami technicznymi podanymi w części C.
- 3.6.2. W każdych zawodach zostanie przeprowadzona klasyfikacja drużynowa zgodnie z regulaminem organizatora.

3.7. **WYRÓŻNIENIA I NAGRODY**

- 3.7.1. W każdej rozegranej konkurencji za zajęcie I, II, III miejsca przyznane będą dyplomy oraz odpowiednio tytuły mistrza, wicemistrza oraz drugiego wicemistrza klubu młodzików na dany rok.
- 3.7.2. W klasyfikacji zespołowej wszystkich zawodów najlepsze ekipy otrzymają dyplomy za zajęcie I, II, III miejsca.
- 3.7.3. Organizatorzy mogą przyznać również medale, puchary i nagrody rzeczowe.

3.8. **PRZEPISY KOŃCOWE**

Do zawodów stosuje się przepisy uzupełniające podane w pkt. B.IV.

4. **REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI MŁODZIKÓW**

4.1. **CEL**

Cele wymienione w pkt. A.1., B.I.1. oraz:

- 4.1.1. Kontynuowanie wieloletnich tradycji rozgrywania ogólnopolskich zawodów latawcowych (od 1962 r.) oraz modeli balonów na ogrzane powietrze (od 1987 r.),
- 4.1.2. Umożliwienie młodzikom współzawodnictwa sportowego na szczeblu ogólnopolskim,
- 4.1.3. Wyłonienie w poszczególnych konkurencjach mistrzów Polski młodzików,
- 4.1.4. Wyłonienie w poszczególnych mistrzostwach Polski zwycięskich ekip, reprezentujących kluby
- 4.1.5. Doskonalenie wśród młodzików umiejętności współzawodnictwa sportowego oraz wyłonienie osób predysponowanych do dalszego szkolenia w kategorii wiekowej juniorów młodszych.

4.2. **PROGRAM I TERMINY**

- 4.2.1. Przewiduje się rozgrywanie następujących mistrzostw:
 - a. Mistrzostwa Polski Modeli Balonów na Ogrzane Powietrze (konkurencja F7A/M) o „Mały Puchar Gordona Bennetta”.
 - b. Mistrzostwa Polski Modeli Szybowców Halowych (konkurencja F1N).
 - c. Mistrzostw Polski Modeli Halowych z Napędem Gumowym (konkurencja A6).
 - d. Mistrzostwa Polski Halowych Modeli Wyścigowych (konkurencja F5K–Indoor Pylon Racing).
- 4.2.2. Szczegółowe terminy i miejsca mistrzostw Polski podane będą w Kalendarzu Sportowym AP w Modelarstwie Lotniczym i Kosmicznym na dany rok.
- 4.2.3. Przepisy techniczne dla poszczególnych zawodów podane są w części C.

4.3. **PATRONAT**

- 4.3.1. MSiT, Aeroklub Polski.
- 4.3.2. Organizatorzy powinni zabiegać o patronat i wsparcie finansowe samorządu terytorialnego.

4.4. **ORGANIZATORZY**

- 4.4.1. Nadzór nad zawodami sprawuje Dział Sportu Biura Zarządu AP.
- 4.4.2. Bezpośrednim organizatorem jest wytypowany klub .
- 4.4.3. W celu uzyskania wsparcia organizacyjnego i finansowego na współorganizatorów należy zapraszać, organizacje młodzieżowe, spółdzielnie mieszkaniowe i spożywców „Społem”, jednostki wojskowe oraz inne instytucje i organizacje.
- 4.4.4. Zaleca się powołanie Komitetu Organizacyjnego zawodów.

4.5. **UCZESTNICY**

- 4.5.1. W każdym mistrzostwach Polski mogą brać udział zwycięskie ekipy poszczególnych mistrzostw klubów modelarskich.
- 4.5.2. Ekipy reprezentują klub.

4.6. **KLASYFIKACJA**

- 4.6.1. W każdej konkurencji będzie przeprowadzona klasyfikacja indywidualna zgodnie z przepisami technicznymi podanymi w części C.
- 4.6.2. Zgodnie z pkt. 4.5.1. w każdym mistrzostwach Polski młodzików (dot. klasy F7A/M, F1N, A6, F5K) zostanie przeprowadzona klasyfikacja drużynowa.

II

- 4.6.3 Wynik drużyny stanowi suma punktów zdobytych przez zawodników tworzących drużynę danego klubu. W przypadku remisu o lokacie decyduje suma zajętych miejsc. i jeśli to nie przyniesie rozstrzygnięcia, wówczas decyduje najwyższe miejsce zajęte przez zawodnika drużyny.
- 4.6.4. Ilość zawodników w drużynie określa organizator w piśmie organizacyjnym.
- 4.7. **WYRÓŻNIENIA I NAGRODY**
- 4.7.1. W każdej rozegranej konkurencji przyznane będą następujące wyróżnienia za:
I miejsce – tytuł mistrza Polski młodzików oraz dyplom i złoty medal AP,
II miejsce – tytuł wicemistrza Polski młodzików oraz dyplom i srebrny medal AP,
III miejsce – tytuł drugiego wicemistrza Polski młodzików oraz dyplom i brązowy medal AP.
- 4.7.2. Organizatorzy mogą przyznać również puchary i nagrody rzeczowe.
- 4.8. **PRZEPISY KOŃCOWE**
- 4.8.1 Do zawodów stosuje się przepisy uzupełniające podane w pkt. B.IV.
- 4.8.2 W konkurencji latawców organizuje się festiwale latawców gdzie dopuszcza się rozgrywanie konkurencji według regulaminu organizatora.

5. REGULAMIN PUCHARÓW POLSKI DLA MŁODZIKÓW

- 5.1. **CEL**
Cele wymienione w pkt. A.1. oraz:
- 5.1.1. Umożliwienie najbardziej aktywnym młodzikom udziału w jak największej ilości zawodów,
4.1.2. Doskonalenie umiejętności w celu osiągnięcia przez młodzików mistrzostwa sportowego,
- 4.2. **PROGRAM**
Przewiduje się rozgrywanie Pucharów Polski w następujących konkurencjach:
- F1N – modele szybowców halowych,
 - A6 – modele halowe z napędem gumowym

II. ETAP II – WSPÓŁZAWODNICTWO JUNIORÓW MŁODSZYCH (do lat 16)

1. **CEL**
Cele wymienione cele w pkt. A.1. oraz:
- 1.1. Umożliwienie juniorom młodszym współzawodnictwa sportowego na szczeblu klubu i ogólnopolskim,
1.2. Wyłonienie zwycięskich reprezentacji klubów na szczeblu klubu
1.3. Opanowanie przez juniorów młodszych umiejętności współzawodnictwa sportowego w stosunkowo łatwych konkurencjach, których regulaminy (tymczasowe FAI lub Aeroklubu Polskiego) korespondują z regulaminami konkurencji dla juniorów i seniorów, posiadających zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI status konkurencji mistrzowskich („formuła mistrzostw świata”),
1.4. Doskonalenie umiejętności przez juniorów młodszych w celu osiągnięcia jak najwyższego poziomu sportowego oraz dążenie do jak najszybszego przekazania ich do dalszego szkolenia w kategorii wiekowej juniorów.
2. **REGULAMIN MISTRZOSTW KLUBU MODELARSKIEGO DLA JUNIORÓW MŁODSZYCH pn. „MŁODZI MODELARZE – LOTNICY NA START”**
- 2.1. **CEL**
Cele wymienione w pkt. A.1., B.II.1. oraz:
- 2.1.1. Kontynuowanie wieloletnich tradycji (od 1969r.) rozgrywania zawodów p.n. „Młodzi Modelarze – Lotnicy na Start” z okazji Międzynarodowego Dnia Dziecka,
2.1.2. Podsumowanie całorocznego szkolenia juniorów młodszych prowadzonego w klubach modelarskich,
2.1.3. Umożliwienie juniorom młodszym udziału w zawodach na szczeblu klubu modelarskiego,

- 2.1.4. Wyłonienie w poszczególnych konkurencjach mistrzów klubu modelarskiego juniorów młodszych,
- 2.1.5. Przygotowanie zawodników do udziału w mistrzostwach Polski juniorów młodszych,
- 2.1.6. Doskonalenie umiejętności współzawodnictwa sportowego.

2.2. PROGRAM I TERMINY

2.2.1. Proponuje się rozgrywanie zawodów w następujących konkurencjach:

- a. F1A/M – modele szybowców swobodnie latających
- b. F1H – modele szybowców swobodnie latających
- c. F1G – modele swobodnie latające z napędem gumowym
- d. F1K – modele swobodnie latające z silnikiem na gaz CO₂
- e. F1N – modele szybowców halowych
- f. A6 – modele halowe z napędem gumowym
- g. F1Q/M – modele swobodnie latające z napędem elektrycznym
- h. F2A/M – modele prędkościowe na uwięzi
- i. F2B/M – modele akrobacyjne na uwięzi
- j. F2C/M – modele wyścigowe na uwięzi
- k. F2D/M – modele na uwięzi do walki powietrznej
- l. F3J/M – modele szybowców zdalnie sterowanych
- m. F4B/S – modele sylwetkowe na uwięzi
- n. S6A – modele rakiet czasowych z taśmą

2.2.2. Szczegółowe terminy i miejsca zawodów podają kluby modelarskie w swoich kalendarzach sportowych ogłaszanych na dany rok. Zaleca się ze względu na wieloletnie tradycje rozegranie zawodów w pierwszą niedzielę czerwca lub przy spodziewanej większej frekwencji w pierwszą sobotę i niedzielę czerwca. Zawody modeli halowych mogą być rozgrywane w innym terminie.

2.2.3. Przepisy techniczne dla zawodów w poszczególnych konkurencjach podane są w części D.

2.3. PATRONAT

2.3.1. Aeroklub Polski.

2.3.2. Organizatorzy powinni zabiegać o patronat i wsparcie finansowe samorządu terytorialnego.

2.4. ORGANIZATORZY

2.4.1. Kluby modelarskie.

2.4.2. W celu uzyskania wsparcia organizacyjnego i finansowego na współorganizatorów należy zapraszać, organizacje młodzieżowe, spółdzielnie mieszkaniowe i spożyców „Społem”, jednostki wojskowe oraz inne instytucje i organizacje.

2.4.4. Zaleca się powołanie Komitetu Organizacyjnego zawodów.

2.5. UCZESTNICY

2.5.1. W mistrzostwach mogą brać udział zawodnicy reprezentujący Kluby modelarskie .

2.5.2. W mistrzostwach mogą brać udział również zawodnicy nie zrzeszeni w klubach sportowych.

2.5.3. Kluby wymienione w pkt. a i b biorą udział w klasyfikacji drużynowej.

2.6. KLASYFIKACJA

2.6.1. W każdej konkurencji będzie przeprowadzona klasyfikacja indywidualna zgodnie z przepisami technicznymi podanymi w części D.

2.6.2. Zgodnie z pkt. 2.5.3. w mistrzostwach aeroklubu regionalnego / stowarzyszenia modelarskiego zostanie przeprowadzona klasyfikacja drużynowa, sporządzona według takich samych zasad, jak na Mistrzostwach Polski Juniorów Młodszych – opisanych w pkt. 3.6.2.

2.7. WYRÓŻNIENIA I NAGRODY

2.7.1. W każdej rozegranej konkurencji za zajęcie I, II, III miejsca przyznane będą dyplomy oraz odpowiednio tytuły mistrza, wicemistrza oraz drugiego wicemistrza aeroklubu regionalnego / stowarzyszenia modelarskiego juniorów młodszych na dany rok.

2.7.2. W klasyfikacji drużynowej najlepsze ekipy otrzymają dyplomy za zajęcie I, II, III miejsca.

2.7.3. Organizatorzy mogą przyznać również medale, puchary i nagrody rzeczowe.

2.8. **PRZEPISY KOŃCOWE**

Do zawodów stosuje się przepisy uzupełniające podane w pkt. B.IV.

3. **REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI JUNIORÓW MŁODSZYCH**

3.1. **CEL**

Cele wymienione w pkt. A.1., B.II.1. oraz:

- 3.1.1. Kontynuowanie wieloletnich tradycji rozgrywania (od 1969 r.) zawodów na szczeblu ogólnopolskim, będących finałem rozgrywanych co roku przez aerokluby zawodów p.n. „Młodzi Modelarze – Lotnicy na Start”,
- 3.1.2. Umożliwienie współzawodnictwa sportowego juniorom młodszym na szczeblu krajowym,
- 3.1.3. Wyłonienie w poszczególnych konkurencjach mistrzów Polski juniorów młodszych,
- 3.1.4. Dalsze podnoszenie poziomu sportowego juniorów młodszych w celu jak najszybszego przekazania ich do szkolenia w kategorii wiekowej juniorów.

3.2. **PROGRAM I TERMINY**

3.2.1. Przewiduje się rozgrywanie mistrzostw Polski w następujących konkurencjach:

- a. F1A/M – modele szybowców swobodnie latających
- b. F1E/M – modele szybowców sterowanych mechanicznie
- c. F1H – modele szybowców swobodnie latających
- d. F1G – modele swobodnie latające z napędem gumowym
- e. F1K – modele swobodnie latające z silnikiem na gaz CO₂
- f. F1N – modele szybowców halowych
- g. A6 – modele halowe z napędem gumowym
- h. F1Q/M – modele swobodnie latające z napędem elektrycznym
- i. F2A/M – modele prędkościowe na uwięzi
- j. F2B/M – modele akrobacyjne na uwięzi
- k. F3J/M – modele szybowców zdalnie sterowanych
- l. F4B/S – modele sylwetkowe na uwięzi
- m. S6A – modele rakiet czasowych z taśmą

3.2.2. Szczegółowe terminy i miejsca mistrzostw Polski podane będą w Kalendarzu Sportowym AP w Modelarstwie Lotniczym i Kosmicznym na dany rok.

3.2.3. Przepisy techniczne dla zawodów w poszczególnych konkurencjach podane są w części D.

3.2.4. Do programu mistrzostw mogą być włączone nowe konkurencje. Warunkiem jest przeprowadzenie dla juniorów młodszych zawodów w danej konkurencji przez co najmniej 5 aeroklubów regionalnych / stowarzyszeń modelarskich w roku poprzedzającym ogłoszenie mistrzostw.

3.3. **PATRONAT**

3.3.1. MSiT, Aeroklub Polski.

3.3.2. Organizatorzy powinni zabiegać o patronat i wsparcie finansowe samorządu terytorialnego.

3.4. **ORGANIZATORZY**

3.4.1. Nadzór nad zawodami sprawuje Dział Sportu Biura Zarządu AP.

3.4.2. Bezpośrednim organizatorem jest wytypowany klub.

3.4.3. W celu uzyskania wsparcia organizacyjnego i finansowego na współorganizatorów należy zapraszać, organizacje młodzieżowe, spółdzielnie mieszkaniowe i spożywców „Społem”, jednostki wojskowe oraz inne instytucje i organizacje.

3.4.4. Zaleca się powołanie Komitetu Organizacyjnego zawodów.

3.5. **UCZESTNICY**

3.5.1. Wszyscy zgłoszeni zawodnicy - juniorzy młodszy reprezentujący drużyny klubu modelarskiego.

3.5.2. Zawodnicy muszą posiadać ważną na dany rok Licencję Sportową FAI.

3.6. **KLASYFIKACJA**

- 3.6.1. W każdej konkurencji będzie przeprowadzona klasyfikacja indywidualna zgodnie z przepisami technicznymi podanymi w części D.
- 3.6.2. Zgodnie z pkt. 3.5.1. w mistrzostwach Polski zostanie przeprowadzona klasyfikacja drużynowa.
- a) Klasyfikacja drużynowa będzie sporządzona na podstawie sumy znormalizowanych punktów, zdobytych przez wszystkich zawodników zgłoszonych jako dana drużyna.
 - b) Na potrzeby tej klasyfikacji wyniki końcowe zawodników, w każdej konkurencji, muszą być znormalizowane do punktów najlepszego zawodnika, według wzoru **$P = (1000 \times \text{wynik zawodnika}) / \text{wynik najlepszego zawodnika}$** i zaokrąglone do jednego miejsca po przecinku.
 - c) Drużyna może liczyć maksymalnie 6-8 zawodników i tę liczbę określa organizator zawodów.

3.7. **WYRÓŻNIENIA I NAGRODY**

- 3.7.1. W każdej rozegranej konkurencji przyznane będą następujące wyróżnienia za:
I miejsce – tytuł mistrza Polski juniorów młodszych oraz dyplom i złoty medal AP,
II miejsce – tytuł wicemistrza Polski juniorów młodszych oraz dyplom i srebrny medal AP,
III miejsce – tytuł drugiego wicemistrza Polski juniorów młodszych oraz dyplom i brązowy medal AP.
- 3.7.2. Organizatorzy mogą przyznać również puchary i nagrody rzeczowe.

3.8. **PRZEPISY KOŃCOWE**

Do zawodów stosuje się przepisy uzupełniające podane w pkt. B.IV.

4. **REGULAMIN PUCHARÓW POLSKI DLA JUNIORÓW MŁODSZYCH**

4.1. **CEL**

Cele wymienione w pkt. A.1., B.II.1. oraz:

- 4.1.1. Umożliwienie najbardziej aktywnym juniorom młodszym udziału w jak największej ilości zawodów,
- 4.1.2. Doskonalenie umiejętności w celu osiągnięcia przez juniorów młodszych mistrzostwa sportowego,

4.2. **PROGRAM**

Przewiduje się rozgrywanie Pucharów Polski w następujących konkurencjach:

- F1N – modele szybowców halowych,
- A6 – modele halowe z napędem gumowym, ||
- F1E/M – modele szybowców sterowane mechanicznie,
- F1H – modele szybowców swobodnie latających, ||
- F1G – modele swobodnie latające z napędem gumowym,
- F1K – modele swobodnie latające z silnikiem na gaz CO₂,
- F1Q/M – modele swobodnie latające z napędem elektrycznym. ||

4.3. **UCZESTNICY**

Wszyscy zawodnicy startujący w zawodach ogólnopolskich zaliczanych do Pucharów Polski, posiadający ważną na dany rok Licencję Sportową FAI, będący członkami klubów sportowych – w rozumieniu przepisów Regulaminu Licencjonowania Klubów Sportowych.

4.4. **ZAWODY**

Zawody ogólnopolskie zaliczane do Pucharów Polski, muszą być umieszczone w Kalendarzu Sportowym AP w Modelarstwie Lotniczym i Kosmicznym, zgodnie z zasadami ogłoszonymi przez AP. Zawody muszą być przeprowadzone w oparciu o Kodeks Sportowy FAI.
Puchary Polski zostaną ogłoszone jeżeli będą rozegrane minimum 3 zawody w danej konkurencji.

4.5. **WYRÓŻNIENIA**

Zdobywcy trzech pierwszych miejsc w każdej konkurencji Pucharów Polski otrzymają dyplomy Aeroklubu Polskiego.

III. ETAP III – WSPÓŁZAWODNICTWO JUNIORÓW (do lat 18)

1. CEL – wymienione cele w pkt. A.1. oraz:
 - 1.1. Umożliwienie juniorom współzawodnictwa sportowego na szczeblu ogólnopolskim w konkurencjach posiadających zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI status konkurencji mistrzowskich („formuła mistrzostw świata”),
 - 1.2. Wyłonienie uzdolnionych młodych zawodników i skierowanie ich do dalszego szkolenia w ramach Kadry Narodowej Juniorów (KNJ) prowadzonej przez Aeroklub Polski, a w dalszym etapie wyłonienie spośród KNJ najlepszych zawodników do reprezentacji Polski na Igrzyska Lotnicze, mistrzostwa świata i Europy.

2. REGULAMIN MISTRZOSTW POLSKI JUNIORÓW

2.1. CEL

- Cele wymienione w pkt. A.1., B.III.1. oraz:
- 2.1.1. Kontynuowanie rozgrywania od 1960 r. mistrzostw Polski juniorów,
 - 2.1.2. Współzawodnictwo sportowe pomiędzy juniorami,
 - 2.1.3. Wyłonienie w poszczególnych konkurencjach mistrzów Polski juniorów,
 - 2.1.4. Doskonalenie umiejętności w celu osiągnięcia przez juniorów mistrzostwa sportowego i jak najszybszego nawiązania współzawodnictwa z zawodnikami seniorami.

2.2. PROGRAM I TERMINY

- 2.2.1. Przewiduje się rozgrywanie mistrzostw Polski w następujących konkurencjach posiadających zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI status konkurencji mistrzowskich („formuła mistrzostw świata”) oraz w klasie niemistrzowskiej F1L: ||

a. W kategorii modeli swobodnie latających (F1):

- F1A – modele szybowców,
- F1B – modele z napędem gumowym,
- F1D – modele halowe z napędem gumowym,
- F1L – modele halowe z napędem gumowym, ||
- F1E – modele szybowców sterowane mechanicznie
- F1P – modele z napędem spalinowym,

b. W kategorii modeli na uwięzi (F2):

- F2A – modele prędkościowe,
- F2B – modele akrobacyjne,
- F2C – modele wyścigowe,
- F2D – modele do walki powietrznej

c. W kategorii modeli zdalnie sterowanych (F3):

- F3A – modele akrobacyjne,
- F3B – modele szybowców,
- F3C – modele śmigłowców zdalnie sterowanych,
- F3F – modele szybowców do lotów na zboczu,
- F3J – modele szybowców do lotów termicznych,
- F3K – modele szybowców wyrzucanych z ręki,
- F3N – modele śmigłowców zdalnie sterowane – freesyle,
- F3P – halowe modele akrobacyjne

d. W kategorii makiet (F4):

- F4B – makiety samolotów na uwięzi,
- F4C – makiety samolotów zdalnie sterowane,
- F4H – makiety samolotów zdalnie sterowane, oceniane z dali (Stand off).

e. W kategorii modeli kosmicznych (S):

- S1A – rakiety wysokościowe,
- S3A – rakiety czasowe ze spadochronem,
- S4A – rakietoplany,
- S5B – makiety wysokościowe,
- S6A – rakiety czasowe z taśmą,

- S7 – makiety,
- S8D – rakietyplany zdalnie sterowane,
- S9A – rakiety czasowe z opadaniem wirowym

2.2.2. Szczegółowe terminy i miejsca mistrzostw Polski podane będą w Kalendarzu Sportowym AP w Modelarstwie Lotniczym i Kosmicznym na dany rok.

2.2.3. Przepisy techniczne dla zawodów w poszczególnych konkurencjach podane są w Kodeksie Sportowym FAI.

2.3. **PATRONAT**

2.3.1. MSiT, Aeroklub Polski.

2.3.2. Organizatorzy powinni zabiegać o patronat i wsparcie finansowe samorządu terytorialnego.

2.4. **ORGANIZATORZY**

2.4.1. Nadzór nad zawodami sprawuje Dział Sportu Biura Zarządu AP.

2.4.2. Bezpośrednim organizatorem jest wytypowany aeroklub regionalny lub stowarzyszenie modelarskie będące członkiem zwyczajnym AP.

2.4.3. W celu uzyskania wsparcia organizacyjnego i finansowego na współorganizatorów należy zapraszać organizacje młodzieżowe, spółdzielnie mieszkaniowe i spożyców „Społem”, jednostki wojskowe oraz inne instytucje i organizacje.

2.4.4. Zaleca się powołanie Komitetu Organizacyjnego zawodów.

2.5. **UCZESTNICY**

2.5.1. Wszyscy zgłoszeni zawodnicy juniorzy posiadający ważną na dany rok Licencję Sportową FAI.

2.6. **KLASYFIKACJA**

2.6.1. W każdej konkurencji będzie przeprowadzona klasyfikacja indywidualna zgodnie z przepisami Kodeksu Sportowego FAI.

2.7. **WYRÓŻNIENIA I NAGRODY**

2.7.1. W każdej rozegranej konkurencji przyznane będą następujące wyróżnienia za:

I miejsce – tytuł mistrza Polski juniorów oraz dyplom i złoty medal AP,

II miejsce – tytuł wicemistrza Polski juniorów oraz dyplom i srebrny medal AP,

III miejsce – tytuł drugiego wicemistrza Polski juniorów oraz dyplom i brązowy medal AP.

2.7.2. Organizatorzy mogą przyznać również puchary i nagrody rzeczowe.

2.8. **PRZEPISY KOŃCOWE**

Do zawodów stosuje się przepisy uzupełniające podane w pkt. B.IV.

3. **REGULAMIN OTWARTYCH PUCHARÓW POLSKI (z udziałem juniorów i seniorów)**

3.1. **CEL**

Cele wymienione w pkt. A.1., B.III.1. oraz:

3.1.1. Umożliwienie najbardziej aktywnym juniorom udziału w jak największej ilości zawodów sportowych,

3.1.2. Doskonalenie umiejętności w celu osiągnięcia przez juniorów mistrzostwa sportowego,

3.1.3. Bezpośrednie nawiązanie przez juniorów współzawodnictwa z seniorami,

3.2. **PROGRAM**

Przewiduje się rozgrywanie Pucharu Polski w następujących konkurencjach posiadających zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI status konkurencji mistrzowskich

- F1A – modele szybowców swobodnie latające dla seniorów oraz oddzielnie dla juniorów,
- F1B – modele swobodnie latające z napędem gumowym oraz oddzielnie dla juniorów,
- F1C – modele swobodnie latające z napędem spalinowym,
- F1P – (tylko dla juniorów) - modele swobodnie latające z napędem spalinowym,
- F1Q – modele swobodnie latające z napędem elektrycznym,
- F1D – modele halowe

- F1E – modele szybowców sterowane mechanicznie dla seniorów oraz oddzielnie dla juniorów,
- F2B – modele akrobacyjne na uwięzi,
- F2C – modele do wyścigu zespołowego na uwięzi,
- F3A – modele akrobacyjne zdalnie sterowane,
- F3B – modele szybowców,
- F3C – modele śmigłowców zdalnie sterowane,
- F3F – modele szybowców zdalnie sterowane,
- F3J – modele szybowców do lotów termicznych,
- F3K – modele szybowców zdalnie sterowane wyrzucane z ręki oraz oddzielnie dla juniorów
- F3N – modele śmigłowców zdalnie sterowane - freesyle,
- F3P – halowe modele akrobacyjne,
- F3U – wyścigi dronów,
- F4B – makiety samolotów na uwięzi,
- F4C – makiety samolotów zdalnie sterowane,
- F5B – modele motoszybowców z napędem elektrycznym,
- F5J – modele motoszybowców
- S4A – raketoplany oraz oddzielnie dla juniorów
- S6A – rakiety czasowe z taśmą oraz oddzielnie dla juniorów
- S7 – makiety rakiet oraz oddzielnie dla juniorów
- S8D – raketoplany zdalnie sterowane (tyko juniorzy),
- S8E/P – raketoplany zdalnie sterowane,
- S9A – rakiety czasowe z opadaniem wirowym oraz oddzielnie dla juniorów

3.3. **ZAWODNICY**

Udział biorą wszyscy zawodnicy startujący w zawodach ogólnopolskich zaliczanych do Pucharów Polski, posiadający ważną na dany rok Licencję Sportową FAI.

3.4. **ZAWODY**

Zawody ogólnopolskie zaliczane do Pucharów Polski będą umieszczone w Kalendarzu Sportowym AP w Modelarstwie Lotniczym i Kosmicznym. Zawody muszą być przeprowadzone w oparciu o Kodeks Sportowy FAI. Zatwierdzenia imprez do Pucharów Polski dokonuje Komisja Modelarska AP. Puchary Polski zostaną przeprowadzone jeżeli będą rozegrane minimum 3 zawody w danej konkurencji (klasie). Zaleca się organizatorom zawodów ogólnopolskich ogłaszanie klasyfikacji końcowej również dla juniorów.

3.5. **PRYZNAWANIE PUNKTÓW**

- a. Zgodnie z regulaminami Pucharów Świata ogłoszonych w Kodeksie Sportowym FAI.
- b. Dla konkurencji, które nie posiadają regulaminów Pucharów Świata FAI, punkty przyznawane będą zgodnie z regulaminem Pucharów Świata dla modeli na uwięzi.

3.6. **KLASYFIKACJA KOŃCOWA PUCHARÓW POLSKI**

Wyniki Pucharów Polski obliczane są w oparciu o sumę punktów (zgodnie z pkt. 3.5) uzyskaną przez zawodnika, przy czym brane są pod uwagę najlepsze wyniki z maksymalnie trzech imprez w danej konkurencji. Wyniki końcowe Pucharów Polski oblicza i ogłasza osoba odpowiedzialna za daną klasę lub kategorię – będąca w strukturze trenerskiej zatwierdzonej na dany rok, po zatwierdzeniu przez Komisję Modelarską.

3.7. **WYRÓŻNIENIA**

Zdobywcy trzech pierwszych miejsc w każdej konkurencji Pucharów Polski otrzymają dyplomy Aeroklubu Polskiego.

IV. PRZEPISY UZUPEŁNIAJĄCE

1. **ZASADY FINANSOWANIA**

- 1.1. Koszty organizacji mistrzostw Polski będą dofinansowane (w zależności od wysokości otrzymanej dotacji) przez Aeroklub Polski ze środków przyznanych na zadania zlecone przez MSiT.
- 1.2. Na sfinansowanie lub dofinansowanie mistrzostw Klubu Modelarskiego organizatorzy powinni zwracać się o przyznanie środków (przeznaczonych na sport dzieci i młodzieży) do samorządów terytorialnych.
- 1.3. Organizatorzy powinni zabiegać o wsparcie finansowe i organizacyjne zawodów przez sponsorów. W tym celu zaleca się powołanie komitetów organizacyjnych poszczególnych zawodów, do których należy zapraszać przedstawicieli, organizacji młodzieżowych, spółdzielni mieszkaniowych i spożywców „Społem”, jednostek wojskowych oraz innych instytucji i organizacji.
- 1.4. W wypadku braku wystarczających środków dopuszcza się pobieranie od uczestników opłaty startowej, którą mogą sfinansować np. kluby zawodników. Uzyskane środki należy przeznaczyć w pierwszej kolejności na koszty bezpośrednie organizacji zawodów – wyżywienie, zakwaterowanie oraz wynagrodzenia sędziów, zakup nagród, itp. Należy dążyć do tego, aby maksymalnie obniżyć wysokość pobieranej opłaty startowej.
- 1.5. Koszty podróży na zawody pokrywają zawodnicy we własnym zakresie lub ich macierzyste kluby.

2. **INFORMACJA**

- 2.1. Terminy i miejsca zawodów o zasięgu ogólnopolskim ogłaszane są w Kalendarzu Sportowym AP, publikowanym na stronie internetowej aeroklubpolski.pl.
- 2.2. Organizatorzy zawodów na szczeblu klubu modelarskiego powinni ogłaszać terminy i miejsca zawodów w swoich kalendarzach sportowych na dany rok. Kalendarz należy rozpowszechnić wśród modelarzy, w klubach modelarskich i zainteresowanych szkołach.
- 2.3. W celu zapewnienia jak najlepszej informacji, organizatorzy powinni rozesłać do wszystkich zainteresowanych szczegółowy program zawodów (w wersji elektronicznej) co najmniej 30 dni przed ich rozpoczęciem. Program zawodów regionalnych należy rozesłać do wszystkich klubów modelarskich i zainteresowanych szkół, a program zawodów o zasięgu ogólnopolskim do wszystkich aeroklubów regionalnych i stowarzyszeń modelarskich.
- 2.4. Zawody powinny mieć charakter imprez masowych połączonych z festynami i pokazami lotniczymi. W celu rozpropagowania zawodów należy dążyć do zapewnienia informacji poprzez prasę, radio i telewizję.

3. **ZGŁOSZENIE DO UDZIAŁU W ZAWODACH**

- 3.1. W celu sprawnego przygotowania i przeprowadzenia zawodów ustala się następujące terminy zgłoszeń do udziału w zawodach:
 - a. Na szczeblu klubu modelarskiego na co najmniej 7 dni przed rozpoczęciem zawodów.
 - b. Na szczeblu ogólnopolskim na co najmniej 14 dni przed rozpoczęciem zawodów.
- 3.2. Zgłoszenie – w wersji elektronicznej, musi być przesłane na adres organizatora na formularzu – przykładowy wzór podany jest w załączniku nr 1.
- 3.3. Przy określaniu terminu zgłoszenia decyduje data stempla pocztowego. Organizator może odmówić przyjęcia do udziału zawodników nie zgłoszonych w terminie.

4. **PRZEPISY BEZPIECZEŃSTWA**

- 4.1. Organizator zawodów i zawodnicy muszą przestrzegać przepisów bezpieczeństwa zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI.

4.2. Zawody muszą być ubezpieczone, tzn. organizator powinien mieć polisę ubezpieczenia OC.

5. WIEK ZAWODNIKÓW

5.1. Zawodnika uważa się za młodzika do końca roku kalendarzowego, w którym osiągnął wiek 14 lat.

5.2. Zawodnika uważa się za juniora młodszego do końca roku kalendarzowego, w którym osiągnął wiek 16 lat.

5.3. Zawodnika uważa się za juniora do końca roku kalendarzowego, w którym osiągnął wiek 18 lat.

6. LICENCJE

6.1. Każdy zawodnik startujący w zawodach krajowych (nie dotyczy zawodów dla młodzików oraz zawodów dla juniorów młodszych pn. „Młodzi Modelarze – Lotnicy na Start”) musi posiadać Licencję Sportową FAI.

6.2. Licencje wydawane są przez Dyrektora Sportowego AP zgodnie z „Regulaminem licencjonowania zawodników”.

7. OZNAKOWANIE MODELI

7.1. Każdy model (oprócz modeli halowych (opis – Aneks nr 1), makiet i modeli sylwetkowych) zgłoszony do zawodów musi być oznakowany według instrukcji FAI podanej w załączniku nr 2. ||

7.2. Modele zgłoszone do zawodów młodzików oraz zawodów dla juniorów młodszych p.n. „Młodzi Modelarze – Lotnicy na Start” muszą być oznakowane pierwszą literą imienia i nazwiska o wysokości 25 mm (dotyczy zawodników nie posiadających licencji).

8. POMOCNICY ZAWODNIKÓW

8.1. Zawodnik ma prawo posiadać na linii startu jednego pomocnika.

9. PROTESTY

9.1. Zawodnicy lub kierownicy ekip mogą składać protesty na formularzu zgodnym z kodeksem FAI na ręce głównego sędziego sportowego zawodów, przy czym należy równocześnie wpłacić wadium w wysokości 100 zł. Wadium zostaje zwrócone jeśli protest zostanie uznany za słuszny. W przeciwnym wypadku organizator przekazuje kwotę wadium na konto Komisji Modelarskiej. Protesty złożone niezgodnie z w/w zasadami nie będą rozpatrywane.

10. WAŻNOŚĆ ZAWODÓW

10.1. Zawody w każdej konkurencji uważa się za rozegrane jeśli została rozegrana co najmniej jedna kolejka lotów ||

11. INNE SPRAWY

11.1. Główny sędzia zawodów może zmienić program sportowy zawodów ze względu na złe warunki atmosferyczne.

11.2. Sprawy nie objęte niniejszym regulaminem rozpatruje sędzia główny zawodów w oparciu o Kodeks Sportowy FAI.

11.3. Stwierdzenie przez komisję sportową nieprzestrzegania przepisów regulaminu przez zawodnika może spowodować jego dyskwalifikację. Niewłaściwa postawa sportowa zawodnika może spowodować jego wykluczenie z zawodów.

11.4. Termin oraz zasady wysyłania wyników sportowych z rozegranych zawodów ustala regulamin – „Zasady organizacji zawodów modelarskich”. ||

11.5. Wyniki muszą zawierać nazwiska wszystkich członków komisji sędziowskiej.

....., dnia

Nazwa klubu / aeroklubu / stowarzyszenia
(pieczętka)

Nazwa organizatora zawodów

Z G Ł O S Z E N I E

do udziału w zawodach

.....

Lp.	Imię i nazwisko zawodnika	Data urodzenia	Nr Lic. / Nr ID	Konkurencja
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				

Adres klubu / aeroklubu / stowarzyszenia /:

ulica nr nr lokalu

kod poczt. miejscowość

tel fax e-mail:

Stwierdzam przygotowanie zawodników do startu w zawodach pod względem znajomości przepisów sportowych rozgrywanych konkurencji, w tym przepisów bezpieczeństwa.

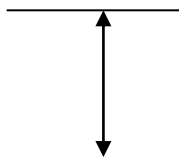
podpis (pieczętka)

.....

Załącznik nr 2

INSTRUKCJA OZNAKOWANIA MODELI

POL



minimum
25 mm

Znak **POL** powinien pojawić się na modelu przynajmniej raz, a w przypadku modeli swobodnie latających również numer licencji zawodnika (**POL-1443**).

Wysokość liter i cyfr minimum 25 mm.

	FAI Personal ID Number:	← Wpisać tylko numer ID posiadacza Licencji
	NATIONAL IDENTIFICATION MARK & NUMBER	← Miejsce na numer Licencji Sportowej FAI
	COMPETITOR NAME	← Miejsce na Imię i NAZWISKO posiadacza Licencji
	MODEL AIRCRAFT IDENTIFICATION CODE	← Oznakowanie modelu: numeryczne (1,2,3,4,5 ... itd.) lub literowe (A,B,C,D,E ... itd.)

	FAI Personal ID Number:	54017
	NATIONAL IDENTIFICATION MARK & NUMBER	POL 1443
	COMPETITOR NAME	Mieszko NOWAKOWSKI
	MODEL AIRCRAFT IDENTIFICATION CODE	A

**PRZYKŁAD
WYPEŁNIONEJ
NALEPKI FAI NA MODEL**

UWAGI:

1. Na każdy model wymagana jest tylko jedna nalepka FAI.
2. Numeryczne lub literowe oznakowanie modelu powinno być umieszczone na wszystkich częściach modelu, które są odejmowane (wysokość cyfr lub liter – minimum 10 mm).

C. PRZEPISY TECHNICZNE ZAWODÓW W POSZCZEGÓLNYCH KONKURENCJACH DLA MŁODZIKÓW

I. Konkurencje FLP i FLS – latawce płaskie i skrzynkowe (przepisy tymczasowe AP)

1. Definicja

Latawiec to aerodyna bez napędu silnikowego unosząca się na uwięzi, która może latać w atmosferze wskutek dynamicznego oddziaływania powietrza na nieruchome lub ruchome względem niej powierzchnie nośne.

2. Charakterystyka techniczna

- 2.1. Latawiec płaski posiada tylko jedną płaszczyznę nośną oraz ustatecznienie w postaci ogona (jednego lub kilku). Dopuszcza się ugięcie płaszczyzny nośnej w przekroju poprzecznym do 10% rozpiętości latawca w tym przekroju. Niedopuszczalne jest stosowanie innych powierzchni sztywnych lub elastycznych przecinających pod jakimkolwiek kątem zasadniczą płaszczyznę latawca.
 - 2.2. Latawiec skrzynkowy może mieć kilka płaszczyzn nośnych, ale nie może mieć ustatecznienia w postaci ogona lub innych elementów elastycznie związanych z latawcem, spełniających rolę stateczników – takich jak flagi, taśmy ozdobne, spadochrony, itp.
 - 2.3. Zabrania się stosowania dodatkowych powierzchni ustateczniających mocowanych do holu latawca.
 - 2.4. Latawiec musi być wykonany z drewna (bez balsy) i papieru. Dopuszcza się stosowanie tworzyw sztucznych na pokrycie.
 - 2.5. Długość holu latawca zawarta być powinna w granicach od 50 do 80 metrów. Hol nie może być wykonany z drutu, linki metalowej lub innego materiału przewodzącego.
 - 2.6. Każdy zawodnik może zgłosić do zawodów w danej konkurencji 2 latawce oznakowane literami A i B oraz inicjałami zawodnika.
- #### **3. Przepisy bezpieczeństwa**
- 3.1. Starty latawców nie mogą odbywać się w czasie burzy oraz w pobliżu napowietrznych linii elektrycznych.
 - 3.2. Na latawcach nie mogą być umieszczane materiały łatwopalne i pirotechniczne. Zabrania się stosowania lontu do uruchamiania dodatkowych efektów. Z latawców nie wolno zrzucić przedmiotów nie wyposażonych w spadochrony lub wstęgi hamujące.

4. Ocena

- 4.1. Oceny każdego latawca dokonuje komisja sędziowska składająca się z 3 do 5 sędziów.
- 4.2. Ocena każdego latawca składa się z oceny statycznej oraz oceny za lot.

a. Ocena statyczna

Sędziowie dokonują przed lotami oceny statycznej każdego latawca, przyznając punkty za:

- | | |
|--------------------------------|------------|
| ▪ konstrukcję latawca | do 10 pkt. |
| ▪ staranność wykonania latawca | do 10 pkt. |
| ▪ zdobienie latawca | do 10 pkt. |

maksymalna ilość punktów za ocenę statyczną do 30 pkt.

b. Ocena za lot

Każdy zawodnik demonstruje w locie jeden latawiec (spośród dwóch przedstawionych do oceny statycznej w danej konkurencji). Po sygnale startu podanym przez głównego sędziego zawodnicy holują latawce i ustawiają się na linii wyznaczonej przez organizatora w celu przyznania przez sędziów punktów za:

- jakość lotu do 20 pkt.
- za zgłoszony sędziom i zademonstrowany w locie efekt specjalny do 10 pkt.

maksymalna ilość punktów za lot do 30 pkt.

Efekty specjalne mogą być uruchamiane jedynie za pomocą wyciągu lub wyłącznika mechanicznego albo elektronicznego. Oceniany będzie tylko 1 efekt specjalny (większa liczba efektów nie powoduje podwyższenia oceny).

W przypadku braku wiatru lot oceniany jest podczas holowania latawca przez zawodnika według skali ocen:

- lot stateczny 20 pkt.
- lot niestateczny 10 pkt.
- gdy latawiec nie leci 0 pkt.

5. Klasyfikacja

- 5.1. Do końcowej klasyfikacji przyjmuje się sumę punktów uzyskanych za lot i za ocenę statyczną tego latawca, którym zawodnik wykonywał lot.
- 5.2. Klasyfikacja końcowa zawodników będzie przeprowadzona oddzielnie w każdej konkurencji.
- 5.3. Wynik drużyny, w klasyfikacji drużynowej, stanowi suma punktów zdobytych przez zawodników tworzących drużynę danego klubu. W przypadku remisu o lokacie decyduje suma zajętych miejsc. Jeśli to nie przyniesie rozstrzygnięcia, wówczas decyduje najwyższe miejsce zajęte przez zawodnika drużyny.

II. Konkurencja F7A/M – modele balonów na ogrzane powietrze (przepisy tymczasowe AP)

1. Definicja

Model balonu na ogrzane powietrze, to model lżejszy od powietrza, bez napędu, uzyskujący swoją wyporność wyłącznie na skutek ogrzewania powierza. W powłoce nie może znajdować się inny gaz poza powietrzem i normalne produkty spalania paliwa niezbędnego do jego podgrzania.

2.A. Charakterystyka techniczna – klasa podwójna (zespół dwuosobowy)

- 2.1. Średnica powłoki nie większa niż 1,5 metra.
- 2.2. Maksymalny obwód na "równiku" - 4,7 metra.
- 2.3. Wysokość nie większa niż 2,6 metra (rozłożonego brytu z kołnierzem).
- 2.4. Powłoka musi być wykonana z bibułki prasowanej.
- 2.5. Każdy zawodnik może zgłosić trzy modele oznakowane numerem startowym otrzymanym od organizatora.
- 2.6. W modelu balonu nie wolno umieszczać jakiegokolwiek źródła ciepła.
- 2.7. Dolny otwór lecącego balonu musi pozostać otwarty a jego średnica nie może być mniejszą niż 25 cm. Podana wielkość wynika z geometrii standardowego brytu i jest podyktowana względami bezpieczeństwa przy napełnianiu modelu.

2.B. Charakterystyka techniczna – klasa pojedyncza

- 2.1. Średnica powłoki nie większa niż 0,8 metra.
- 2.2. Maksymalny obwód na "równiku" – 2,5 metra.
- 2.3. Wysokość nie większa niż 1,4 metra (rozłożonego brytu z kołnierzem).
- 2.4. Powłoka musi być wykonana z bibułki prasowanej.

- 2.5. Każdy zawodnik może zgłosić trzy modele oznakowane numerem startowym otrzymanym od organizatora.
- 2.6. W modelu balonu nie wolno umieszczać jakiegokolwiek źródła ciepła.
- 2.7. Dolny otwór lecącego balonu musi pozostać otwarty a jego średnica nie może być mniejszą niż 25 cm. Podana wielkość wynika z geometrii standardowego brytu i jest podyktowana względami bezpieczeństwa przy napełnianiu modelu.

3. Organizacja startów

- 3.1. Starty balonów odbywają się z linii startów wyznaczonej przez głównego sędziego.
- 3.2. Loty należy wykonać w wyznaczonym okresie czasu. Kolejność startów zależna jest od kolejności zgłoszeń zawodników w danej komisji sędziowskiej.
- 3.3. Do ogrzania powietrza niezbędnego do napełnienia balonu można używać własnego podgrzewacza, paliwo dostarcza organizator.
- 3.4. W przypadku zapalenia się balonu, zawodnik ma prawo wykonać drugą próbę.
- 3.5. Palnik obsługuje osoba dorosła, natomiast balon przytrzymują tylko zawodnicy.

4. Pomiar czasu

- 4.1. Czas lotu mierzy się od momentu ostatniego kontaktu zawodnika z balonem do momentu zetknięcia się balonu z ziemią lub przeszkodą bądź też zniknięcia balonu z pola widzenia chronometrażystów.
- 4.2. Jeżeli balon zniknie z pola widzenia lub zetknie się albo zniknie za przeszkodą, lecz przed upływem 10 sekund pojawi się ponownie lub rozpocznie kontynuację lotu, to pomiaru czasu nie przerywa się.
- 4.3. Maksymalny czas pomiaru lotu wynosi 10 minut.
- 4.4. Komisja sędziowska musi posiadać lornetkę do obserwacji modelu.

5. Ilość lotów i klasyfikacja

- 5.1. Każdy zawodnik ma prawo wykonać 3 loty.
- 5.2. Do końcowej klasyfikacji bierze się pod uwagę czas jednego, lepszego lotu. W przypadku większej ilości lotów maksymalnych, do ustalenia wyników, bierze się pod uwagę kolejne loty.
- 5.3. Gdy więcej niż jeden zawodnik osiągnie trzy loty maksymalne zarządza się dogrywkę bez limitu czasu. Do dogrywki zawodnik ma prawo wprowadzić dodatkowy model.

6. Klasyfikacja drużynowa

- 6.1. Wynik drużyny stanowi suma punktów zdobytych przez zawodników tworzących drużynę danego klubu. W przypadku remisu o lokacie decyduje suma zajętych miejsc. W przypadku remisu decyduje najwyższe miejsce zajęte przez zawodnika drużyny.
- 6.2. Ilość zawodników w drużynie określa organizator w piśmie organizacyjnym.

III. Konkurencja F1N – modele szybowców halowych wypuszczane z ręki.

3.N.1 Definicja

Model halowy szybowca wypuszczany z ręki to model wykonujący lot w pomieszczeniu zamkniętym, bez napędu, w którym siła nośna jest wytwarzana przez siły aerodynamiczne działające na płaty nośne nieruchome względem modelu w locie (tj. powierzchnie, które nie wykonują ruchu obrotowego takiego jak w śmigłowcu, ani ruchu wahadłowego takiego jak w skrzydłowcu).

3.N.2 Charakterystyka techniczna

- Nie dopuszcza się modeli o zmiennej powierzchni (tj. o zmiennej geometrii skrzydeł).
- Każdy zawodnik może zgłosić trzy modele (przed rozpoczęciem zawodów).
- Zawodnik musi być wykonawcą modelu.
- Zgłoszone modele powinny być opisane numerem FAI ID, numerem licencji FAI lub (w przypadku młodzików) inicjałami przed rozpoczęciem pierwszej tury lotów. Opis musi znajdować się na górnej powierzchni skrzydeł.

3.N.3 Liczba lotów

Każdy zawodnik może wykonać dziewięć lotów.

3.N.4 Definicja lotu oficjalnego

- a) Czas uzyskany w pierwszej próbie, chyba że próba ta jest nieudana zgodnie z definicją 3.N.5.
- b) Czas uzyskany w drugiej próbie. Jeżeli druga próba jest również nieudana zgodnie z definicją 3.N.5., wówczas zawodnik otrzymuje zero punktów za lot.

3.N.5 Definicja nieudanej próby

Próba jest uznana za nieudaną, jeżeli model wystartuje i nastąpi jeden z podanych niżej przypadków. Jeżeli którykolwiek z podanych przypadków nastąpi podczas pierwszej próby, wówczas zawodnik ma prawo do wykonania drugiej próby:

- a) model zderzył się z osobą lub przedmiotem trzymanym przez osobę (osobą tą nie może być sam zawodnik)
- b) model zderzył się z innym lecącym modelem
- c) jeśli jakkolwiek część oddzieli się od modelu w czasie startu lub podczas lotu

3.N.6 Czas lotów

Czas lotu musi być mierzony przez dwóch chronometrażystów przy użyciu stoperów elektronicznych z odczytem cyfrowym. Czas rejestrowany jest średnią czasów zmierzonych przez dwóch chronometrażystów zaokrągloną w dół do najbliższej dziesiątej części sekundy. W przypadku, gdy różnica czasów zarejestrowanych przez chronometrażystów wskazuje na ewidentny błąd, organizator wraz z Jury decyduje, który czas należy uznać za oficjalny lub w jaki inny sposób rozwiązać sprawę.

Pomiar czasu każdego lotu rozpoczyna się w momencie wypuszczenia modelu, a kończy się, gdy:

- a) model zatrzyma się (ruch postępowy ustaje) na podłodze hali,
- b) model zetknie się z jakąkolwiek częścią pomieszczenia lub jego wyposażeniem (nie podłogą) i ruch postępowy kończy się (ustaje).

3.N.7 Klasyfikacja

Do końcowej klasyfikacji przyjmuje się wyniki trzech najlepszych lotów. W przypadku remisu, uwzględnia się czwarty lot (i kolejne w razie potrzeby).

3.N.8 Organizacja startów

Model wypuszczany jest z ręki. Zawodnik musi pozostawać na podłodze. Zezwala się na wykonanie skoku w momencie wypuszczania modelu.

Anex nr 1.

Organizacja zawodów

- a) W przypadku większej ilości zawodników w danej grupie wiekowej (powyżej 30) dopuszcza się, po wykonaniu 6 lotów konkursowych, zarządzenie rundy finałowej składającej się z 3 lotów. Informacja taka musi być podana przed rozpoczęciem pierwszej kolejki lotów.
- b) Do rundy finałowej kwalifikuje się 10 najlepszych zawodników z listy zawodów rozgrywanych w danym dniu, oraz pierwszych 10 z aktualnej listy rankingowej Pucharu Polski. W przypadku nieobecności któregoś z zawodników z pierwszej 10 PP, do rundy finałowej kwalifikuje się kolejny zawodnik z listy. W przypadku jeżeli są to pierwsze zawody w sezonie bierze się klasyfikację końcową z roku poprzedniego.
- c) Wprowadzenie rundy finałowej nie dotyczy zawodów Mistrzostw Polski.

IV. Konkurencja A6 – szkolne modele halowe z napędem gumowym

1. Definicja.

Modele, które mogą latać tylko w pomieszczeniach zamkniętych i napędzane silnikiem gumowym, w których siła nośna generowana jest przez siły aerodynamiczne działająca na powierzchnie nieruchome podczas lotu.

2. Charakterystyka modelu:

- 2.1. Maksymalna powierzchnia skrzydła - 1,935 dm².
- 2.2. Powierzchnia statecznika poziomego do 50 % powierzchni skrzydła (mierzona w rzucie pionowym).
- 2.3. Masa modelu bez gumy co najmniej 1,2 grama.
- 2.4. Średnica śmigła – nie większa niż 152 mm.
- 2.5. Krawędzie skrzydła, stateczników poziomego i pionowego, stójki skrzydeł i statecznika poziomego wykonane z listewek balsowych o przekroju min 1,5 x 1,5 mm. Dopuszcza się laminowanie listewek.
- 2.6. Żeberka skrzydła i statecznika pionowego o przekroju min 0,8 mm grubości i min 1,5 mm wysokości.
- 2.7. Łopatki śmigła z balsy o grubości min 0,8 mm muszą być płaskie bez zwichrzeń i krzywizn nadanych specjalnie w celu poprawy skuteczności.
- 2.8. Maksymalna długość części pracującej kadłuba 152 mm, mierzona od przodu obsady śmigła do haczyka trzymającego gumę. Kadłub w części pracującej musi być wykonany z jednorodnego kawałka balsy.
- 2.9. Pokrycie modelu może być wykonane z papieru, bibułki itp. Używanie folii jest dozwolone.
- 2.10. W konstrukcji modelu nie można używać, w celu usztywnienia, drutu lub włókien sztucznych (boron, węgiel, kevlar itd.).
- 2.11. Napęd modelu stanowi jedna pętla gumy.
- 2.12. Zawodnik musi być wykonawcą modelu.

3. Liczba lotów (dwie alternatywy zawodów)

- 3.1. Każdy zawodnik ma prawo do sześciu lotów, suma dwóch najlepszych będzie uwzględniana do klasyfikacji końcowej.
- 3.2. Każdy zawodnik ma prawo do trzech lotów, z których najlepszy będzie uwzględniany do klasyfikacji końcowej.

4. Definicja lotu i definicja próby.

Tylko loty trwające 60 sekund lub więcej, są uznane za ważne. Lot krótszy niż 60 sekund uważa się za próbę. Dla każdego z sześciu (lub trzech, jeżeli zawody rozgrywane będą zgodnie z pkt. 3.2) oficjalnych lotów mogą być dwie próby. Casy uzyskane w próbach nie są liczone do wyniku końcowego.

5. Liczba prób

W przypadku nieudanej próby do oficjalnego lotu (lot mniej niż 60 sekund), zawodnik ma prawo do drugiej próby, bez względu na jej wynik lot będzie uznany jako ważny.

6. Definicja kolizji

W przypadku kolizji między dwoma modelami w locie, każdy uczestnik musi w czasie lotu modelu lub do dwóch minut po locie wybrać, czy zachować czas jako oficjalny, czy będzie powtarzać lot. Powtórka musi nastąpić przed kolejnym oficjalnym lotem.

7. Sterowanie modelem (za pomocą balonu lub tyczki)

- 7.1. Sterowanie modelem może być wykorzystywane tylko w celu zapobiegania kolizji z budynkiem, z jego częściami lub z innym modelem. Ruch modelu musi odbywać się płaszczynie poziomej.

Uwaga: Jeżeli, w opinii sędziów mierzących czas, model zmienia wysokości o około pół metra, lub o jeden metr co 25 metrów wysokości, ostrzegają oni zawodnika. Jeśli to ostrzeżenie nie wywołuje skutku, lot uznaje się za zakończony.

- 7.2. Balon (balony) na uwięzi z linki lub pręta może być używany do zmiany kierunku lotu modelu lub jego przeniesienie do innej części przestrzeni powietrznej.
- 7.3. Nie ma ograniczeń co do liczby i czasu trwania próby zmiany kierunku lotu modelu, ale wszystkie interwencje muszą być wykonane przez zawodnika.
- 7.4. W trakcie próby sterowania śmigło może zatrzymać się o linkę lub pręt. Postoje śmigła powinny być zmierzone trzecim stoperem i odjęte od całkowitego czasu lotu.

V. Konkurencja F5K-Indoor Pylon Racing – halowe modele wyścigowe (przepisy tymczasowe FAI)

5.5.12. 1. Część ogólna

- a) Regulamin dotyczy wyścigów w halach oraz innych obiektach zamkniętych
- b) Trasa wyścigu zależy od rozmiarów budynku i jest wyznaczona dwoma pylonami lub linami zwisającymi z sufitu.
- c) Specyfikacja modelu:
Maksymalna masa – 200 g.
Dozwolone tylko silniki elektryczne
Dozwolone tylko systemy sterowania 2.4 GHz

5.5.12. 2. Przebieg wyścigu

- a) W wyścigu biorą udział maksymalnie 4 modele jednocześnie,
- b) Modele startują z ziemi (start z ręki nie jest dozwolony),
- c) Wszystkie okrążenia muszą być wykonane przeciwnie do ruchu wskazówek zegara, z zakrętami w lewo,
- d) 10 okrążeń musi zostać zakończone,
- e) każde ścięcie zakrętu zostanie ukarane dodatkowym okrążeniem do wykonania.

D. PRZEPISY TECHNICZNE ZAWODÓW W POSZCZEGÓLNYCH KONKURENCJACH DLA JUNIORÓW MŁODSZYCH

I. Konkurencja A6 – szkolne modele halowe z napędem gumowym

Regulaminu zawodów w konkurencji A6 znajduje się na stronach 21-22.

II. Konkurencja F1A/M – modele szybowców swobodnie latających (przepisy tymczasowe AP)

1. Charakterystyka techniczna

- całkowita powierzchnia nośna 10-12 dm²,
- minimalna masa modelu 140 g,
- ilość lotów: 3-5 (wg. decyzji sędziego głównego zawodów)

2. Pozostałe przepisy takie same jak w regulaminie tymczasowym FAI dla zawodów modeli w konkurencji F1H podane w Kodeksie FAI.

III. Konkurencja F1E/M – modele szybowców sterowane mechanicznie (przepisy tymczasowe AP)

1. Charakterystyka techniczna

- maksymalna rozpiętość skrzydeł - 2 m,
- model musi być zbudowany z drewna, wyjątek stanowi kadłub który może być wykonany z tworzyw sztucznych,
- zabrania się stosowania tzw. "bount systemu", wyłącznik czasowy może uruchamiać tylko determalizator,
- maksymalny czas lotu - 120 sekund.
- ilość lotów: w zawodach obowiązują min. 3 kolejki lotów.

2. Pozostałe przepisy takie same jak w regulaminie FAI.

IV. Konkurencja F1H – modele szybowców swobodnie latających (przepisy tymczasowe FAI)

Podane poniżej przepisy dla klasy F1H powinny być stosowane łącznie z odpowiednimi przepisami Kodeksu Sportowego FAI.

3.H.1. Definicja

Model szybowca F1H to model latający bez napędu, w którym siła nośna wytwarzana jest przez siły aerodynamiczne działające na płaty nośne nieruchome względem modelu (tzn. nie wykonujące ruchu obrotowego ani wahadłowego), a podlegające jedynie zmianom wyklepienia profilu albo kąta nastawienia płata w locie. Modele latające o zmiennej geometrii skrzydeł lub powierzchni muszą spełniać warunki techniczne, gdy skrzydła są nastawione zarówno na najmniejszą jak i największą powierzchnię.

3.H.2. Charakterystyka techniczna

- Maksymalna powierzchnia nośna - 18 dm²,
- Minimalna masa - 220 g,
- Maksymalna długość holu pod obciążeniem 2 kG - 40 m,
- Maksymalna długość holu, przy obciążeniu 2 kG, dla lotów dogrywkowych wynosi 25 m (przepis tymczasowy AP),
- Zawodnik może zgłosić do zawodów 3 modele,
- Przepis B.3.1. („Wykonawca modelu”) nie dotyczy klasy F1H

3.H.3. **Liczba lotów**

- a) Każdy zawodnik uprawniony jest do wykonania pięciu lotów oficjalnych.
- b) Każdy zawodnik uprawniony jest do wykonania jednego lotu oficjalnego w każdej kolejce. Czas trwania kolejek musi być ogłoszony wcześniej i nie może być krótszy niż 30 minut i dłuższy niż 90 minut.

3.H.4. **Definicja lotu oficjalnego**

- a) Czas osiągnięty w pierwszej próbie, chyba że ta próba jest nieudana zgodnie z pkt. 3.H.5. (jeżeli próba jest nieudana zgodnie z pkt. 3.H.5.a. i zawodnik nie wykona drugiej próby, wówczas czas uzyskany w pierwszej próbie rejestrowany jest jako oficjalny).
- b) Czas osiągnięty w drugiej próbie. Jeśli druga próba jest również nieudana, zgodnie z pkt. 3.H.5.b,c,d,e, wówczas zawodnik otrzymuje zero punktów za ten lot.

3.H.5. **Definicja nieudanej próby**

Próba jest uznana za nieudaną jeżeli model wystartuje i wydarzy się przynajmniej jeden z podanych przypadków. Jeżeli którykolwiek z podanych przypadków nastąpi podczas pierwszej próby, zawodnik uprawniony jest do wykonania drugiej próby.

- a) Czas trwania lotu jest krótszy niż 20 sekund.
- b) Szybowiec powraca na ziemię z nie wyczepionym holem.
- c) Moment wyczepienia holu nie może być dokładnie określony przez chronometrażystów.
- d) Jeśli jakkolwiek część oddzieli się od modelu w czasie startu lub podczas lotu.
- e) Jeśli jest to oczywiste dla chronometrażystów, że zawodnik stracił kontakt z holem i zawodnik zdecyduje się na zgłoszenie próby.

3.H.6. **Powtórzenie próby**

Próba może być powtórzona jeżeli:

- a) Podczas startu model zderzy się z osobą (inną niż ta, która model wypuszcza).
- b) Podczas holowania model zderzy się z modelem w locie swobodnym (ale nie z modelem holowanym lub z holem) i holowanie nie może być kontynuowane w sposób normalny
- c) Podczas lotu model zderzy się z innym modelem lub z holem (innym niż własny).

Jeżeli model kontynuuje lot w sposób normalny, zawodnik może zażądać uznania próby za lot oficjalny, nawet jeżeli żądanie zgłoszone jest po zakończeniu próby.

3.H.7. **Czas trwania lotów**

Maksymalny czas każdego lotu oficjalnego wynosi 2 minuty. W przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych lub problemów z odzyskiwaniem modeli, Jury może zezwolić na zmianę maksymalnego czasu lotu dla danej kolejki. Zmiana ta musi być ogłoszona przed rozpoczęciem kolejki.

3.H.8. **Klasyfikacja**

- a) Do ostatecznej klasyfikacji brany jest całkowity czas pięciu lotów oficjalnych.
- b) W przypadku remisu, w celu ustalenia lokat indywidualnych, należy rozegrać dodatkowe loty dogrywkowe bezpośrednio po zakończeniu ostatniej kolejki. Maksymalny czas lotu w każdej dodatkowej kolejce powinien być powiększony o 1 minutę w stosunku do maksymalnego czasu w poprzedniej kolejce.

Organizator ustala dziesięciominutowy okres czasu, w ciągu którego wszyscy zawodnicy biorący udział w dogrywkach muszą wyholować i wyczepić swoje modele.

W ciągu tych 10 minut zawodnik będzie miał prawo wykonania drugiej próby, o ile pierwsza próba lotu dogrywkowego uznana została za nieudaną, zgodnie z pkt. 3.H.5.

3.H.9. Chronometraż

- a) Patrz pkt. B.9. działu 4b Kodeksu Sportowego FAI.
- b) Całkowity czas lotu mierzony jest od momentu wyczepienia modelu z holu do zakończenia lotu.

3.H.10. Liczba pomocników

Zawodnik ma prawo posiadać na linii startu jednego pomocnika.

3.H.11. Przybory startowe

- a) Start modelu musi odbywać się za pomocą pojedynczej linki holowniczej, której długość łącznie z osprzętem startowym i urządzeniem wyczepiającym nie może przekraczać 40 metrów pod obciążeniem 2 kG, z zastrzeżeniem jak w pkt. 3.H.2.
- b) Jakiegokolwiek urządzenia przymocowane do linki holowniczej nie mogą być odrzucone przez zawodnika pod karą unieważnienia lotu. Zawodnikowi wolno wypuścić linkę holowniczą wraz z lekkim uchwytem (tzn. pierścieniem, chorągiewką lub małą piłką gumową) zamocowanym na jej końcu.
- c) W celu ułatwienia obserwacji modelu i pomiaru czasu, hol musi być wyposażony w chorągiewkę o minimalnej powierzchni $2,5 \text{ dm}^2$, która powinna być zamocowana bezpośrednio do holu.
- d) Zabrania się mocowania do linki holowniczej jakiegokolwiek pomocniczych urządzeń ustateczniających.

3.H.12. Organizacja startów

- a) Zawodnik w czasie startu musi pozostawać na ziemi i osobiście obsługiwać urządzenia startowe.
- b) Zawodnikowi pozostawia się pełną swobodę ruchów, aby mógł jak najlepiej wykorzystać linkę holowniczą, jednak nie wolno mu wypuszczać z rąk urządzeń startowych.
- c) Model musi być wypuszczony przez pomocnika w odległości nie większej niż 5 metrów od słupka wyznaczającego pozycję startową.

V. Konkurencja F1G – modele swobodnie latające z napędem gumowym (przepisy tymczasowe FAI)

Podane poniżej przepisy dla klasy F1G powinny być stosowane łącznie z odpowiednimi przepisami Kodeksu Sportowego FAI.

3.G.1. Definicja

Model z napędem gumowym F1G jest to model latający, w którym do napędu służy energia nagromadzona w skręconych lub rozciągniętych splotach z materiału sprężystego, a siła nośna jest wytwarzana przez siły aerodynamiczne działające na płyty nośne nieruchome względem modelu w locie (tzn. powierzchnie, które nie wykonują ruchu obrotowego ani ruchu wahadłowego).

3.G.2. Charakterystyka techniczna

- Minimalna masa bez napędu 70 g
- Maksymalna masa nasmarowanego napędu gumowego 5 g
- Maksymalna masa nasmarowanego napędu gumowego.
- Zawodnik może zgłosić do zawodów 3 modele
- Przepis B.3.1. („Wykonawca modelu”) nie dotyczy klasy F1G

3.G.3. **Liczba lotów**

- a) Każdy zawodnik uprawniony jest do wykonania pięciu lotów oficjalnych.
- b) Każdy zawodnik uprawniony jest do wykonania jednego lotu oficjalnego w każdej kolejce. Czas kolejek musi być ogłoszony wcześniej i nie może być krótszy niż 30 minut i dłuższy niż 90 minut.

3.G.4. **Definicja lotu oficjalnego**

- a) Czas uzyskany w pierwszej próbie, chyba że próba ta jest nieudana zgodnie z pkt. 3.G.5. (jeżeli próba jest nieudana zgodnie z pkt. 3.G.5.a. i zawodnik nie wykona drugiej próby, wówczas czas uzyskany w pierwszej próbie rejestrowany jest jako oficjalny).
- b) Czas uzyskany w drugiej próbie. Jeżeli druga próba jest nieudana zgodnie z pkt. 3.G.5.b, wówczas zawodnik otrzymuje zero punktów za lot.

3.G.5. **Definicja nieudanej próby**

Próba uznana jest za nieudaną jeśli model wystartuje i zdarzy się jeden z podanych niżej przypadków. Jeśli nastąpi to podczas pierwszej próby, zawodnik ma prawo do wykonania drugiej próby.

- a) Czas lotu był krótszy niż 20 sekund.
- b) Podczas startu lub w czasie lotu od modelu oddzieli się jakakolwiek część.

3.G.6. **Powtórzenie próby**

Próba może być powtórzona jeżeli model zderzy się z innym modelem w locie lub jeżeli w czasie startu model zderzy się z osobą (inną niż sam zawodnik). Jeśli model kontynuuje lot w sposób normalny, zawodnik może zażądać uznania lotu za oficjalny, nawet gdy żądanie to jest zgłoszone po zakończeniu próby.

3.G.7. **Czas trwania lotów**

Maksymalny czas trwania każdego lotu oficjalnego wynosi 2 minuty. W przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych lub problemów z odzyskiwaniem modeli, Jury może zezwolić na zmianę maksymalnego czasu lotu w danej kolejce. Zmiana ta musi być podana przed rozpoczęciem kolejki.

3.G.8. **Klasyfikacja**

- a) Do końcowej klasyfikacji przyjmuje się całkowity czas uzyskany przez zawodnika w 5-ciu lotach.
- b) W przypadku remisu, w celu ustalenia lokat indywidualnych należy wykonać loty dogrywkowe natychmiast po zakończeniu ostatniego lotu w danej konkurencji. Maksymalny czas lotu dla każdej dodatkowej kolejki powinien być zwiększony o 1 minutę w stosunku do czasu w poprzedniej kolejce.

Organizator ustala dziesięciominutowy okres, w ciągu którego wszyscy zawodnicy wykonujący loty dogrywkowe, muszą nakręcić gumę i wypuścić modele. W ciągu tych 10 minut zawodnik ma prawo do wykonania drugiej próby, w przypadku nieudanej pierwszej próby, zgodnie z pkt. 3.G.5.

3.G.9. **Chronometraż**

- a) Patrz pkt. B.9. działu 4b.
- b) Całkowity czas lotu mierzony jest od momentu startu modelu do zakończenia lotu.

3.G.10. **Liczba pomocników**

Każdy zawodnik może posiadać jednego pomocnika na linii startu.

3.G.11. **Start modelu**

- a) Starty odbywają się z ręki, zawodnik musi pozostawać na ziemi (skok jest dozwolony).
- b) Każdy zawodnik musi osobiście nakręcić gumę i wypuścić model.

- c) Model musi być wypuszczony w odległości nie większej niż 5 metrów od słupka wyznaczającego pozycję startową.
- d) Nagrzewanie gumy jest zabronione.

VI. Konkurencja F1K – modele swobodnie latające z silnikiem na gaz CO₂ (przepisy tymczasowe FAI)

Podane poniżej przepisy dla klasy F1K powinny być stosowane łącznie z odpowiednimi przepisami Kodeksu Sportowego FAI.

3.K.1. Definicja

Model swobodnie latający napędzany silnikiem na gaz CO₂ jest to model, w którym siła nośna jest wytwarzana przez siły aerodynamiczne działające na płaty nośne nieruchome względem modelu (tzn. takie, które nie wykonują ruchu obrotowego, ani ruchu wahadłowego), a podlegające jedynie zmianom wysklepienia profilu albo kąta nastawienia płata w locie.

3.K.2. Charakterystyka techniczna

- Minimalna masa (bez CO₂) – 75 g,
- Maksymalna powierzchnia nośna – 12 dm²,
- Maksymalna pojemność zbiornika (zbiorników) na gaz - 2 cm³ (pojemność rurek łączących zbiornik z silnikiem liczona jest tylko wówczas, gdy średnica zewnętrzna rurek jest większa niż 2 mm),
- Zawodnik może zgłosić do zawodów maksymalnie 3 modele,
- Przepis B.3.1. („Wykonawca modelu”) nie dotyczy klasy F1K.

3.K.3. Liczba lotów

- a) Każdy zawodnik uprawniony jest do wykonania pięciu lotów oficjalnych.
- b) Każdy zawodnik uprawniony jest do wykonania jednego lotu oficjalnego w każdej kolejce. Czas trwania kolejki musi być ogłoszony wcześniej i nie może być krótszy niż 30 minut i dłuższy niż 90 minut.

3.K.4. Definicja lotu oficjalnego

- a) Czas osiągnięty w pierwszej próbie, chyba że próba ta jest nieudana zgodnie z pkt. 3.K.5. (jeżeli próba jest nieudana zgodnie z pkt. 3.K.5.a. i zawodnik nie wykona drugiej próby, wówczas jako oficjalny rejestrowany jest czas uzyskany w pierwszej próbie).
- b) Czas osiągnięty w drugiej próbie. Jeśli druga próba jest również nieudana, zgodnie z pkt. 3.K.5.b,c,d, wówczas zawodnik otrzymuje zero punktów za lot.

3.K.5. Definicja nieudanej próby

Próba uznana jest za nieudaną jeżeli model wystartuje i wydarzy się przynajmniej jeden z podanych przypadków. Jeżeli nastąpi to w czasie pierwszej próby, wówczas zawodnik uprawniony jest do wykonania drugiej próby.

- a) Czas trwania lotu jest krótszy niż 20 sekund.
- b) Jeżeli jakkolwiek część oddzieli się od modelu w czasie startu lub podczas lotu.
- c) Jeżeli silnik zatrzyma się w czasie 30 sekund w lotach dogrywkowych (patrz 3.K.8.b.).
- d) Jeżeli zawodnik reguluje silnik w czasie 30 sekund (patrz 3.K.8.b.).

3.K.6. Powtórzenie próby

Próba może być powtórzona jeżeli model zderzy się z innym modelem w locie lub jeżeli podczas startu model zderzy się z osobą (ale nie z zawodnikiem). Jeżeli model kontynuuje lot w sposób normalny, zawodnik może zażądać uznania lotu za oficjalny, nawet jeśli wystąpi z tym żądaniem po zakończeniu lotu.

3.K.7. **Czas lotu**

Maksymalny czas każdego oficjalnego lotu wynosi 2 minuty. W przypadku trudnych warunków meteorologicznych lub w przypadku problemów z odzyskiwaniem modeli, Jury może zezwolić na zmianę maksymalnego czasu lotu. Zmiana ta musi być ogłoszona przed rozpoczęciem kolejki.

3.K.8. **Klasyfikacja**

- a) Do ostatecznej klasyfikacji brany jest całkowity czas pięciu najlepszych lotów.
- b) W przypadku remisu, w celu ustalenia lokat indywidualnych, należy przeprowadzić dodatkowe, decydujące loty bezpośrednio po zakończeniu ostatniego lotu konkursowego.

Maksymalny czas lotu w każdej kolejce dogrywkowej pozostaje taki sam, czyli wynosi 2 minuty. W pierwszej kolejce dogrywkowej zawodnik uruchamia silnik, przy pracującym silniku czeka do 30 sekund, wówczas chronometrażysta daje sygnał do wypuszczenia modelu. W czasie tych 30 sekund nie zezwala się na regulowanie silnika. Pomiar czasu rozpoczyna się w momencie wypuszczenia modelu.

W każdej następnej kolejce dogrywkowej czas pracy silnika przed lotem zwiększa się o 30 sekund w stosunku do czasu w poprzedniej kolejce.

- c) Organizator ustala 10-minutowy okres, w ciągu którego wszyscy zawodnicy wykonujący loty dogrywkowe muszą uruchomić silniki i wypuścić modele. W czasie tych 10 minut zawodnik ma prawo wykonania drugiej próby, o ile pierwsza próba uznana została za nieudaną.

3.K.9. **Chronometraż**

- a) Patrz pkt. B.9., dział 4b, Kodeks Sportowy FAI.
- b) Pomiar czasu odbywa się od momentu wypuszczenia modelu do zakończenia lotu.

3.K.10. **Liczba pomocników**

Zawodnik ma prawo posiadać na linii startu jednego pomocnika.

3.K.11. **Organizacja startów**

- a) Zawodnik wypuszcza model z ręki. Zawodnik musi pozostawać na ziemi (skok jest dozwolony).
- b) Każdy zawodnik musi osobiście napełnić zbiornik, uruchomić silnik i wypuścić model. Napełnienie zbiornika musi się odbywać pod kontrolą chronometrażystów. Nie zezwala się na sztuczne chłodzenie, inne niż wypuszczenie gazu CO₂ ze zbiornika.
- c) Model musi być wypuszczony z odległości nie większej niż 5 metrów od słupka wyznaczającego pozycję startową.

VII. Konkurencja F1S – modele szybowców latających skrzydeł (przepisy tymczasowe AP)

3.S.1. **Definicja**

Model szybowca latającego skrzydła, to model latający bez napędu, w którym siła nośna wytwarzana jest przez siły aerodynamiczne działające na płaty nośne nieruchome względem modelu (tzn. nie wykonujące ruchu obrotowego ani wahadłowego), a podlegające jedynie zmianom wysklepienia profilu albo kąta nastawienia płata w locie. W modelu latającego skrzydła płat nośny i usterzenie poziome tworzą integralną całość a ich połączenie nie zawiera „ukrytego kadłuba”. Oznacza to, że głębokość płaszczyzny nośnej (G_i) latającego skrzydła (mierzona prostopadle do krawędzi natarcia lub spływu) w miarę oddalania się od kadłuba (dla kolejnych wartości L_i) może być taka sama lub może się zmniejszać.

3.S.2. **Charakterystyka techniczna**

- Maksymalna powierzchnia nośna - 150 dm²

- Maksymalna masa - 5000 g
- Maksymalna długość holu (przy obciążeniu 20N) – 40 m
Maksymalna długość holu dla lotów dogrywkowych (przy obciążeniu 20N) - 25m
- Zawodnik może zgłosić do zawodów maksymalnie 3 modele.



3.S.3. **Liczba lotów**

- a) Każdy zawodnik uprawniony jest do wykonania pięciu lotów oficjalnych.
- b) Każdy zawodnik uprawniony jest do wykonania jednego lotu oficjalnego w każdej kolejce. Czas trwania kolejek musi być ogłoszony wcześniej i nie może być krótszy niż 30 minut i dłuższy niż 90 minut.

3.S.4. **Definicja lotu oficjalnego**

- a) Czas osiągnięty w pierwszej próbie, chyba że ta próba jest nieudana zgodnie z pkt. 3.H.5. (jeżeli próba jest nieudana zgodnie z pkt. 3.H.5.a. i zawodnik nie wykona drugiej próby, wówczas czas uzyskany w pierwszej próbie rejestrowany jest jako oficjalny).
- b) Czas osiągnięty w drugiej próbie. Jeśli druga próba jest również nieudana, zgodnie z pkt. 3.H.5.b,c,d,e, wówczas zawodnik otrzymuje zero punktów za ten lot.

3.S.5. **Definicja nieudanej próby**

Próba jest uznana za nieudaną jeżeli model wystartuje i wydarzy się przynajmniej jeden z podanych przypadków. Jeżeli którykolwiek z podanych przypadków nastąpi podczas pierwszej próby, zawodnik uprawniony jest do wykonania drugiej próby.

- a) Czas trwania lotu jest krótszy niż 20 sekund.
- b) Szybowiec powraca na ziemię z nie wyczepionym holem.
- c) Moment wyczepienia holu nie może być dokładnie określony przez chronometrażystów.
- d) Jeśli jakkolwiek część oddzieli się od modelu w czasie startu lub podczas lotu.
- e) Jeśli jest to oczywiste dla chronometrażystów, że zawodnik stracił kontakt z holem i zawodnik zdecyduje się na zgłoszenie próby.

3.S.6. **Powtórzenie próby**

Próba może być powtórzona jeżeli:

- a) Podczas startu model zderzy się z osobą (inną niż ta, która model wypuszcza).
- b) Podczas holowania model zderzy się z modelem w locie swobodnym (ale nie z modelem holowanym lub z holem) i holowanie nie może być kontynuowane w sposób normalny
- c) Podczas lotu model zderzy się z innym modelem lub z holem (innym niż własny).

Jeżeli model kontynuuje lot w sposób normalny, zawodnik może zażądać uznania próby za lot oficjalny, nawet jeżeli żądanie zgłoszone jest po zakończeniu próby.

3.S.7. **Czas trwania lotów**

Maksymalny czas każdego lotu oficjalnego wynosi 3 minuty. W przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych lub problemów z odzyskiwaniem modeli, Jury może zezwolić na zmianę maksymalnego czasu lotu dla danej kolejki. Zmiana ta musi być ogłoszona przed rozpoczęciem kolejki.

3.S.8. **Klasyfikacja**

- a) Do ostatecznej klasyfikacji brany jest całkowity czas pięciu lotów oficjalnych.
- b) W przypadku remisów, w celu ustalenia lokat indywidualnych, należy rozegrać dodatkowe loty dogrywkowe bezpośrednio po zakończeniu ostatniej kolejki. Maksymalny czas lotu w każdej dodatkowej kolejce powinien być powiększony o 1 minutę w stosunku do maksymalnego czasu w poprzedniej kolejce.

Organizator ustala dziesięciminutowy okres czasu, w ciągu którego wszyscy zawodnicy biorący udział w dogrywkach muszą wyholować i wyczepić swoje modele.

W ciągu tych 10 minut zawodnik będzie miał prawo wykonania drugiej próby, o ile pierwsza próba lotu dogrywkowego uznana została za nieudaną, zgodnie z pkt. 3.S.5.

3.S.9. **Chronometraż**

- a) Patrz pkt. B.9. działu 4b Kodeksu Sportowego FAI.
- b) Całkowity czas lotu mierzony jest od momentu wyczepienia modelu z holu do zakończenia lotu.

3.S.10. **Liczba pomocników**

Zawodnik ma prawo posiadać na linii startu jednego pomocnika.

3.S.11. **Przybory startowe**

- a) Start modelu musi odbywać się za pomocą pojedynczej linki holowniczej, której długość łącznie z osprzętem startowym i urządzeniem wyczepiającym nie może przekraczać 40 metrów pod obciążeniem 2 kG, z zastrzeżeniem jak w pkt. 3.H.2.
- b) Jakiegokolwiek urządzenia przymocowane do linki holowniczej nie mogą być odrzucone przez zawodnika pod karą unieważnienia lotu. Zawodnikowi wolno wypuścić linkę holowniczą wraz z lekkim uchwytem (tzn. pierścieniem, chorągiewką lub małą piłką gumową) zamocowanym na jej końcu.
- c) W celu ułatwienia obserwacji modelu i pomiaru czasu, hol musi być wyposażony w chorągiewkę o minimalnej powierzchni $2,5 \text{ dm}^2$, która powinna być zamocowana bezpośrednio do holu.
- d) Zabrania się mocowania do linki holowniczej jakiegokolwiek pomocniczych urządzeń ustateczniających.

3.S.12. **Organizacja startów**

- a) Zawodnik w czasie startu musi pozostawać na ziemi i osobiście obsługiwać urządzenia startowe.
- b) Zawodnikowi pozostawia się pełną swobodę ruchów, aby mógł jak najlepiej wykorzystać linkę holowniczą, jednak nie wolno mu wypuszczać z rąk urządzeń startowych.
- c) Model musi być wypuszczony przez pomocnika w odległości nie większej niż 5 metrów od słupka wyznaczającego pozycję startową.

VIII. Konkurencja F1Q/M – modele swobodnie latające z napędem elektrycznym (przepisy tymczasowe AP)

Q.1 Definicja

Model latający napędzany silnikiem/silnikami/ elektrycznym bez przekładni, w którym siła nośna wytwarzana jest przez siły aerodynamiczne działające na płaty nośne nieruchome w locie (tzn. nie wykonujące ruchu obrotowego ani wahadłowego), a podlegające jedynie zmianom kąta nastawienia płata w locie. Modele ze zmienną powierzchnią nośną (np. ze składanymi skrzydłami) są zabronione.

Q.2 Charakterystyka techniczna modeli:

- Konstrukcja płata i usterzenia powinna być wykonana z drewna lub materiałów drewnopochodnych, dopuszcza się stosowanie materiałów spienionych typu styropian, styrodur lub depron. Stosowanie materiałów kompozytowych jest zabronione z wyjątkiem kadłuba.

- Dopuszcza się akumulatory Ni-MH lub Litowe. Akumulatory litowe muszą być w wykonaniu fabrycznym. Nie zezwala się na naruszanie fabrycznych osłon pakietu. W przypadku wielocelowych akumulatorów litowych akumulator musi być wyposażony w złącze balansera.
- Zewnętrzne pakiety muszą mieć niezawodne mocowanie do kadłuba.
- Wymaga się stosowania zabezpieczenia przed niezamierzonym włączeniem silnika/silników po jego wyłączeniu.
- Zawodnik nie musi być wykonawcą modelu.
- Zawodnik ma prawo zgłosić cztery modele.
- Czas pracy silnika/silników powinien być określony przez dopuszczalną ilość energii.
- Czas pracy silnika powyżej 40 sekund jest traktowany jako próba nieudana.
- Limit energii dla każdego modelu wynosi 2 J (dwa dżule) na każdy gram masy całkowitej modelu. Przy obliczaniu limitu energii modeli o masie większej niż 200g, w obliczeniach przyjmuje się wartość 200g.
- Masa modelu musi być trwale i wyraźnie napisana na modelu.
- Limitowanie energii realizuje się przy pomocy urządzenia zwanego limiterem energii albo czasem pracy silnika stosownie do zmierzonej mocy.
- W modelach F1Q/M można stosować sterowanie radiowe wyłącznie w celu nieodwracalnego sterowania determalizatorem, przy czym użycie radiodetermalizatora przy pracującym silniku powinno spowodować jego zatrzymanie. Ryzyko wynikające z usterki lub niezamierzonego użycia radiodetermalizatora ponosi zawodnik.

a) **Dla modeli z limiterem energii / EL**

- Dopuszczalna ilość energii jest liczona od momentu wypuszczenia modelu (wystartowania) do momentu kiedy układ limitowania energii LE przerwie zasilanie silnika. Jeżeli limiter nie wykrywa momentu startu modelu to powinien rozpocząć zliczanie w momencie włączenia silnika. Urządzenie pomiarowe (EL) ma zliczać zużywaną energię w czasie rzeczywistym. Po wyczerpaniu limitu silnik/silniki muszą być nieodwracalnie zatrzymane.
- Dla weryfikacji LE stosuje się przyrząd pomiarowy (SET), który rozpoczyna niezależny od EL pomiar w momencie zwolnienia przycisku startu i kończy gdy ESC wyłączy silnik. Przyrząd jest włączony między baterię i model przy pomocy męskich i żeńskich konektorów $\Phi 3,5$ mm (plus baterii – wtyk, minus baterii – gniazdo). Przyrząd rejestruje i wyświetla dane o zużytej energii i czasie pracy silnika lub rejestruje dane o mocy i czasie. Aby zapewnić synchronizację pomiarów EL i SET model musi być wyposażony w kabelek połączony z przyciskiem startowym i zakończony dwubiegunową żeńską łączówką tzw. pin o module 2,54 mm.

b) **Dla modelu bez limitera energii**

- Dopuszczalny czas pracy silnika w sekundach określa się jako iloraz limitu energii i mocy pobieranej przez układ napędowy silnika i zaokrąglana w dół do najbliższej pełnej sekundy. Moc jest mierzona od momentu osiągnięcia przez silnik pełnych obrotów do połowy przewidywanego czasu pracy silnika. Moc ma być mierzona przy pomocy komercyjnego watomierza z wykorzystaniem męskich i żeńskich konektorów $\Phi 3,5$ mm przygotowanych przez zawodnika. Muszą być przy tym stosowane w pełni naładowane akumulatory (4,2 V na jedną celę litowych lub 1,2 V na jedną celę akumulatorów NiMH).
- Alternatywnie dopuszczalny czas pracy silnika/silników można wyznaczać przy pomocy SET (przyrządu do badań statycznych) włączanego pomiędzy akumulator a model. Jeżeli zmierzona ilość zużytej energii nie przekracza dopuszczalnej wartości, to zmierzony czas pracy silnika również nie przekracza wartości dopuszczalnej. Tak wyznaczony dopuszczalny czas pracy silnika zaokrągla się w dół, do najbliższej pełnej sekundy. Dopuszczalny czas

pracy silnika sprawdza się w warunkach statycznych (na ziemi). Czas ten nie będzie mierzony w locie.

- Obliczony czas pracy silnika ma być wyraźnie i trwale zapisany w widocznym miejscu na modelu

Q.3 Liczba lotów

- Każdy zawodnik uprawniony jest do użycia w zawodach czterech modeli.
- Każdy zawodnik uprawniony jest do wykonania pięciu lotów oficjalnych.
- Każdy zawodnik uprawniony jest do wykonania jednego lotu oficjalnego w każdej kolejce. Czas trwania kolejek musi być ogłoszony przed rozpoczęciem kolejki i nie może być krótszy niż 30 minut i dłuższy niż 90 minut. Zawodnik musi wypuścić swój model do oficjalnego lotu w czasie trwania kolejki zarówno w próbie, jak i ewentualnym powtórzeniu próby.

Q.4 Definicja lotu oficjalnego

- Czas osiągnięty w pierwszej próbie, chyba że ta próba jest nieudana zgodnie z punktem Q.5.
- Jeżeli próba jest nieudana zgodnie z punktem Q.5.e i zawodnik nie wykona drugiej próby, wówczas czas uzyskany w pierwszej próbie rejestrowany jest jako oficjalny.
- Czas osiągnięty w drugiej próbie. Jeśli druga próba jest również nieudana według punktu Q.5 z wyjątkiem punktu Q5.e wówczas zawodnik otrzymuje zero punktów za ten lot.

Q.5 Definicja nieudanej próby

Próba jest uznana za nieudaną, jeżeli model wystartuje i wydarzy się przynajmniej jeden z podanych przypadków:

- a) Jeżeli czas pracy silnika przekracza 40 sekund. Patrz punkt Q.2.
- b) Jeżeli w modelu z limiterem zostanie wykorzystana ilość energii większa niż limit. Patrz punkt Q.2 lub Q.8.
- c) Jeżeli w modelu bez limitera czas pracy silnika przekracza wartość określoną w punkcie Q.2.b, lub Q.8.
- d) Jeśli jakkolwiek część oddzieli się od modelu w czasie startu lub podczas lotu.
- e) Czas trwania lotu jest krótszy niż 20 sekund.

Jeżeli którykolwiek z podanych przypadków nastąpi podczas pierwszej próby, zawodnik uprawniony jest do wykonania drugiej próby.

Q.6 Powtórzenie próby

Próba może być powtórzona jeżeli:

- a) Podczas startu model zderzy się z osobą inną niż ta, która model wypuszcza.
- b) Podczas lotu model zderzy się z innym modelem. Jeżeli model kontynuuje lot w sposób normalny, zawodnik może zażądać uznania próby za lot oficjalny, nawet jeżeli żądanie zgłoszone jest po zakończeniu próby.

Q.7 Czas trwania lotów

Maksymalny czas każdego lotu oficjalnego wynosi 2 minuty. W przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych lub problemów z odzyskiwaniem modeli

Sędzia Główny zawodów może zarządzić zmianę maksymalnego czasu lotu i/lub limitu energii dla danej kolejki lub zmniejszyć ilość kolejek. Zmiany te muszą być ogłoszone przed rozpoczęciem kolejki.

Q.8 Klasyfikacja

- a) Do ostatecznej klasyfikacji brana jest suma czasów 5 lotów oficjalnych.
- b) W przypadku remisu, w celu ustalenia czołowych lokat indywidualnych, należy rozegrać dodatkowo loty dogrywkowe po zakończeniu ostatniej kolejki lotów zasadniczych, najwcześniej jak to jest możliwe ze względów organizacyjnych.
- c) W pierwszej kolejce lotów dogrywkowych limit energii wynosi 1J a maksymalny czas lotu wynosi 2 minuty. W kolejnych dogrywkach maksymalny czas lotu zwiększa się o jedną minutę.
- d) Organizator wyznacza 10 minut, w czasie których wszyscy zawodnicy powinni wykonać lot oficjalny.
- e) W przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych lub problemów z odzyskiwaniem modeli, Sędzia Główny zawodów może zarządzić zmianę maksymalnego czasu lotu i/lub limitu energii.

Q.9 Chronometraż

- a) Patrz Sekcja 4b punkt B.13 przepisów klas F1.
- b) Mierzony czasu lotu jest określony w punktach Q.7 i Q.8. Całkowity czas lotu mierzony jest od momentu wypuszczenia modelu z ręki do zakończenia lotu.
- c) W celu kontroli modeli czas pracy silnika lub ilość zużytej energii mierzy się na ziemi. Pomiaru czasu dokonuje dwóch chronometrażystów przy pomocy elektronicznych stoperów z odczytem cyfrowym o rozdzielczości 1/100 sekundy. Czas pracy silnika jest określony jako średnia z dwóch zarejestrowanych czasów zaokrąglona w dół do 1/10 sekundy.

Q.10 Liczba pomocników

Zawodnik ma prawo posiadać na linii startu jednego pomocnika.

Q.11 Organizacja startów

- a) Zawodnik wypuszcza model z ręki. Skok jest dozwolony.
- b) Każdy zawodnik musi osobiście przygotować i wypuścić model.
Model musi być wypuszczony w odległości nie większej niż 5 m od stanowiska chronometrażystów.

VIII. Konkurencja F2A/M – modele prędkościowe latające na uwięzi (przepisy tymczasowe AP)

1. Definicja modelu.

Jest to model latający na uwięzi, wyposażony w tłokowy silnik spalinowy; w którym siłę nośną stanowi siła aerodynamiczna powstająca na płatach nieruchomych w locie (z wyjątkiem powierzchni sterujących).

2. Charakterystyka techniczna:

Maksymalna pojemność skokowa silnika	- 1,5 cm ³
Minimalna powierzchnia nośna	- 3 dm ²
Maksymalne obciążenie powierzchni nośnej	- 100 g/dm ²
Minimalna średnica jednej linki (z tolerancją do minus 0,011 mm)	- 0,3 mm
Długość linek (z tolerancją do plus 25 mm)	- 11,37 m
Zabrania się stosowania rury rezonansowej.	
Zabrania się stosowania odrzucanego wózka startowego.	
Nie stosuje się jarzma uchwytu sterującego.	

3. Paliwo silnikowe.

Paliwo standardowe, dla silników z zapłonem żarowym i iskrowym dostarczane jest przez organizatora zawodów. Skład paliwa jest następujący 80% alkoholu metylowego i 20% oleju rycynowego. Do silników samozapłonowych można stosować dowolne paliwo.

4. Sterowanie modelem.

Sterowanie modelem jest dopuszczalne wyłącznie dwiema linkami za pomocą uchwytu sterującego.

5. Odległość do przebycia.

Odległość przebyta przez model w trakcie pomiaru prędkości lotu musi wynosić minimum 1 km = 14 okrążeń.

6. Kontrola linek.

Przed każdą próbą lotu oficjalnego dokonuje się kontroli, która obejmuje pomiar długości linek od osi uchwytu sterującego do osi śmigła, pomiar średnicy linek w co najmniej 3 miejscach, pomiar wytrzymałości układu sterującego, linek oraz paska bezpieczeństwa w konfiguracji: uchwyt sterujący – linki – model oraz pasek bezpieczeństwa – uchwyt sterujący. Pomiar wytrzymałości wykonuje się specjalistycznym przyrządem przy użyciu siły równej 50-cio krotnej masie modelu, trzykrotnie, każdorazowo zwiększając powoli siłę do obciążenia maksymalnego i gwałtownie zwalniając naciąg.

7. Definicja próby.

Za próbę uważane jest każde poczynanie w wyniku którego zawodnik nie zasygnalizował podniesieniem wolnej ręki początku pomiaru prędkości lotu, w przeciągu trzech minut od sygnału rozpoczęcia uruchamiania silnika.

8. Liczba prób.

Jeżeli pierwsza próba nie została uznana za lot oficjalny, zawodnik ma prawo do drugiej próby.

9. Definicja lotu oficjalnego.

Lot uważany jest za oficjalny, gdy rozpocznie się pomiar prędkości lotu przez komisję sędziowską.

10. Liczba lotów.

Każdy zawodnik ma prawo do wykonania trzech lotów oficjalnych. Zmniejszenie (nie mniej niż do dwóch) lub zwiększenie (nie więcej niż do czterech) ilości lotów pozostaje w gestii organizatora jeśli informacja zostanie podana do publicznej wiadomości na co najmniej 14 dni przed rozpoczęciem zawodów lub do decyzji komisji sędziowskiej w trakcie zawodów z uzasadnionych przyczyn, po konsultacji z organizatorem.

11. Liczba pomocników.

Na strat oprócz zawodnika ma prawo wstępu dwóch pomocników. Zawodnik może osobiście uruchomić i regulować swój silnik oraz może być pomocnikiem w trakcie zawodów.

12. Pomiar prędkości lotu.

Pomiar prędkości rozpoczyna się wówczas, gdy zawodnik zasygnalizuje podniesieniem wolnej ręki początek pomiaru (chronometrażu), a jego model wykona dwa pełne okrążenia, zostanie dwukrotnie zarejestrowany przez sensor elektroniczny i/lub dwukrotnie przeleci na tle łąty celowniczej umieszczonej naprzeciwko stanowiska sędziów dokładnie po przeciwnej stronie kręgu.

13. Wysokość lotu.

Wysokość lotu podczas chronometrażu nie może być mniejsza niż 1 metr i większa niż 3 metry.

14. Unieważnienie lotu z wynikiem zerowym:

- a) zawodnik używa siły fizycznej w celu zwiększenia prędkości modelu w czasie trwania chronometrażu,
- b) model w czasie trwania chronometrażu przekroczy wysokość 6 m lub wykona więcej niż jedno pełne okrążenie na wysokości ponad 3 m lub poniżej 1 m,
- c) podczas oficjalnego lotu odpadnie od modelu jakiegokolwiek część,
- d) zawodnik otrzymywał informacje/instrukcje za pomocą środków telekomunikacyjnych w trakcie trwania próby/lotu (z wyłączeniem poleceń komisji sędziowskiej),
- e) zawodnik nie założył paska bezpieczeństwa na nadgarstek lub podczas lotu pasek z innej przyczyny nie spełniał swojej roli.

15. Sędziowanie zawodów.

- a) Pomiar prędkości lotu modelu musi być prowadzony przez trzech sędziów chronometrażystów, w tym sędziego nadzorującego, wyposażonych w stopery o dokładności 1/100 sekundy, z odczytem cyfrowym lub/i optoelektroniczny system o dokładności równej lub wyższej.
- b) Sędzia nadzorujący, odpowiedzialny jest za obserwowanie zawodnika oraz kontrolę czasu startowego i wysokości lotu modelu. Osoba ta musi posiadać znajomość przepisów.
- c) Organizator zawodów zapewnia dodatkową osobę do prowadzenia kontroli linek oraz specjalistyczne przyrządy pomiarowe – dynamometr i mikrometr.

16. Pomiar prędkości lotu - chronometraż.

- a) Chronometraż manualny.

Czas zarejestrowany przez każdego z chronometrażystów musi być zapisany i zabezpieczony przez sędziego nadzorującego.

Czas lotu jest średnią pomiaru dokonaną przez trzech chronometrażystów, chyba że:

- Jeden z czasów zmierzonych przez trzech chronometrażystów różni się od bliższego z dwóch pozostałych czasów o więcej niż 12/100 sekundy lub chronometrażysta stwierdza, że jego pomiar jest błędny. W takim przypadku czas oblicza się na podstawie pozostałych dwóch pomiarów.

- Czas zmierzony przez dwóch chronometrażystów różni się o więcej niż 12/100 sekundy (jeden w górę, drugi w dół) od czasu trzeciego (środkowego) lub dwóch chronometrażystów stwierdza, że ich pomiary są błędne. Ten fakt należy niezwłocznie zameldować zawodnikowi. Zawodnik ma prawo wyboru: uznanie czasu środkowego za oficjalny lub uznanie lotu za próbę. Zawodnik niezwłocznie przedstawia swoją decyzję sędziemu nadzorującemu prędkość i jest ona nieodwołalna.

Do obliczenia czasu średniego należy przyjąć odczyt stopera (nie należy zaokrąślać dziesiątych części sekundy). W ten sposób uzyskany do obliczeń prędkości czas musi być zarejestrowany.

Wynik - prędkość lotu w kilometrach na godzinę oblicza się dzieląc liczbę 3600 przez czas zarejestrowany, a następnie sprowadzając w dół do najbliższej 1/10 części km/h.

- b) Chronometraż optoelektroniczny z manualnym wspomaganie.

Prędkość w km/h zarejestrowana przez system optoelektroniczny musi być zapisana i zabezpieczona przez sędziego nadzorującego prędkość lub inną wyznaczoną osobę. Sędzia musi sprawdzić rezultat porównując zarejestrowane wyniki dla każdego z poszczególnych okrążeń w trakcie lotu oficjalnego jak również okrążeń poprzedzających i następujących po locie oficjalnym. W przypadku gdy system optoelektroniczny nie wygeneruje czytelnego wyniku czasu i prędkości, do obliczenia wyniku brane są wskazania dwóch stoperów.

W przypadku gdy czas zmierzony przez dwóch chronometrażystów różni się o więcej niż 12/100 sekundy (jeden w górę, drugi w dół) lub dwóch chronometrażystów stwierdza, że ich pomiary są błędne, fakt ten należy niezwłocznie zameldować zawodnikowi. Zawodnik ma prawo wyboru: uznanie czasu gorszego za oficjalny lub uznanie lotu za próbę. Zawodnik niezwłocznie przedstawia swoją decyzję sędziemu nadzorującemu prędkość i jest ona nieodwołalna.

17. Klasyfikacja zawodników.

Do klasyfikacji uwzględnia się najlepszy z czasów uzyskanych w lotach. W przypadku remisu uwzględnia się drugi czas (i kolejne jeśli zajdzie taka potrzeba).

Modele zawodników sklasyfikowanych na miejscach 1-3 poddaje się ponownej kontroli technicznej.

IX. Konkurencja F2B/M – modele akrobacyjne latające na uwięzi (przepisy tymczasowe AP)

1. Definicja modelu.

Jest to model latający na uwięzi wyposażony w silnik (silniki) spalinowy tłokowy lub elektryczny, w którym siłę nośną stanowi siła aerodynamiczna, powstająca na płatach nieruchomych względem modelu w locie (z wyjątkiem powierzchni sterujących). Przeznaczeniem modelu jest wykonywanie określonych figur akrobacyjnych.

2. Charakterystyka techniczna.

Maksymalna powierzchnia nośna 50 dm²

Minimalna powierzchnia nośna 8 dm²

Maksymalna pojemność skokowa silnika (silników):

a/dwusuwowe 4,09 cm³

b/czterosuwowe 6 cm³

lub elektryczne (jeden lub dwa) o parametrach dobranych do powierzchni nośnej.

Maksymalna długość linek 17 m*

Minimalna długość linek 11m*

* dopuszcza się zmianę wartości przez organizatora w przypadku braku technicznej możliwości zapewnienia bezpieczeństwa lotów – wartości te muszą być podane do publicznej wiadomości na co najmniej 14 dni przed rozpoczęciem zawodów

Nie musi być stosowany tłumik.

3. Kontrola linek.

Przed każdą próbą lotu oficjalnego dokonuje się kontroli, która obejmuje pomiar długości linek od osi uchwytu sterującego do osi śmigła lub osi symetrii modelu gdy użyte są dwa silniki, pomiar wytrzymałości układu sterującego, linek oraz paska bezpieczeństwa w konfiguracji: uchwyt sterujący – linki – model oraz pasek bezpieczeństwa – uchwyt sterujący. Pomiar wytrzymałości wykonuje się specjalistycznym przyrządem przy użyciu siły równej 10-krotnej masie modelu, jednak nie większą niż 200 N. Próbę wykonuje się trzykrotnie, każdorazowo zwiększając powoli siłę do obciążenia maksymalnego i gwałtownie zwalniając naciąg.

4. Definicja próby.

Za próbę uważa się poczynania zawodnika, w wyniku których model nie oderwał się od ziemi w przeciągu 3 minut od sygnału rozpoczęcia uruchamiania silnika lub gdy zawodnik nie stawi się na starcie w przeciągu 2 minut od chwili wezwania go do rozpoczęcia lotu.

5. Liczba prób

Każdy zawodnik ma prawo do dwóch prób na jeden lot oficjalny. Drugą próbę może podjąć natychmiast po pierwszej lub powinien zostać wezwany do jej odbycia podczas najbliższej przerwy po upływie 30 minut, lub jeśli był to koniec rundy po upływie maksymalnie 30 minut.

6. Definicja lotu oficjalnego

Lot uważa się za oficjalny, gdy model oderwał się od ziemi.

7. Liczba lotów

Każdy zawodnik ma prawo do wykonania trzech lotów oficjalnych. Zmniejszenie (nie mniej niż do dwóch) lub zwiększenie (nie więcej niż do czterech) ilości lotów pozostaje w gestii organizatora jeśli informacja zostanie podana do publicznej wiadomości na co najmniej 14 dni przed rozpoczęciem zawodów lub do decyzji komisji sędziowskiej w trakcie zawodów z uzasadnionych przyczyn, po konsultacji z organizatorem.

8. Unieważnienie lotu z wynikiem zerowym.

Lot jest unieważniony z wynikiem zerowym, jeżeli od modelu odpadnie jakaś część stała w czasie od wypuszczenia modelu na starcie do chwili jego zatrzymania po lądowaniu. W przypadku kraksy

lub odbicia modelu, lądowania na brzuchu lub na plecach wynik lotu nie jest unieważniony.

9. Liczba pomocników.

Na strat oprócz zawodnika ma prawo wstępu dwóch pomocników. Zawodnik może osobiście uruchomić i regulować swój silnik oraz może być pomocnikiem w trakcie zawodów.

10. Wykonywanie figur.

Figury muszą być wykonane w kolejności podanej na karcie punktacyjnej (**Załącznik Nr 1 do n/n Regulaminu**) zwanym dalej programem. Między kolejnymi figurami model powinien wykonać co najmniej 1.5 okrążenia w locie poziomym. Zawodnik może podejmować próbę wykonania figury tylko jeden raz w danym locie. Zawodnik musi zakończyć wykonywanie programu w przeciągu 4 minut, wliczając w to start i lądowanie. Czas ten liczy się od chwili kiedy zawodnik da sygnał ręką, że rozpoczyna uruchomienie silnika i nie później niż 3 minuty po wejściu na start. Silnik może być uruchamiany przez obrót śmigła ręką, jednakże zaleca stosowanie rozrusznika. Pomiar czasu lotu trwa aż do zatrzymania się modelu po wylądowaniu. Żaden system lub urządzenie nie może być używane do regulacji lub zatrzymania silnika, z wyjątkiem silników elektrycznych, których systemy mogą również naśladować prace silnika spalinowego.

11. Punktowanie

Każda figura punktowana jest oddzielnie podczas lotu przez każdego sędziego według skali ocen od 0 do 10. Należy stosować również połówki punktów. Ocenę tę mnoży się następnie przez współczynnik trudności dla każdej figury. Figury wykonane w kolejności nie zgodnej z programem oraz figury pominięte nie będą oceniane. Następne figury będą uważane za kolejne, jeżeli będą wykonane w takiej kolejności, jaka obowiązuje w pozostałej części programu.

Po zakończeniu ósemki i przed rozpoczęciem podejścia do lądowania mogą być wykonywane figury, które nie są oceniane tylko i wyłącznie w celu zatrzymania silnika lub rozplątania linek.

12. Sędziowanie zawodów.

Organizatorzy dobierają komisję składającą się z co najmniej trzech sędziów z odpowiednimi kwalifikacjami i doświadczeniem. Sędziowie akrobacji odpowiedzialni są za obserwowanie każdej próby wykonania figury w locie oficjalnym oraz za zarejestrowanie przyznanego wyniku za każdą figurę po jej zakończeniu. Jeden z Sędziów zobowiązany jest wskazywać w sposób optyczny upływ czasu od momentu, gdy zawodnik zasygnalizuje ręką rozpoczęcie uruchamiania silnika, po upływie 1 minuty, 3 minut i 4 minut.

Organizator zawodów zapewnia dodatkową osobę do prowadzenia kontroli linek oraz specjalistyczny przyrząd pomiarowy – dynamometr.

13. Klasyfikacja zawodników.

W celu sklasyfikowania zawodnika w danym locie dodaje się punkty przyznane przez sędziego, pomnożone przedtem przez odpowiednie współczynniki. Klasyfikację zawodników w zawodach przeprowadza się w oparciu o sumę dwóch lepszych lotów w przypadku wykonywania trzech lub czterech lotów oraz jednego najlepszego w innych przypadkach.

14. Lista figur akrobacji:

Start i 2 okrążenia poziome	K=2
Pętla wewnętrzna I	K=1
Pętla wewnętrzna II	K=2
Pętla wewnętrzna III	K=3
Lot odwrócony (2 okrążenia)	K=3
Pętla zewnętrzna I	K=1
Pętla zewnętrzna II	K=2
Pętla zewnętrzna III	K=3
Wewnętrzna pętla kwadratowa I	K=5
Wewnętrzna pętla kwadratowa II	K=7
Ósemka pozioma I	K=3
Ósemka pozioma II	K=4
Ósemka pionowa I	K=4
Ósemka pionowa II	K=6
Lądowanie	K=5

15. Opis figur wraz z uwagami – Załącznik Nr 2 do n/n Regulaminu.

Załącznik Nr 1
do Regulaminu F2B/M (od 2017r.)

KARTA PUNKTACYJNA MODELU
AKROBACYJNEGO NA UWIEŻI
F2B / M

Imię i nazwisko

Klub / Aeroklub / Stowarzyszenie

Nr zawodnika Nr licencji

Nr lotu

Nr	Figura		K	Liczba pkt. (0 – 10)	Ocena
1	Start i dwa okrążenia poziome		2		
2	Pętle wewnętrzne	I	1		
		II	2		
		III	3		
3	Lot plecowy – dwa okrążenia		3		
4	Pętle zewnętrzne	I	1		
		II	2		
		III	3		
5	Wewnętrzne pętle kwadratowe	I	5		
		II	7		
6	Ósemki poziome	I	3		
		II	4		
7	Ósemki pionowe	I	4		
		II	6		
8	Lądowanie		5		
Punktacja całkowita					

Sędzia Nr :

Podpis:

Opis figur akrobacji dla modeli klasy F2B/M

1.START

Start uważany jest za prawidłowy, jeśli model kołuje jednostajnie bez podskoków na przestrzeni co najmniej 4,5 m, ale nie dłużej niż $\frac{1}{4}$ kręgu, następnie łagodnie odrywa się od ziemi i wznosi się pod stałym kątem, przechodzi do lotu poziomego na przepisowej wysokości nad punktem rozpoczęcia kołowania i wykonuje dwa równe poziome okrążenia na wysokości początkowego przejścia w lot poziomy.

Błędy: Model podskakuje podczas rozbiegu na ziemi i zbyt wcześnie lub zbyt późno rozpoczyna lot. Oderwanie, wznoszenie i przejście do lotu poziomego nie są płynne i regularne. Przejście do lotu poziomego następuje zbyt wcześnie lub zbyt późno. Przejście do lotu poziomego oraz lot poziomy nie odbywa się w przedziale wysokości 1,20 — 1,80 metra.

2. PĘTLE WEWNĘTRZNE I, II, III.

Pętle są wykonywane prawidłowo, jeżeli model wchodzi w figurę na przepisowej wysokości z lotu poziomego, wykonuje regularną i kołową wewnętrzną pętlę. Kolejne pętles wszystkie w jednym miejscu, przy czym dolny punkt pętli leży na przepisowej wysokości lotu poziomego, a górny przy kącie nachylenia linek 45° . Model następnie kontynuuje lot przez pół pętli, przechodzi do lotu poziomego plecowego, schodzi do przepisowej wysokości lotu poziomego i wykonuje dwa okrążenia na normalnej wysokości przed rozpoczęciem oceniania lotu na plecach.

Błędy: Pętles są nieforemne i nieprawidłowe (np. owalne, sześciokątne, itd.). Dolne punkty pętli nie leżą na wysokości od 1,20 do 1,80 m. Górne punkty odchylają się o $\pm 0,60$ m od wysokości wyznaczonej przez końce linek, gdy ich kąt nachylenia wynosi 45° . Tor lotu modelu wykonującego drugą i trzecią pętlę odchyła się o więcej niż 0,60m od toru lotu modelu podczas wykonywania pierwszej pętli

3. LOT PLECOWY (dwa okrążenia).

Lot plecowy uważa się za prawidłowy, gdy model wykona dwa płynne i stateczne okrążenia na przepisowej wysokości lotu.

Błędy: Wysokość lotu nie zawiera się w zakresie od 1,20 do 1,80 m. Wysokość lotu wykazuje odchyłki większe niż $\pm 0,60$ m.

4. PĘTLE ZEWNĘTRZNE I, II, III.

Pętlę zewnętrzną uważa się za prawidłową, gdy model rozpocznie tą figurę z lotu plecowego na przepisowej wysokości i wykona regularną i kołową zewnętrzną pętlę. Kolejne pętles w tym samym miejscu, przy czym dolny punkt tych pętli będzie znajdował się na przepisowej wysokości lotu, a górny punkt będzie położony na wysokości wyznaczonej przez końce linek, gdy ich kąt nachylenia wynosi 45° . Następnie model będzie kontynuował lot po połowie pętli, przejdzie przez górny punkt pętli i powróci na przepisową wysokość normalnego lotu poziomego.

Błędy: Pętles są nieforemne i nieprawidłowe (np. owalne, sześciokątne, itd.). Dolne punkty pętli nie leżą na wysokości 1,20 — 1,80 m. Górne punkty pętli odchylają się o $\pm 0,60$ m od wysokości wyznaczonej przez końce linek, gdy ich kąt nachylenia wynosi 45° . Tor lotu modelu wykonującego drugą i trzecią pętlę odchyła się o więcej niż $\pm 0,60$ m od toru lotu modelu podczas wykonywania pierwszej pętli.

5. WEWNĘTRZNE PĘTLE KWADRATOWE I, II.

Pętlę kwadratową wewnętrzną uważa się za prawidłową, gdy model rozpocznie figurę z przepisowej wysokości lotu i będzie leciał po torze kwadratowym, składającym się z pętli, która zawiera cztery zakręty wewnętrzne o promieniu około 1,5 m oraz cztery odcinki proste, przy czym odcinki dolne będą znajdować się na przepisowej wysokości lotu, a odcinki górne będą lotem plecowym położonym na wysokości wyznaczonej przez końce linek, gdy kąt nachylenia linek wynosi 45° . Oba zakręty górne, jak również oba zakręty dolne powinny być jednakowe. Figura zaczyna się i kończy wtedy, kiedy model znajdzie się w locie poziomym w początkowym punkcie pierwszego zakrętu. Druga pętla powinna pokrywać się z pierwszą.

Błędy: Model chwieje się podczas wykonywania zakrętów. Wysokość, na której znajduje się odcinek dolny pętli nie mieści się w zakresie 1,20 — 1,80 m. Wysokość, na której znajduje się odcinek górny pętli wykazuje odchyłkę większą niż $\pm 0,60$ m w stosunku do wysokości wyznaczonej przez końce linek, gdy ich kąt nachylenia wynosi 45° . Zakręty nie są wykonane dokładnie, a ich promień przekracza 2,10 m. Tor lotu modelu podczas wykonywania drugiej pętli jest inny niż podczas wykonywania pierwszej pętli.

6. ÓSEMKI POZIOME I, II.

Model powinien rozpocząć ósemkę poziomą w punkcie przecięcia torów lotu i styczności obu okręgów, po czym wyjść z tych figur również w tym samym punkcie. Model musi wykonać najpierw pętlę wewnętrzną. Ósemki uważa się za prawidłowe, gdy model wykona dwie ósemki, z których każda składa się z dwóch kołowych kręgów (pętli) o jednakowej średnicy, stycznych wzajemnie do siebie i położonych w linii poziomej. Model musi rozpocząć ósemkę z przepisowej wysokości lotu i przyjąć położenie pionowe w punkcie przecięcia torów lotu i styczności okręgów. Ósemki muszą być wzajemnie symetryczne. W górnym punkcie każdego z okręgów model musi znajdować się na wysokości wyznaczonej przez końce linek, gdy ich kąt nachylenia wynosi 45° . Dolne punkty okręgów muszą leżeć na przepisowej wysokości lotu.

Błędy: Model nie znajduje się w położeniu pionowym w chwili rozpoczęcia figury. W górnych punktach okręgów model nie znajduje się na wysokości wyznaczonej przez końce linek, gdy ich kąt nachylenia wynosi 45° . Dolne punkty okręgów nie leżą na wysokości 1,20 — 1,80 m. Pętle nie są okrągłe i nie mają jednakowej średnicy. Punkt przecięcia torów lotu zmienia położenie. Druga ósemka ma inne położenie niż pierwsza.

7. ÓSEMKI PIONOWE I, II.

Model powinien rozpocząć i zakończyć ósemki pionowe lecąc na plecach w punkcie położonym na wysokości wyznaczonej przez końce linek, gdy ich kąt nachylenia wynosi 45° . Model musi wykonać pętlę wewnętrzną w pierwszej kolejności. Ósemki uważa się za prawidłowe, gdy model ósemkę, która składa się z dwóch kołowych pętli o jednakowej średnicy, stycznych wzajemnie do siebie i położonych w linii pionowej. W punkcie przecięcia torów lotu i styczności pętli model musi znajdować się w położeniu poziomym. Ósemki muszą być wzajemnie symetryczne. Górny punkt wiązanki ósemek musi znajdować się prostopadle nad głową zawodnika pilotującego model, a dolny punkt powinien leżeć na przepisowej wysokości lotu.

Błędy: Model nie rozpoczyna figury w położeniu poziomym. Początkowy punkt figury odchyła się więcej niż o $\pm 0,6$ m od wysokości wyznaczonej przez końce linek, gdy ich kąt nachylenia wynosi 45° . Górny punkt wiązanki ósemek odchyła się więcej niż o 1,20 metra od położenia prostopadłego nad głową zawodnika. Dolny punkt wiązanki ósemek nie znajduje się na wysokości 1,20 — 1,80 m. Pętle nie są kołowe i nie mają jednakowej średnicy. Punkt przecięcia torów lotu zmienia położenie. Druga ósemka ma inne położenie w przestrzeni niż pierwsza.

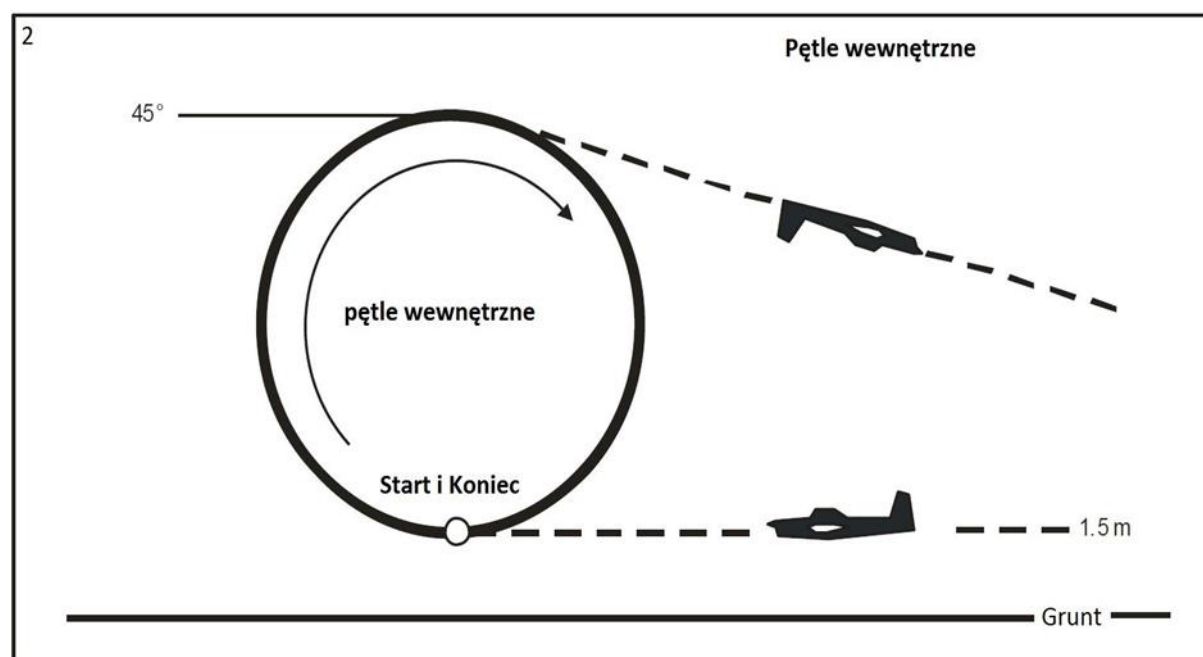
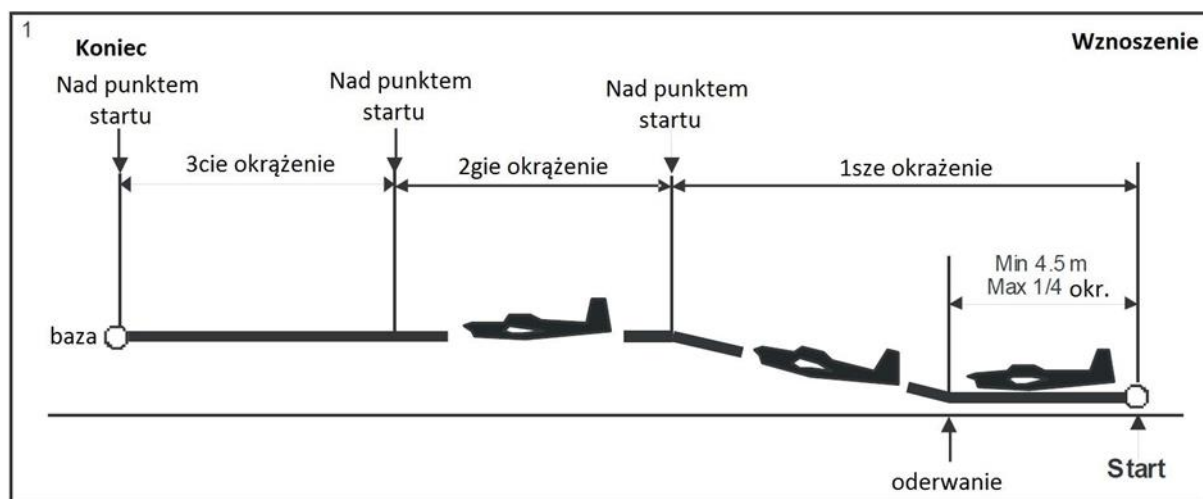
8. LĄDOWANIE.

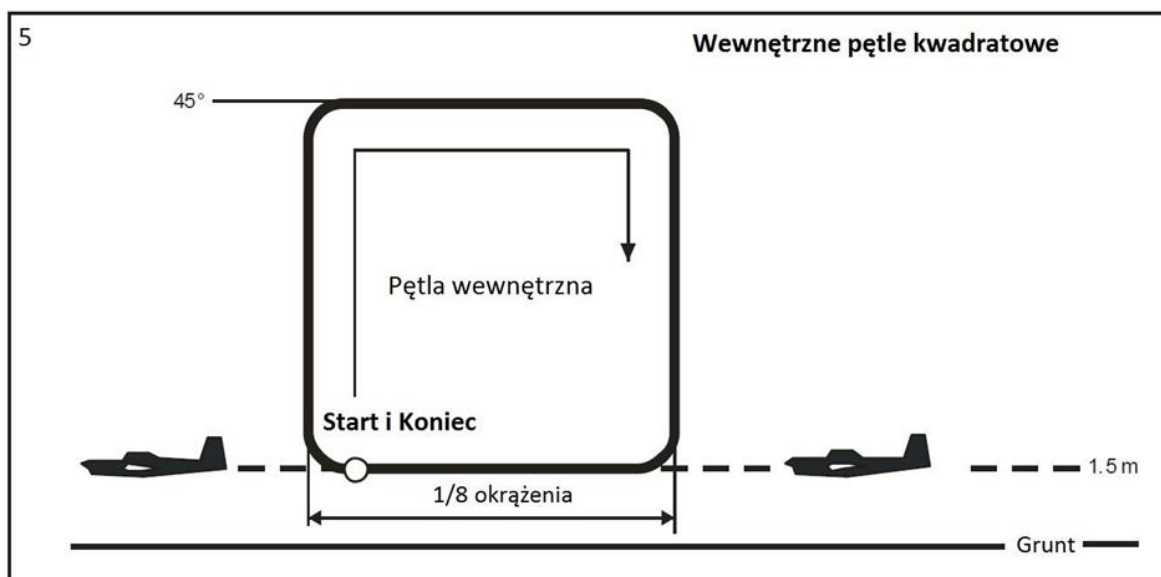
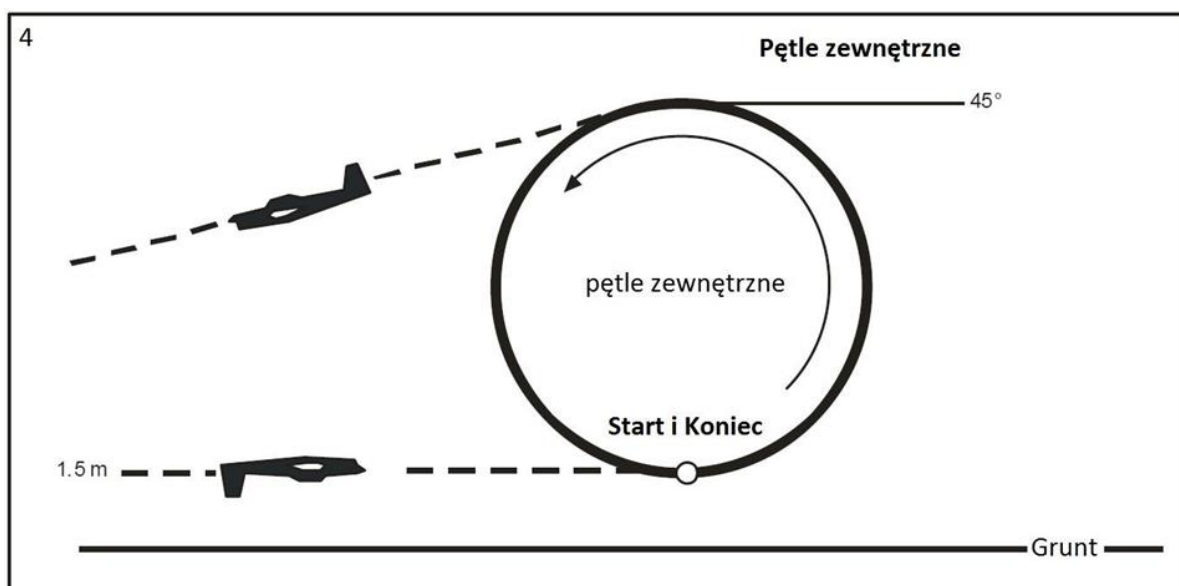
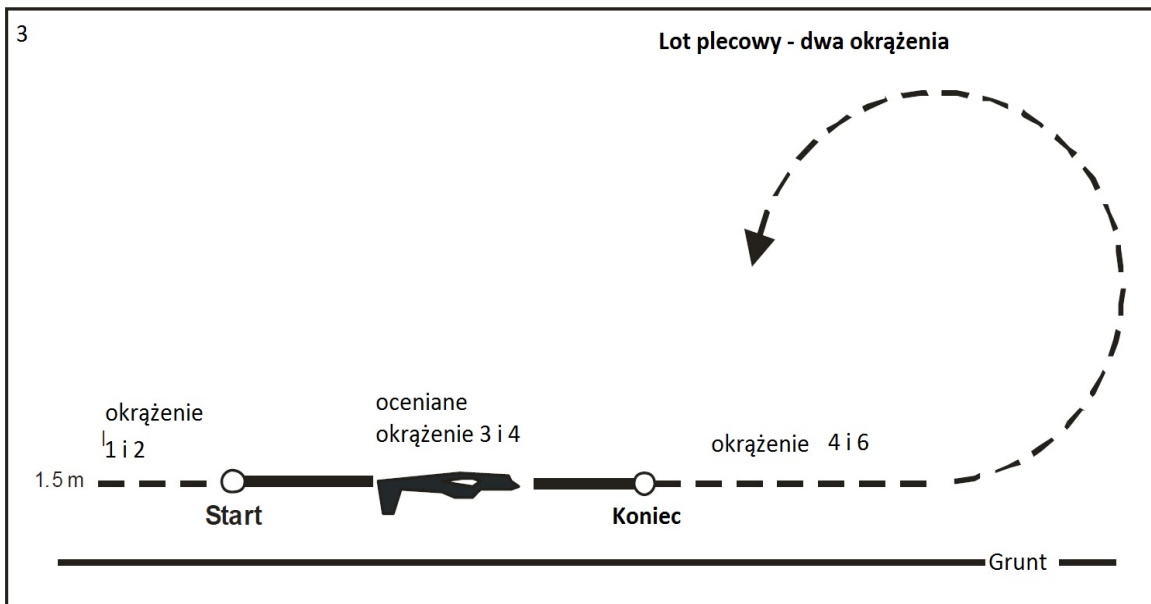
Lądowanie modelu uważa się za prawidłowe, jeżeli model wykona płynne schodzenie z przepisowej wysokości lotu oraz przyziemienie bez podskoków i wstrząsów, przy czym dotknie ziemi tylko kołami podwozia. Model powinien się zatrzymać po wykonaniu najwyżej jednego okrążenia od miejsca przyziemienia. Punkt przyziemienia powinien leżeć w odległości jednego okrążenia od

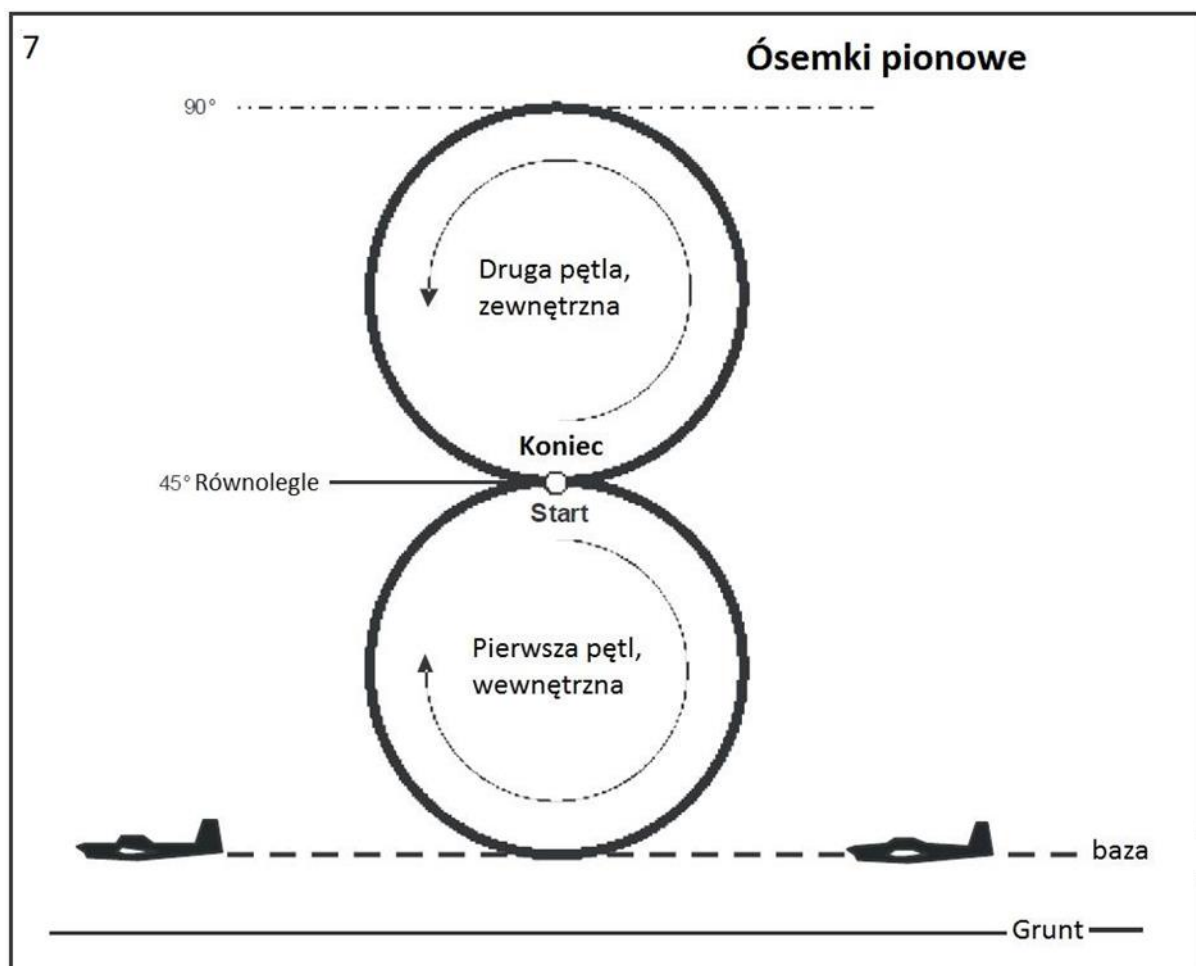
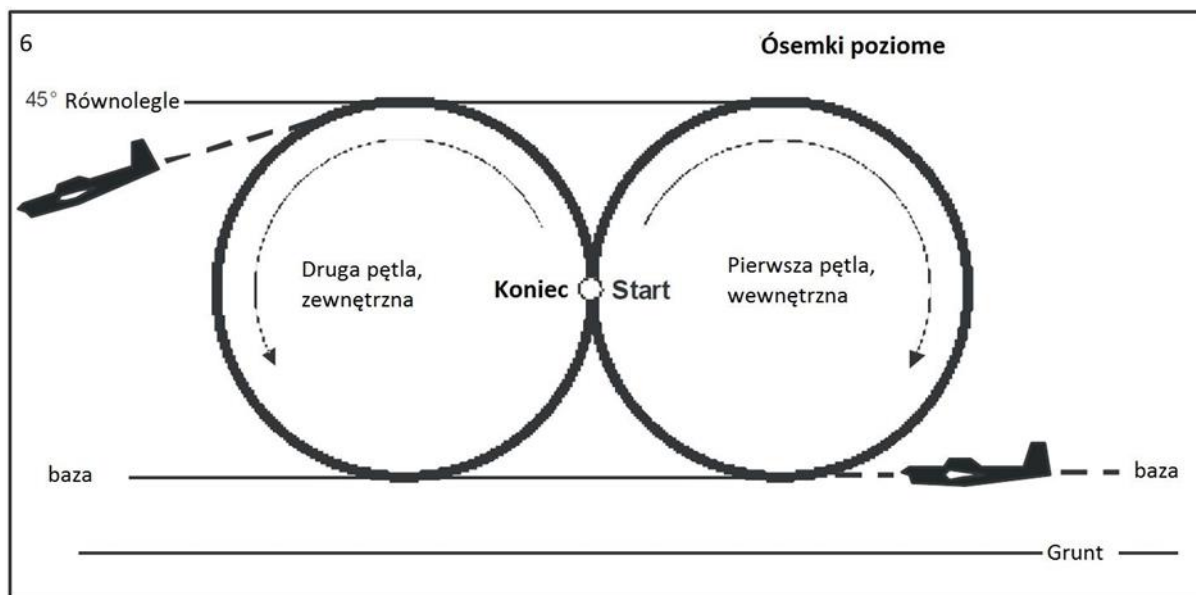
punktu, w którym rozpocznie schodzenie z wysokości lotu poziomego. Dopuszcza się lądowanie na koła główne albo na trzy punkty. W przypadku modeli z napędem elektrycznym, po zatrzymaniu modelu, pomocnik musi przytrzymać model i odłączyć zasilanie. Do tego czasu pilot nie może opuścić centrum kręgu lotu oraz wypuścić z ręki uchwyty sterującego. Nie zastosowanie grozi utratą punktów za lądowanie.

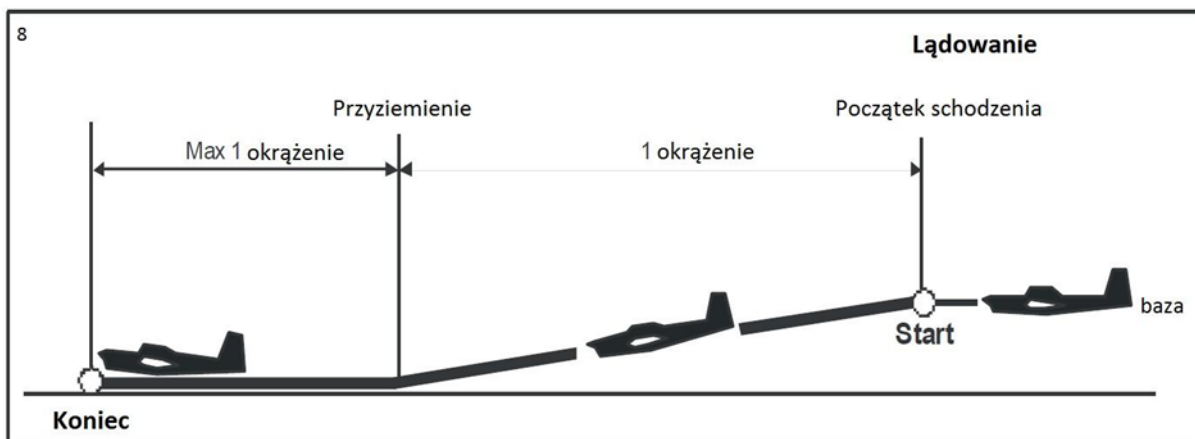
Błędy: Podczas przyziemienia model podskakuje lub dotyka ziemi nie podwoziem, lecz jakąkolwiek inną częścią. Jeżeli podczas lądowania model będzie miał schowane podwozie, dozna uszkodzeń lub nastąpi kapotaż, zawodnik nie otrzyma punktów za lądowanie. Schodzenie modelu z wysokości lotu poziomego nie jest płynne albo jest krótsze lub dłuższe od jednego okrążenia. Model nie zatrzymuje się po wykonaniu jednego okrążenia od punktu przyziemienia. Jeżeli wymienione błędy będą spowodowane przez okoliczności wyjątkowe, niezależne od zawodnika pilotującego model, sędziowie mogą je wziąć pod uwagę przy punktacji.

Diagramy figur akrobacyjnych F2B/M









(Łącznie 8 diagramów)

X. Konkurencja F2C/M – modele wyścigowe na uwięzi (przepisy tymczasowe AP)

Powinny być stosowane przepisy Kodeksu Sportowego FAI, dział 4b i 4c, pkt. 4.3. z następującymi zmianami:

- uproszczona konstrukcja kadłuba bez osłony silnika,
- długość linek uwięzi (dla bazy pomiarowej na 10 okrążeń lotu tj. 1 km) - 15,92 m,
- każdy zespół ma prawo brać udział w 3 wyścigach eliminacyjnych, z których jeden - najlepszy czas wyścigu, bierze się pod uwagę do klasyfikacji końcowej,
- jeśli w zawodach bierze udział więcej niż 6 zespołów, to dodatkowo 6 najlepszych zespołów bierze udział w 2 wyścigach półfinałowych. Do finału kwalifikują się 2 zespoły, które osiągnęły najlepszy czas (1 lepszy) w wyścigach półfinałowych,
- w każdym wyścigu startują po 2 zespoły.

XI. Konkurencja F2D/M – modele na uwięzi do walki powietrznej (przepisy tymczasowe AP)

Powinny być stosowane przepisy Kodeksu Sportowego FAI z następującymi zmianami:

- nie musi być stosowany tłumik,

XII. Konkurencja F3J/M – modele szybowców zdalnie sterowanych (przepisy tymczasowe AP)

Powinny być stosowane przepisy Kodeksu Sportowego FAI, z następującymi zmianami:

- maksymalna rozpiętość skrzydeł – 2 m,
- maksymalna długość holu pod obciążeniem 2 kG – 100 m. Model może holować tylko jedna osoba bez użycia bloczka,
- czas startowy od 3 do 5 minut – do uznania głównego sędziego,
- premia 30 pkt. – za lądowanie w kole o promieniu 15 m (odległość mierzona do nosa modelu),
- Zezwala się, aby pomocnikiem wypuszczającym model na miejscu startu był instruktor lub inny senior. Po wypuszczeniu modelu musi on niezwłocznie oddalić się z linii startu, nie ingerując w dalszy przebieg lotu.

XIII. Konkurencja F4B/S – modele sylwetkowe na uwięzi (przepisy tymczasowe AP)

1. Charakterystyka techniczna

- maksymalna pojemność skokowa silnika 4 cm³,
- dla modeli wielosilnikowych do 5 cm³
- maksymalna masa modelu do 2,5 kg,
- długość linek uwięzi 12-17 m,
- maksymalna grubość kadłuba (w części zasadniczej, tj. bez części silnikowej i przejścia kadłub-skrzydło) 25 mm

2. Ocena modeli sylwetkowych

- najpierw model oceniany jest za wierność odwzorowania i jakość wykonania, według skali ocen podanej w załączniku nr 2.
- każdy zawodnik ma prawo wykonania dwóch lotów, które oceniane będą według skali ocen podanej w załączniku nr 3.
- Ocenę wierności odwzorowania i jakości wykonania (z odległości 3 m) oraz ocenę lotu prowadzi trzech sędziów. Punkty przyznane przez sędziów są sumowane.
- Wynik końcowy stanowi suma punktów przyznana przez sędziów za ocenę statyczną oraz sumę dwóch lepszych lotów z trzech wykonywanych.

3. Pozostałe przepisy należy stosować wg. Kodeksu Sportowego FAI, z następującą zmianą:

XIV. Konkurencja S6A – modele rakiet czasowych z taśmą

Powinny być stosowane przepisy Kodeksu Sportowego FAI.

KARTA OCENY STATYCZNEJ MODELU SYLWETKOWEGO **F4B/S**

Imię i nazwisko: Nr licencji POL-.....

KLUB / AEROKLUB / STOWARZYSZENIE:

Nr startowy zawodnika:

Nazwa i typ pierwowzoru: Skala modelu 1 :

Lp.	PRZEDMIOT OCENY	Wierność odwzorowania i wykonania		
		Liczba pkt. (0-10)	Wsp. K	Ocena
1	Wierność odwzorowania - w widoku z boku		8	
2	Wierność odwzorowania - w widoku z góry i dołu		6	
3	Wierność odwzorowania - w widoku z przodu		4	
4	Malowanie i oznakowanie		6	
5	Wykonanie		6	
6	Złożoność		6	
CAŁKOWITA ILOŚĆ PUNKTÓW				

Imię i nazwisko sędziego: Nr: podpis:

Punkty za ocenę statyczną przyznane przez poszczególnych sędziów	Sędzia nr 1		a
	Sędzia nr 2		b
	Sędzia nr 3		c
Liczba punktów za loty (suma dwóch lepszych z trzech)			d
PUNKTACJA OSTATECZNA: (suma a+b+c+d)			

Sędzia nr:

Imię i Nazwisko: podpis:

Podpis sekretarza obliczającego wyniki:

KARTA OCENY LOTU MODELU SYLWETKOWEGO NA UWIEZI F4B/S

Imię i nazwisko: Nr licencji POL -

KLUB / AEROKLUB / STOWARZYSZENIE:

Numer startowy zawodnika:, **Lot Nr:**

Nazwa i typ pierwowzoru: Skala modelu 1 :

Prędkość przelotowa pierwowzoru km/h

Lp.	PRZEDMIOT OCENY	Liczba pkt. (0-10)	Wsp. K	Ocena
1	Start		6	
2	Lot poziomy – 3 okrążenia		4	
3	Lot wysoki - 3 okrążenia przy kącie 30-45 ⁰		5	
Przed lotem należy zgłosić 3 dowolne pokazy z niżej wymienionych:				
A	Fala – 3 okrążenia		7	
B	Niski lot – 3 okrążenia		6	
C	Świeca		4	
D	Pętla wewnętrzna		6	
E	Pętla zewnętrzna		7	
F	Przewrót		6	
G	Lot plecowy - 3 okrążenia		7	
H	Ósemka pozioma		8	
I	Międzyładowanie		6	
J	Praca silników w modelu wielosilnikowym		6	
K	Kołowanie		3	
L	Chowanie i wychylanie klap		4	
M	Wyrzucanie bomb lub ulotek		4	
N	Chowanie i wypuszczanie podwozia		6	
O	Ósemka pionowa		9	
P	Ósemka pod pułapem		9	
R	Inny pokaz wykonywany przez pierwowzór – uzgodniony z sędziami przed lotem		2-6	
4	Lądowanie		6	
5	Realizm lotu		6	
CAŁKOWITA ILOŚĆ PUNKTÓW				

Imię i nazwisko sędziego Nr podpis

Podpis sekretarza obliczającego wyniki

E. REGULAMINY OCEN CAŁOROCZNYCH

I. REGULAMIN W SPRAWIE ZASAD NADAWANIA KLAS I PRYZYNAWANIA ODZNAK SPORTOWYCH W MODELARSTWIE LOTNICZYM I KOSMICZNYM

1. Przepisy regulaminu stosuje się do osób uczestniczących we współzawodnictwie sportowym w modelarstwie lotniczym i kosmicznym, organizowanym przez Aeroklub Polski, zwany dalej AP.
2. Aeroklub Polski dokonuje w każdym roku oceny sportowej zawodników, nadaje im klasy sportowe za zajęte miejsca w zawodach lub ustanowione rekordy.
3. Na wniosek zawodnika, któremu po raz pierwszy została nadana klasa sportowa, AP może przyznać odpowiednią dla danej klasy (za wyjątkiem młodzieżowej) odznakę sportową wraz z dyplomem, po spełnieniu warunków podanych w pkt. 15-17.
4. Rodzaje klas i odznak sportowych oraz warunki ich uzyskania podane zostały w załączniku nr 1 do niniejszego regulaminu.
5. Podstawą do nadania klas i przyznania odznak sportowych są:
 - a) wyniki z zawodów ogłoszonych w kalendarzu imprez AP,
 - b) wyniki z zawodów ogłoszonych w kalendarzu sportowym Międzynarodowej Federacji Lotniczej FAI,
 - c) protokoły zatwierdzonych przez AP rekordów Polski,
 - d) protokoły zatwierdzonych przez FAI rekordów świata.
6. Klasy sportowe nadawane są w drodze decyzji przez:
 - a) Biuro Zarządu AP, zawodnikom którzy spełnili warunki na klasy sportowe – mistrzowską międzynarodową, mistrzowską oraz I,
 - b) Kluby modelarskie - posiadające licencję uprawniającą do udziału we współzawodnictwie sportowym, zwane dalej klubami sportowymi - zawodnikom którzy spełnili warunki na klasę sportową II, III oraz młodzieżową.
7. Zawodnikowi może być nadana w danym roku tylko jedna klasa sportowa, w oparciu o najwyższy spełniony warunek.
8. Biuro Zarządu AP sporządza dla Ministerstwa Sportu wykaz zawodników, którym nadano klasy sportowe – mistrzowską międzynarodową, mistrzowską oraz I.
9. Wykazy zawodników, którym nadano klasy sportowe – II, III oraz młodzieżową sporządzają aerokluby regionalne i kluby sportowe.
10. Klasy sportowe ważne są:
 - a) od dnia spełnienia warunku w zawodach lub ustanowienia rekordu – do końca następnego roku kalendarzowego,
 - b) od dnia spełnienia warunku w mistrzostwach świata lub Europy, do końca roku kalendarzowego, w którym odbywają się następne mistrzostwa świata lub Europy.
11. Podstawą do sprawdzenia, czy zawodnik spełnił warunek na daną klasę sportową, za wyjątkiem klasy młodzieżowej, są oficjalne wyniki zawodów.
12. Wykaz zawodników, którzy spełnili warunki na klasę sportową – młodzieżową ogłaszają aerokluby regionalne i kluby sportowe, w protokołach mistrzostw dla młodzików i juniorów młodszych.
13. Odznaki sportowe wraz z dyplomem, za wyjątkiem odznak młodzika przyznaje w drodze decyzji Biuro Zarządu AP, zawodnikom którzy spełnili warunki podane w pkt. 15-17.

14. Dyplom do klasy młodzieżowej przyznają aerokluby regionalne i kluby sportowe.
15. Odznaka sportowa wraz z dyplomem może być przyznana zawodnikowi, który:
 - a) spełni warunek na przyznanie odznaki zgodnie z załącznikiem nr 1,
 - b) w roku spełnienia warunku posiadał ważną licencję (licencję młodzika),
 - c) złoży pisemny wniosek (załącznik nr 2) i wniesie opłatę określoną w „Regulaminie finansowym w modelarstwie lotniczym i kosmicznym” zamieszczonym na stronie www.aeroklubpolski.pl (modelarstwo).
16. Zawodnik ubiegający się o przyznanie odznaki, przesyła wniosek wraz z dowodem wniesienia opłaty, na adres: Aeroklub Polski.
17. Opłaty należy wносить na konto Komisji Modelarskiej, publikowane na stronie internetowej jw.
18. Odznaka i/lub dyplom wysyłana jest na adres domowy zawodnika.
19. AP może odmówić przyznania odznaki wraz z dyplomem, jeśli wnioskodawca nie spełni warunków określonych w pkt. 15-17, a braki, mimo wezwania, nie zostaną usunięte w oznaczonym terminie.
20. Biuro Zarządu AP prowadzi ewidencję przyznanych odznak i dyplomów oraz zestawienie wniesionych opłat za ich wydanie, za wyjątkiem dyplomów do klasy młodzieżowej ewidencjonowanych przez kluby sportowe.

RODZAJE KLAS I ODZNAK SPORTOWYCH W MODELARSTWIE LOTNICZYM I KOSMICZNYM ORAZ WARUNKI ICH UZYSKANIA

(stan na dzień 21 kwietnia 2006 r. – tj. z uwzględnieniem uchwał Komisji Modelarskiej nr: KM 23/03/2006 i KM 43/04/2006)

Lp.	KLASY SPORTOWE	Mistrzowska Międzynarodowa	Mistrzowska	I	II	III	Młodzieżowa
	ODZNAKI SPORTOWE	złota z 3 diamentami	1,2,3 diament do złotej odznaki	złota	srebra	brązowa	młodzika
	ZAWODY / REKORDY	WARUNKI NA KLASY I ODZNAKI SPORTOWE – miejsce w zawodach lub uznany rekord					
1.	Światowe Igrzyska Lotnicze oraz Mistrzostwa Świata	indywidualnie drużynowo	1 - 8 1 - 4	9 - 16 5 - 8			
2.	Mistrzostwa Europy	indywidualnie drużynowo	1 - 6 1 - 2	7 - 12 3 - 4			
3.	Puchar Świata (klasyfikacja końcowa)	indywidualnie	-	1 - 3	4 - 8		
4.	Mistrzostwa Polski	indywidualnie	-	1	7 - 15		
5.	Puchar Polski (klasyfikacja końcowa)	indywidualnie	-	-	2 - 5		
6.	Ustanowienie Rekordu Świata	indywidualnie	zatwierdz. FAI				
7.	Ustanowienie Rekordu Polski	indywidualnie	-	zatwierdz. AP			
8.	Mistrzostwa Świata Juniorów	indywidualnie drużynowo	-	1 - 2	3 - 6 1 - 3		
9.	Mistrzostwa Europy Juniorów	indywidualnie drużynowo	-	1	2 - 4 1 - 3		
10.	Mistrzostwa Polski Juniorów	indywidualnie	-	-	2 - 4* / 2 - 8**	5 - 10* / 9 - 15**	
11.	Mistrzostwa Polski Juniorów Młodszych	indywidualnie	-	-	-	1 - 5* / 1 - 10**	
12.	Mistrzostwa Aer. Regionalnego / Stowarzyszenia Modelarskiego - dla Juniorów Młodszych	indywidualnie	-	-	-	1 - 2	zostać sklasyf.
13.	Mistrzostwa Polski Młodzików	indywidualnie	-	-	-	1 - 3	-
14.	Mistrzostwa Aer. Regionalnego / Stowarzyszenia Modelarskiego - dla Młodzików	indywidualnie	-	-	-	1	zostać sklasyf.

* / - przy sklasyfikowaniu do 15 zawodników; ** / - przy sklasyfikowaniu powyżej 15 zawodników.

(aktualizacja i skład: sekretarz KM)

Do Biura Zarządu Aeroklubu Polskiego
Sekcja Modelarska
00-906 Warszawa, ul. 17 Stycznia 39

....., dnia

Uwaga: oryginał wniosku należy przesłać drogą pocztową

WNIOSEK

na podstawie regulaminu Aeroklubu Polskiego w sprawie zasad nadawania klas i przyznawania odznak sportowych
 w modelarstwie lotniczym i kosmicznym, zwracam się z prośbą o przyznanie dyplomu i odznaki (/ * - właściwie zaznaczyć „X”)

Spełniłem warunek, zajmując miejsce w konkurencji, w zawodach (ustanawiając rekord):, w r. w kategorii wiekowej	z wieńcem brązowym	/ *
	z wieńcem srebrnym	
	z wieńcem złotym	
	I diamentu do odznaki złotej	
	II diamentu do odznaki złotej	
	III diamentu i odznaki złotej	
	złotej z trzema diamentami	

1. Imię i nazwisko:, 2. Data urodzenia:

3. Adres:, ☐ ☐

4. Telefon: 5. Nr licencji: POL- (lub słowa „nie posiadam”)

6. Aeroklub / stowarzyszenie modelarskie:

podpis wnioskodawcy:

(tu wkleić dowód opłaty)

Opłata za wydanie i wysłanie odznaki i dyplomu wynosi 10 zł
 na konto Aeroklubu Polskiego, którego numer podany jest na stronie internetowej
 aeroklubpolski.pl

za pośrednictwem poczty (na druku wpłaty gotówkowej) lub przelewem bankowym.

Opłaty za wydawanie odznak wraz z dyplomem ustalane są przez Komisję Modelarską AP

Pełny tekst ww. regulaminu zamieszczony jest na stronie internetowej AP
(www.komisjamodelarskaap.pl).

Wnioskodawca wyraża zgodę Aeroklubowi Polskiemu na gromadzenie i przetwarzanie jego danych osobowych
 w zakresie działalności statutowej.

Protokół nr

Aeroklub Polski na podstawie niniejszego wniosku przyznał
 odznakę sportową,
 zarejestrowaną w ewidencji Biura AP pod numerem

Data i podpis
 wystawiającego

II. REGULAMIN CAŁOROCZNEGO WSPÓŁZAWODNICTWA SPORTOWEGO KLUBÓW MODELARSKICH.

1. PROGRAM

- 1.1. We współzawodnictwie oceniane będą:
 - a) Miejsca zajęte w zawodach,
 - b) Organizacja zawodów,
 - c) Ilość zawodników z licencją uprawiających sport modelarski.
- 1.2. System ocen podany jest w pkt. 4.
- 1.3. Ocenie podlega działalność sportowa prowadzona w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia ... roku.

2. ORGANIZATORZY

- 2.1. Organizatorem współzawodnictwa jest Komisja Modelarska Aeroklubu Polskiego.
- 2.2. Kluby obliczają wyniki samodzielnie przysyłając do dnia 31 grudnia do Działu Szkolenia i Sportu w Biurze Zarządu Aeroklubu Polskiego oraz przewodniczącego Komisji Modelarskiej.
- 2.3. Komisja Modelarska do 8 stycznia ogłasza wstępne wyniki a do 31 stycznia ogłasza wyniki oficjalne.

3. UCZESTNICY

- 3.1. We współzawodnictwie udział biorą kluby posiadające ważną na dany rok Licencję Klubu Sportowego – w dyscyplinie modelarstwo lotnicze i kosmiczne.

4. SYSTEM OCEN

- 4.1. Punkty za miejsca w zawodach i rekordy:

Rodzaj zawodów	Punkty za zajęte miejsca					
	I	II	III	IV	V	VI
Światowe Igrzyska Lotnicze, Mistrzostwa Świata, Europy, Puchar Świata (klasyfikacja końcowa)	1000	750	500	200	150	100
Mistrzostwa Polski, Puchar Polski (klasyfikacja końcowa) Klasy mistrzowskie	200	150	100	50	35	20
Rekord Świata	300					
Rekord Polski	100					

- 4.2 Punkty za organizację zawodów:

Lp.	Rodzaj zawodów	Pkt.
1	Mistrzostwa Świata lub Europy	1000
2	Otwarte zawody międzynarodowe FAI do Pucharu Świata	600
3	Mistrzostwa Polski, zgrupowanie kadry, lub otwarte zawody międzynarodowe FAI	500
4	Ogólnopolskie zawody do Pucharu Polski – klas mistrzowskich	200
5	Zawody klubowe, międzyklubowe, regionalne, itp. – ujęte w kalendarzu sportowym klubu modelarskiego dla juniorów lub seniorów w konkurencjach posiadających status klas mistrzowskich („formuła mistrzostw świata”) z udziałem minimum 10 zawodników	100

II

4.3.	Za każdego zawodnika uprawiającego sport modelarski z ważną na dany rok Licencją Sportową FAI	2 pkt.
4.4.	Za przesłanie po terminie wyników z zawodów (7 dni po rozegraniu zawodów – decyduje data stempla pocztowego)	- brak przyznanych pkt.
4.5.	Za nierzetelne wypełnienie rocznego sprawozdania z działalności sekcji modelarskiej	- dyskwalifikacja
4.6.	Za przesłanie w terminie rocznego sprawozdania z działalności sekcji modelarskiej (decyduje data stempla pocztowego)	500 pkt.
4.7.	Za przeprowadzenie zawodów z naruszeniem regulaminów	-brak przyznanych pkt.

5. WYRÓŻNIENIA

- 5.1. We współzawodnictwie klubów modelarskich przyznane będą dyplomy Aeroklubu Polskiego za miejsca od I do VI.
- 5.2. W miarę posiadanych środków mogą być przyznane inne nagrody.

III. Regulamin całorocznego współzawodnictwa klubów modelarskich w popularyzacji sportu lotniczego

1. PROGRAM

- 1.1. We współzawodnictwie oceniane będą:
 - a) Efektywność szkolenia podstawowego (mierzona liczbą sklasyfikowanych zawodników w mistrzostwach Klubu,
 - b) Organizacja zawodów i konkursów.
- 1.2. System ocen podany jest w pkt. 4.
- 1.3. Ocenie podlega działalność prowadzona w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia ... r.

2. ORGANIZATORZY

- 2.1. Organizatorem współzawodnictwa jest Komisja Modelarska AP.
- 2.2. Wyniki oblicza Dział Szkolenia i Sportu w Biurze Zarządu AP.

3. UCZESTNICY

- 3.1. We współzawodnictwie udział biorą kluby.

4. SYSTEM OCEN

- 4.1. Punkty za efektywność szkolenia podstawowego:

Lp.	Rodzaj zawodów	Pkt.
Mistrzostwa Klubu		
1	„Młodzi Modelarze–Lotnicy na Start” dla juniorów młodszych – za każdego sklasyfikowanego zawodnika	5
2	„Święto Latawca” dla młodzików – za każdego sklasyfikowanego zawodnika	3
3	Zawody balonów na ogrzane powietrze dla młodzików – za każdego sklasyfikowanego zawodnika	3
4	Zawody halowych modeli szybowców dla młodzików – za każdego sklasyfikowanego zawodnika	3
Mistrzostwa Polski Młodzików i Juniorów Młodszych		
5	Mistrzostwa Polski – za sklasyfikowanego zawodnika	30

4.2. Punkty za organizację:

Lp.	Rodzaj zawodów i konkursów	Pkt.
1	Mistrzostwa Polski juniorów młodszych	500
2	Mistrzostwa Polski w konkurencji latawców	200
3	Mistrzostwa Polski modeli balonów na ogrzane powietrze	200
4	Mistrzostwa Polski halowych modeli szybowców	200
5	Konkurs Młodych Artystów na szczeblu ogólnopolskim	200
6	Krajowy Konkurs Modeli Redukcyjnych	200
7	Zawody klubowe, międzyklubowe, regionalne, itp. – ujęte w kalendarzu sportowym aeroklubu regionalnego dla młodzików i juniorów młodszych	50
8	Konkurs Młodych Artystów na szczeblu klubu	50
9	Konkurs modeli redukcyjnych na szczeblu klubu	50

4.3.	Za przesłanie po terminie wyników z imprezy (7 dni po rozegraniu zawodów – decyduje data stempla pocztowego)	- brak przyznanych pkt.
------	---	-------------------------

5. WYRÓŻNIENIA

- 5.1. We współzawodnictwie klubów modelarskich przyznane będą dyplomy Aeroklubu Polskiego za miejsca od I do VI.
- 5.2. W miarę posiadanych środków mogą być przyznane inne nagrody.

III. Regulamin całorocznego współzawodnictwa sportowego klubów modelarskich w konkurencjach nie posiadających statusu klas mistrzowskich - POPULARYZACJA, REKREACJA.

1. PROGRAM

- 1.1. We współzawodnictwie oceniane będą:
 - a) Miejsca zajęte w zawodach w konkurencjach nie posiadających statusu mistrzowskiej.
 - b) Organizacja zawodów w konkurencjach nie posiadających statusu klas mistrzowskich, konkursów, pikników.
- 1.2. System ocen podany jest w pkt. 4.
- 1.3. Ocenie podlega działalność prowadzona w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia ... r.

2. ORGANIZATORZY

- 2.1. Organizatorem współzawodnictwa jest Komisja Modelarska Aeroklubu Polskiego.
- 2.2. Kluby obliczają wyniki samodzielnie przesyłając do dnia 31 grudnia do Działu Szkolenia i Sportu w Biurze Zarządu Aeroklubu Polskiego oraz przewodniczącego Komisji Modelarskiej.
- 2.3. Komisja Modelarska do 8 stycznia ogłasza wstępne wyniki a do 31 stycznia ogłasza wyniki oficjalne.

3. UCZESTNICZY

- 3.1. We współzawodnictwie udział biorą kluby posiadające ważną na dany rok Licencję Klubu Sportowego – w dyscyplinie modelarstwo lotnicze i kosmiczne.

4. SYSTEM OCEN

- 4.1. Punkty za miejsca w zawodach i rekordy (w konkurencjach nie posiadających statusu klas mistrzowskich):

Rodzaj zawodów	Punkty za zajęte miejsca					
	I	II	III	IV	V	VI
Puchar Świata	1000	750	500	200	150	100
Mistrzostwa Polski, Puchar Polski (klasyfikacja końcowa)	200	150	100	50	35	20
Rekord Świata	300					
Rekord Polski	100					

- 4.2. Punkty za organizację zawodów (w konkurencjach nie posiadających statusu klas mistrzowskich):

Lp.	Rodzaj zawodów	Pkt.
1	Otwarte zawody międzynarodowe FAI	600
2	Mistrzostwa Polski	500
3	Ogólnopolskie zawody do Pucharu Polski	200
4	Ogólnopolskie zawody z udziałem minimum trzech klubów	100
5	Zawody klubowe, międzyklubowe, regionalne, konkursy, pikniki itp. – ujęte w kalendarzu sportowym klubu modelarskiego	100

5. WYRÓŻNIENIA

- 5.1. We współzawodnictwie klubów modelarskich przyznane będą dyplomy Aeroklubu Polskiego za miejsca od I do VI.
- 5.2. W miarę posiadanych środków mogą być przyznane inne nagrody.

IV. Regulamin całorocznego współzawodnictwa sportowego klubów modelarskich

1. PROGRAM

- 1.1. We współzawodnictwie oceniany jest całokształt działalności klubu.
- 1.2. Ocenie podlega działalność prowadzona w okresie od 1 stycznia do 31 grudnia ... r.

2. ORGANIZATORZY

- 2.1. Organizatorem współzawodnictwa jest Komisja Modelarska Aeroklubu Polskiego.
- 2.2. Wyniki obliczają kluby samodzielnie przysyłając do dnia 31 grudnia do Działu Szkolenia i Sportu w Biurze Zarządu Aeroklubu Polskiego oraz przewodniczącego Komisji Modelarskiej.
- 2.3. Komisja Modelarska do 8 stycznia ogłasza wstępne wyniki a do 31 stycznia ogłasza wyniki oficjalne.

3. UCZESTNICY

- 3.1. We współzawodnictwie udział biorą kluby posiadające ważną na dany rok Licencję Klubu Sportowego – w dyscyplinie modelarstwo lotnicze i kosmiczne.

4. WYRÓŻNIENIA

- 4.1. We współzawodnictwie klubów modelarskich przyznane będą dyplomy Aeroklubu Polskiego za miejsca od I do VI.
- 4.2. W miarę posiadanych środków mogą być przyznane inne nagrody.