

REGULAMIN LOKALNY

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW

1) Nazwa i termin zawodów:

**II MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI
w klasie 18 metrowej
III MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI
w klasie ŚWIATOWEJ
KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE w KLASIE KLUB - B
IM. SZCZEPANA GRZESZCZYKA
Lisie Kąty 14-23.08.2009**

2) Miejsce rozgrywania, adres organizatora:

Nazwa lotniska	Lisie Kąty
Częstotliwość Kierownika Lotów	122,800 MHz
Szerokość geograficzna	53°31'12''
Długość geograficzna	18°50'56''
Elewacja	35m AMSL
Adres:	Aeroklub Nadwiślański lotnisko Lisie Kąty 86-300 Grudziądz
Telefon:	(0-56) 468-18-32
Fax:	(0-56) 468-18-42
e-mail:	info@smplisiekaty.pl lisie2@poczta.onet.pl
Internet:	http://www.smplisiekaty.pl
Konto bankowe:	BGZ o/Grudziądz 80 2030 0045 1110 0000 0139 0130

3) Kalendarium zawodów:

Początek przyjmowania zgłoszeń:	23.01.2009
Koniec przyjmowania zgłoszeń:	03.08.2009
Termin wpłaty wpisowego:	03.08.2009
Termin zatwierdzenia rejestratorów lotu (GNSS FR) jako metody podstawowej:	14.08.2009
Trening zawodników:	10-14 .08.2009
Ostateczny termin przybycia na zawody	14.08.2009 (piątek) godz. 20.00
Weryfikacja techniczna sprzętu:	13-14.08.2009 w godz.10.00-19.00
Rejestracja zawodników:	14.08.2009 w godz.10.00-19.00*
Odprawa inauguracyjna:	14.08.2009 godz. 20.00
Ceremonia otwarcia zawodów:	15.08.2009 godz. 9.00
Rozgrywanie konkurencji:	15 – 23.08.2009 **
Nieoficjalne zakończenie zawodów:	22.08.2009 godz. 20.00
Zakończenie zawodów i wręczenia nagród:	23.08.2009 godz. 10.00

*** Rejestracja zawodników zostanie zakończona w dniu 14.08.2009 (Piątek) 19:00 czasu lokalnego. Zawodnicy, którzy nie zarejestrują się w powyższym terminie, nie będą dopuszczeni do startu w zawodach i nie otrzymają zwrotu wpisowego!**

**** W przypadku, gdy po dniu 22.08.2009 do rozegrania zawodów brakować będzie 1 konkurencja, dzień 23.08.2009 będzie rezerwowym dniem konkursowym i w tym dniu będzie rozgrywana konkurencja.**

4) Kierownictwo zawodów:

Dyrektor Zawodów:	Dariusz Staszak
Kierownik Sportowy:	Jerzy Mierkiewicz
Rzecznik Prasowy:	Wiktor Stołowski
Sędzia Główny:	Zbigniew Meller
Asystent Sędziego:	Anna Wiśniecka
Kierownik Lotów:	Jerzy Mierkiewicz, Paweł Kołłątaj
Kierownik Techniczny:	Mieczysław Łępa
Obsługa Meteorologiczna:	Anna Siejek, Zbigniew Siwik
Kierownik Finansowy:	Stefania Dembska
Kierownik Administracyjny:	Elżbieta Maciejewska
Przewodniczący komisji Sportowej	Sebastian Stępak

B. CZĘŚĆ OGÓLNA

1.1 Dodatkowe cele zawodów:

a. Celem Szybowcowych Mistrzostw Polski (SMP) jest:

- wyłonienie mistrzów i wicemistrzów Polski w danej kategorii i klasie,
- zakwalifikowanie najlepszych pilotów do Szybowcowej Kadry Narodowej(SKN), oraz Szybowcowej Kadry Juniorów(SKJ),
- uzyskanie punktów do listy rankingowej pilotów szybowcowych.

b. Celem Krajowych Zawodów Szybowcowych(KZS) jest:

- wyłonienie zwycięzców KZS w danej kategorii i klasie
- uzyskanie punktów do listy rankingowej pilotów szybowcowych

1.3.1 Klasy zawodów:

a) Szybowcowe Mistrzostwa Polski - klasa 18 metrowa:

Uwzględniając pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach, ze współczynnikami wyrównawczymi zawartymi [w załączniku nr 1a II](#) Regulaminu Zawodów Szybowcowych.

Zasady kwalifikowania pilotów do zawodów rangi SMP w 2009 roku zostały określone w pkt. 3.1 Regulaminu I (System rozgrywania zawodów szybowcowych i Kwalifikowania zawodników – edycja 1.10.2008).

Prowadzona będzie jedna klasyfikacja obejmująca wszystkich pilotów Organizator zgłosił SMP – klasa 18 metrowa do rankingu międzynarodowego FAI. Organizator zapewni zawodnikom zagranicznym tłumaczenie na język angielski wszystkich odpraw i dokumentów dotyczących rozgrywanych zawodów.

b) Szybowcowe Mistrzostwa Polski -klasa Światowa:

Uwzględniając pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach klasy Światowej PW-5

Prowadzona będzie jedna klasyfikacja obejmująca wszystkich pilotów

c) Krajowe Zawody Szybowcowe klasa Klub B:

akceptowane będą szybowce od Bociana do Cobry 15 (zakres od 1,400 do 1,090)

bez balastu wodnego. Wyniki będą obliczane z uwzględnieniem współczynników wyrównawczych zawartych w załączniku nr 1c II Regulaminu Zawodów Szybowcowych.

1.4.1 Dodatkowe zasady bezpieczeństwa

a) W promieniu 10km od lotniska EPGI obowiązuje kierunek krążenia w lewo. W trakcie wykonywania zadania, kierunek krążenia w kominie termicznym określa szybowiec, który pierwszy rozpoczął krążenie (Poza strefami gdzie nakazany jest kierunek krążenia w lewo pkt 7.3.3

b) Maksymalna prędkość dla pojazdów poruszających się na terenie lotniska nie powinna przekraczać 25 km/h.

c) Prawo wjazdu na pole wlotów uzyskują tylko samochody oznakowane identyfikatorem wydanym przez organizatora. Identyfikator powinien być przyklejony za szybą, w widocznej części samochodu. Przeszkolenie pomocnika w zakresie zasad bezpiecznego poruszania się po polu wlotów jest obowiązkiem pilota.

1.4.3 Krajowe wymagania dotyczące testów antydopingowych

W uzasadnionych przypadkach organizator może przeprowadzić kontrolę, zgodnie z wymaganiami polskich przepisów antydopingowych.

C. ZGŁOSZENIA

1. Przesłanie (*)w nieprzekraczalnym terminie do dnia **03.08.2009r** zgłoszenia na adres Aeroklubu Nadwiślańskiego. Akceptowane będą następujące rozwiązania:

a) Przesłanie zgłoszenia (na druku zgłoszeniowym zał nr 1) pocztą, faxem lub e-mailem (zeskanowanego zgłoszenia)

b) Zgłoszenie elektroniczne na stronie internetowej (pod warunkiem podania wszystkich wymaganych danych);

Uwaga! Jeśli będą zastosowane rozwiązania określone w punkcie b, to druk zgłoszenia ze wszystkimi podpisami musi być dostarczony do biura rejestracji **w ostatecznym terminie do dnia 14.08.2009 przed godziną 19:00 czasu lokalnego.**

3.4.2 Opłata wpisowa i koszty uczestnictwa.

1. Wpłata wpisowego w nieprzekraczalnym terminie do dnia 03.08.2009r. na rachunek bankowy organizatora – Aeroklubu Nadwiślańskiego:

80 2030 0045 1110 0000 0139 0130

w wysokości :

KLASA 18M - 400,- PLN od jednego zawodnika

KLASA ŚWIATOWA 200,- PLN od jednego zawodnika.

KZS KLUB-B 300,- PLN od jednego zawodnika.

(*) Piloci Kadry Narodowej mogą wpłacać wpisowe gotówką podczas rejestracji przed zawodami, pod warunkiem uzgodnienia tego faktu z Dyrektorem Zawodów w terminie do 03.08.2009.

2. Organizator w ramach dotacji Komisji Szybowcowej AP, środków własnych i opłaty wpisowej gwarantuje:

- usługi poligraficzne związane z mistrzostwami
- zorganizowany trening wraz z wykładaniem konkurencji w terminie od 13-14.08.2009r.
- osłonę meteorologiczną
- utrzymanie komisji sędziowskiej
- utrzymanie służby startowej
- niezbędne usługi telekomunikacyjne (komunikaty meteo, uzgodnienia ruchowe)
- dostęp do Internetu (Wi-Fi)

3. Zawodnik lub Aeroklub Regionalny pokrywają następujące koszty:

a) KLASA 18M

- wpisowe – 400zł od jednego zawodnika
- koszty holi do konkurencji. Koszt 1 holi 90 PLN.

b) KLASA ŚWIATOWA

- wpisowe – 200zł od jednego zawodnika
- koszty holi do konkurencji. Koszt 1 holi 90zł / Koszt 1 startu za wyciągarką 20zł

c) KZS KLUB – B

- wpisowe – 300zł od jednego zawodnika
- koszty holi do konkurencji. Koszt 1 holi 90zł / Koszt 1 startu za wyciągarką 20zł

- koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji.
- koszty ściągania z terenu przygodnego.
- koszty zakwaterowania i wyżywienia.

3.5.3.1 Wymagana dokumentacja (dotyczy pilota)

- ważną do końca zawodów licencję pilota szybowcowego,
- ważne do końca zawodów orzeczenie lotniczo-lekarskie,
- książkę pilota szybowcowego z poświadczaniem aktualnego nalotu i treningu w przelotach,
- Srebrną Odznakę Szybowcową FAI,
- ważną do końca zawodów licencję sportową pilota szybowcowego,
- ważne do końca zawodów świadectwo radiooperatora
- ubezpieczenia zawodnika NW.

Wymagana dokumentacja (dotycząca szybowca):

- Książka szybowca ze wszystkimi wymaganymi wpisami: nalot, czynności okresowe;
- Świadectwo sprawności technicznej lub dokument ekwiwalentny;
- Świadectwo Rejestracji Szybowca;
- Pozwolenie na radiostację;
- Instrukcja użytkowania w locie;
- Polisa ubezpieczenia od OC;
- Polisa ubezpieczenia AC i Cargo. Dotyczy tylko szybowców depozytowych Aeroklubu Polskiego.

3.6.1 Ubezpieczenia

1. Zawodnicy zobowiązani są do ubezpieczenia szybowców w zakresie:

- OC dla szybowców certyfikowanych na maksymalną masę startową:
Mniejszą jak 500 kg - na kwotę minimalną 750.000 SDR; 501 do 1000 kg – na kwotę minimalną 1.500.000 SDR
- Uzgodnienie warunków refundacji szkód z zakładem ubezpieczeniowym jest obowiązkiem pilota.
- Ubezpieczenie mienia (szybowca) w transporcie tzw. CARGO na czas transportu drogą na trasie do i z miejsca zawodów – dotyczy tylko szybowców depozytowych A.P.
- AC szybowca na kwotę min. równą wartości księgowej szybowca (zalecane min. 50.000,- PLN dla szybowców klasy otwartej i 35.000,- PLN dla pozostałych szybowców) – dotyczy tylko szybowców depozytowych A.P.
- NW zawodnika.

D. WYMAGANIA TECHNICZNE

4.1.1 Obowiązkowe, dodatkowe wyposażenie

- Sprzęt do kotwiczenia szybowca
- Sprzęt do tankowania szybowca (dotyczy klasy 18m)
- Spadochron z ważnym przełożeniem na cały czas trwania zawodów.
- Mapa lotnicza Polski w skali 1:5000.000
- Rejestrator GNSS:
 - dla SMP - zatwierdzony przez Międzynarodową Komisję Szybowcową (IGC FAI) przed dniem 08.03.2009 roku ze skalowaniem sondy ciśnieniowej.
 - dla KZS - zatwierdzony przez Międzynarodową Komisję Szybowcową (IGC FAI) przed dniem 08.03.2009 roku ze skalowaniem sondy ciśnieniowej lub niecertyfikowany.

W zawodach rangi SMP i KZS dopuszcza się skalowanie fabryczne lub dowolne skalowanie wykonane zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI, Sekcja 3, Annex C, Dodatek 8, niezależnie od daty wykonania. W przypadkach budzących wątpliwość Komisja Sportowa może poprosić zawodnika o aktualizację skalowania.

Zaleca się posiadanie zapasowego rejestratora GNSS FR, którym będzie mogło być urządzenie nie zaakceptowane przez IGC. Szczegóły dotyczące niecertyfikowanych urządzeń rejestrujących opisane są w pkt 5.4 II Regulaminu Zawodów.

4.1.2 b. Przyrządy, które należy usunąć z szybowca

Busole Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty. Zakrętomierze mogą pozostać, ale muszą być odłączone od zasilania a tarcze muszą być zasłonięte i zaplombowane przez sędziego.

4.1.2 uwaga Umieszczanie na pokładzie przekaźnika danych GNSS w celu publicznego pokazu zapisów lotu

Organizator nie przewiduje umieszczania na pokładzie szybowców zestawów do wizualizacji przebiegu lotu online.

4.2.2 uwagi Procedury sprawdzania ciężaru szybowca

Zgodnie z Regulaminem Zawodów Szybowcowych

E. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE

5.2. Jednostki miary

Odległość będzie podawana w kilometrach i metrach, wysokość w metrach w odniesieniu do średniego poziomu morza (według ciśnienia QNH).

Wszystkie czasy będą podawane według obowiązującego w Polsce czasu lokalnego (UTC + 2 godziny).

5.3.1 Częstotliwości radiowe używane podczas zawodów

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

- Częstotliwość bezpieczeństwa 122,500 MHz
- Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,800 MHz
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 122,500 MHz

- Korespondencja między zawodnikami 122,200 MHz do 122,900 MHz z wyłączeniem częstotliwości: 122,800 MHz
W Szybowcowych Mistrzostwach Polski prowadzenie korespondencji radiowej dla celów taktycznych jest podczas lotu zabronione.
W KZS organizator dopuszcza możliwość wprowadzenia zakazu korespondencji dla celów taktycznych od startu do lądowania. Decyzja będzie ogłoszona podczas odprawy inauguracyjnej.

F. KONKURENCJE

6.1 Typy konkurencji, które będą wyznaczane

- Konkurencja wyścigowa (RT)
- Konkurencja prędkościowa przez wyznaczone rejony (AAST)

Uwaga: Wyznaczone Rejony powinny być na tyle duże, by umożliwić pilotowi dostosowanie długości trasy w celu uniknięcia ukończenia konkurencji przed Wyznaczonym Czasem w przypadku, gdy osiągnie on prędkość wyższą niż przewidywano.

W związku z powyższym ustala się określenie maksymalnej długości trasy jako nie mniejszą niż $T \times 150$ km/h . Przykład: dla czasu trwania konkurencji 2 h – maksymalna długość konkurencji nie może być mniejsza niż $2 \times 150 = 300$ km.

Dla Mistrzostw Polski kl. 18m :

- minimalna możliwa odległość ukończonego przelotu w konkurencji AAST musi wynosić minimum 180 km.
- minimalna odległość najkrótszego boku wyznaczonej trasy powinna być zgodna z punktem 6.2.5. RZS, oraz nie może być mniejsza 40 km (z wyłączeniem ostatniego boku).

G. PROCEDURY ZAWODÓW

Oficjalna tablica ogłoszeń znajduje się w holu głównym budynku Aeroklubu Nadwiślańskiego. Informacje dotyczące „Grid Order”, oraz „Grid Time” będą dodatkowo wywieszane na drzwiach hangaru szybowcowego. Każdego dnia do godziny 08:15 czasu lokalnego będzie opublikowany na tablicy oficjalnej schemat ustawienia szybowców na starcie „Grid Order”, określający Grid Time i kierunek startu. Podczas ustawiania szybowca na starcie istotne jest zajęcie miejsca we właściwym rzędzie. Szybowiec przybywający jako pierwszy w rzędzie musi zająć najdalszą pozycję w swoim rzędzie licząc od parkingu szybowców. Następne szybowce zajmują kolejne miejsca w rzędzie od najdalszego do najbliższego.

Najpóźniej 10 minut przed rozpoczęciem startów ziemnych będzie podana informacja potwierdzająca rozpoczęcie lub przesunięcie startów. Najpóźniej 10 minut przed rozpoczęciem startów należy usunąć w wyznaczone miejsce samochody, rowery i wszelki inny sprzęt pomocniczy. W trakcie holowania do konkurencji obowiązuje ZAKAZ poruszania się samochodami na płycie lotniska. W wyjątkowych wypadkach taką zgodę może udzielić Kierownik Lotów.

7.1 d. Przepisy dotyczące zrzucania balastu wodnego na starcie

Dozwolone bez ograniczeń

7.2.2. Granice lotniska

Zostały określone w „AIP Polska”.

7.3.2. Procedury startu ziemnego;

Procedury startów za samolotem lub startu za wyciągarką zostaną omówione podczas odprawy inauguracyjnej i każdorazowo szczegółowo omówione na odprawie przedlotowej.

W przypadku nie przybycia na grid w wyznaczonym czasie zawodnik traci prawo do jednego startu ziemnego w tym dniu.

W wypadku zmiany zadania lub wyboru jednego z wariantów zadania po czasie *Grid Time* – start do konkurencji musi odbyć się min. 25 minut po ogłoszeniu zmiany lub wariantu zadania. Czas ten może być skrócony do 15 min., jeżeli piloci zgodnie z obowiązującą kolejnością na gridzie będą wyrażali zgodę na wcześniejszy start.

Procedury startu ziemnego w przypadku motoszybowców

Motoszybowce wykonujące samodzielny start muszą przestrzegać tej samej procedury startu jak szybowce holowane za samolotem w danej klasie. Wyłączenie silnika musi nastąpić poniżej wysokości 635 m w strefie wczepienia.

Uwaga: W przypadku motoszybowców posiadających silnik, (MoP), który można włączać podczas lotu (w tym silnik marszowy), silnik musi być włączony przynajmniej na dwie minuty przed startem ziemnym lub w przeciągu pięciu minut po wczepieniu na czas nie dłuższy jak dwie minuty, w przypadku, gdy szybowiec wystartował inną metodą niż za pomocą własnego napędu. Wymaganie to ma na celu sprawdzenie prawidłowego działania funkcji zapisu GNSS FR dotyczące wykrycia uruchomienia napędu szybowca. Uruchomienie napędu na dłużej jak dwie minuty, będzie traktowane jak lądowanie na ziemi. Rejestrator GNSS FR musi być włączony przez cały czas pracy silnika na ziemi.

Procedury startu ziemnego za samolotem:

Wysokość odczepienia zwykle będzie wynosiła 635 m. W każdej kolejce startów dla wszystkich pilotów danej klasy musi obowiązywać taka sama wysokość odczepienia lub wyłączenia silnika dla szybowców startujących przy pomocy własnego napędu.

7.3.3 uwagi Obszary na których zabronione jest ciągle krążenie lub dozwolone jest krążenie w jednym kierunku:

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wczepienia szybowców poniżej wysokości 734 m. Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych. W promieniu 10 kilometrów od lotniska krążenie jest dozwolone tylko w lewą stronę. W czasie krążenia z wieloma szybowcami zaleca się pozostawać na częstotliwości 122.500 MHz.

7.4.2. Rodzaje i definicje startów lotnych, które będą wykorzystane

Linia Startu - odcinek linii prostej o określonej długości, położony prostopadłe do linii wiodącej do pierwszego PZ lub do środka Wyznaczonego Rejonu,

7.4.3 a. Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 122,500 MHz w języku polskim i angielskim:

- **Po starcie ostatniego szybowca z klasy:** *Start lotny dla klasy... zostanie otwarty za minut o godzinie Maksymalna wysokość startu lotnego wynosi metrów. // Start line for class will be open in ... minutes at Maksimum start altitude is meters.*
- **Na 5 minut przed otwarciem:** *Start lotny dla klasy...zostanie otwarty za 5 minut o godzinie Maksymalna wysokość startu lotnego wynosi metrów. // Start line for class will be open in 5 minutes at Maksimum start altitude is meters.*
- **W momencie otwierania startu lotnego:** *Start lotny dla klasy.....został otwarty o*

godzinie Maksymalna wysokość startu lotnego wynosi metrów. // Start line for class is open now at Maksimum start altitude is meters.

7.4.3 b. Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości i prędkości.

Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości i ograniczeń prędkości zostaną każdorazowo określone na odprawie i na arkuszu zadania dnia. Maksymalna wysokość przed startem lotnym i lotu będzie podawana w metrach nad średni poziom morza (według ciśnienia QNH). Kierownik Sportowy może podnieść maksymalną wysokość startu lotnego w trakcie holi do konkurencji. Ewentualne podniesienie maksymalnej wysokości startu lotnego musi być ogłoszone przez radio na częstotliwości 122,8 MHz podczas startu ostatniego szybowca w gridzie.

7.4.5 Znacznik Startu (Event Marker)

Organizator nie przewiduje wprowadzenia znacznika startu.

7.6.2 a .Zasady postępowania w przypadku rzeczywistego lądowania przygodnego:

Po wylądowaniu w terenie zawodnik jest zobowiązany w jak najkrótszym czasie powiadomić biuro lądowań o lądowaniu w terenie zgodnie z drukiem „Outlanding Report”. Meldunek może być przekazany pomocnikowi, ale w tym przypadku pomocnik musi złożyć „Outlanding Report” w biurze lądowań przed opuszczeniem lotniska.

7.6.4 Wymagania i warunki dotyczące powrotu na holu po lądowaniu przygodnym:

Powrót na holu za samolotem jest możliwy tylko z lotnisk i lądowisk. Po powrocie należy oddać wypełniony druk „Outlanding Report”

7.7.1. Typy i definicje mety, które będą wykorzystane:

Linia mety w kształcie linii prostej.

Linie mety o długości 1000 m, usytuowane prostopadle do wyznaczonego pasa lądowań. Maksymalna wysokość przecięcia linii mety wynosi 335m.

7.7.3 Procedury dolotowe:

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,800 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed linią mety.

Zawodnik powracający na lotnisko bez ukończonego zadania, jeżeli nie wykonuje kręgu i ląduje zgodnie z manewrem dolotowym powinien na prostej zgłosić „nie ukończone” - „no finish”

Piloci przecinający linię mety poniżej 50m - lądują na wprost.

- w przypadku lądowania na wprost pilot powinien przekazać meldunek w następujący sposób - znaki konkursowe i odległość do mety; piloci nie kończący zadania dodatkowo: „zadanie nie ukończone” lub „no finish”.

- . w przypadku lądowania z manewrem, pilot powinien przekazać meldunek w następujący sposób: znaki konkursowe, odległość do mety oraz hasło „speed finish”;

Uwaga: Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Przecięcie linii mety będzie kontrolowane przez GNSS. Czas przecięcia linii mety będzie interpolowany do najbliższej sekundy od ostatniego fixa

przed linią mety i pierwszego fixa po przecięciu linii mety.
Zawodnik, który nie przetnie linii mety przed czasem zamknięcia będzie miał zaliczoną odległość do ostatniego fixa poprzedzającego czas zamknięcia linii mety.
Kierunek i prędkość wiatru będą podawane przez kierownika lotów na częstotliwości 122,800 MHz w przypadku przewidywanych lub pojawienia się istotnych zjawisk meteorologicznych mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

7.8.1. Procedury lądowania:

Procedura lądowania będzie określona na odprawie przedlotowej.

Podczas lądowania obowiązuje łączność na częstotliwości 122,800 MHz.

Pilot, który nie ukończył zadania lub z innego powodu zamierza wylądować na lotnisku powinien włączyć się do kręgu nadlotniskowego zgodnie z procedurą wskazaną podczas odprawy, chyba że kierownik lotów wyda inne polecenie. Przed włączeniem się do kręgu nadlotniskowego pilot powinien podać przez radiostację następujące informacje:

- Odległość do lotniska;
- Sposób włączenia się do kręgu nadlotniskowego;

Uwaga: W przypadku lądowania dużej ilości szybowców w krótkim odstępie czasu organizator będzie ściągał szybowce poza pas lądowań swoim środkiem transportu. Obowiązkiem pilota jest współpraca z kierowcą ściągającego pojazd (podczepienie liny i prowadzenie szybowca za skrzydło) i zastosowanie się do poleceń organizatora w celu jak najszybszego opuszczenia pasa lądowań. Szybowce będą ściągane najkrótszą drogą tylko poza pas lądowań.

7.9. Dokumentacja lotu

Pilot musi dostarczyć do Biura Komisji Sędziowskiej:

- rejestrator lotu GNSS FR lub zapis na nośniku danych i niecertyfikowany GNSS FR jeśli był stosowany. (zgodnie z RZS)

Po lądowaniu na lotnisku w nieprzekraczalnym czasie 45 minut od czasu lądowania, nawet jeśli zawodnik nie odszedł lub zawrócił z trasy, a także gdy konkurencja była odwołana -

Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda w czasie 45 minut od czasu lądowania, to zapisy w nim zawarte nie będą przedstawiały wartości w rozumieniu dokumentacji konkurencji.

Dopusza się przesłanie do Komisji Sędziowskiej drogą elektroniczną oryginalnego pliku w formacie *.igc , przegranego z certyfikowanych rejestratorów. W takim przypadku pilot musi zachować zapis lotu w rejestratorze przez 12 godzin licząc od czasu przesłania zapisu lotu do KS.

W przypadku zażądania przez Komisję Sędziowską zapasowego urządzenia kontroli przelotu, pilot zobowiązany jest spełnić żądanie w ciągu 60 minut od powiadomienia. Przez powiadomienie należy rozumieć poinformowanie zawodnika przez członka komisji sędziowskiej bezpośrednio lub przez telefon komórkowy.

W przypadku lądowania poza granicami lotniska natychmiast po przyjeździe na lotnisko EPGI

– raport z lądowania („Outlanding Report”) i rejestrator lotu GNSS FR lub zapis na nośniku danych i niecertyfikowany GNSS FR jeśli był stosowany. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda go natychmiast po przyjeździe na lotnisko w Lisich Kątach, to zapisy w nim zawarte nie będą przedstawiały wartości w rozumieniu dokumentacji konkurencji.

W przypadku zażądania przez Komisję Sędziowską zapasowego urządzenia kontroli przelotu, pilot zobowiązany jest spełnić żądanie w ciągu 60 minut od powiadomienia.

Przez powiadomienie należy rozumieć poinformowanie zawodnika przez członka komisji sędziowskiej bezpośrednio lub przez telefon komórkowy.

Powyzszą dokumentację należy dostarczyć do biura komisji sędziowskiej lub do miejsca wskazanego przez Sędziego Głównego.

Zapisy GNSS na nośnikach danych muszą być zapisane w formacie IGC.

Nośnik danych musi być czytelnie oznaczony. Numer konkursowy i oznaczenie statusu urządzenia „główne” lub „zapasowe” uznaje się jako minimum opisu nośnika.

Dostarczenie niezbędnego osprzętu do odczytu rejestratorów i nośników danych jest obowiązkiem pilota (nie dotyczy e-maili).

Pilot jest zobowiązany do zachowania zapisu GNSS aż do ogłoszenia wyników oficjalnych.

Wypełnienie i oddanie druku „Outlanding Report” do biura lądowań jest wymagane tylko w przypadku gdy zawodnik:

- wystartował, odszedł na trasę i nie przeciął linii mety,
- wystartował, odszedł na trasę i zawrócił na lotnisko startu,
- lub gdy zawodnik wystartował, nie odszedł na trasę i wylądował na lotnisku lub w polu.

H. PUNKTACJA

8.1 Typ systemu punktacji:

Obowiązuje 1000 - Punktowy System Punktacji.

8.2.4. Lista współczynników wyrównawczych

Obowiązuje załącznik do Regulaminu II – edycja 1.10.2008

8.3.2. Kara za lądowanie przygodne (M)

Nie obowiązuje.

I. PROTESTY

9.2.3. Wysokość opłaty za protest

Kaucja za złożenie protestu została ustalona na 200 zł.

J. WRĘCZANIE NAGRÓD

10.2.1. Wymagania dotyczące flag i taśm magnetofonowych lub płyt CD (hymny narodowe)

Podczas ceremonii otwarcia będzie wciągnięta na maszt flaga narodowa i będzie odegrany narodowy hymn Polski. Poczec Sztandarowy będzie się składał z ubiegłorocznych medalistów Mistrzostw. Od momentu rozpoczęcia mistrzostw aż do zakończenia ceremonii rozdania nagród, powinny być wciągnięte na masztach następujące flagi: Aeroklubu Polskiego i wszystkich reprezentowanych krajów.

Podczas ceremonii zakończenia będzie ściągnięta z masztu flaga narodowa i będzie odegrany narodowy hymn Polski. Poczec Sztandarowy będzie się składał z aktualnych medalistów Mistrzostw.

Wszyscy zawodnicy mają obowiązek uczestniczenia w ceremoniach otwarcia i zakończenia mistrzostw. Nieobecność będzie traktowana jako przejaw zachowania niegodnego sportowca.

1.2.2 Zwycięzcą zawodów w każdej klasie zostaje pilot, który uzyska najwyższy wynik końcowy, otrzymany przez podsumowanie punktów zdobytych przez niego w każdym dniu zawodów szybowcowych. W razie uzyskania przez zawodników jednakowej ilości punktów obowiązuje paragraf 10.2.3.

10.2.2 W zawodach rangi SMP Aeroklub Polski przyznaje złoty, srebrny i brązowy

medal najlepszym zawodnikom posiadającym obywatelstwo polskie w każdej klasie zawodów szybowcowych. AP przyznaje również dyplomy potwierdzające otrzymanie medali.

Kolejnym zawodnikom do 10-go miejsca AP przyznaje dyplomy. *Organizator przyznaje dyplomy wszystkim zawodnikom zagranicznym.* W zawodach rangi KZS Aeroklub Polski przyznaje dyplomy zawodnikom, którzy zajęli trzy czołowe lokaty

Dyrektor Zawodów

Dariusz Staszak

Koniec