



REGULAMIN LOKALNY

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW

NAZWA ZAWODÓW

Leszno Cup 2022

MIEJSCE ROZGRYWANIA ZAWODÓW

Leszno Strzyżewice EPLS

ARP 51°50'06"N 16°31'19"E

HARMONOGRAM ZAWODÓW

Koniec przyjmowania zgłoszeń: 13.08.2022

Dzień treningowy dla zawodników 11-13.08.2022

Rejestracja zawodników: 13.08.2022 w godz. 10:00 – 19:00

Oficjalna odprawa inauguracyjna: 13.08.2022 godz. 20:30

Ceremonia otwarcia zawodów: 13.08.2022 godz. 20 :30

Rozgrywanie konkurencji: 14.08 – 26.08.2022

Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów: 26.08.2022 godz. 20:00

Termin składania odwołania do Komisji Szybowcowej 09.09.2022

Rejestracja zawodników zostanie zakończona w dniu 13.08.2022 o godzinie 19:00 czasu lokalnego. Zawodnicy, którzy nie zarejestrują się w powyższym terminie, nie będą dopuszczeni do startu w zawodach i nie otrzymają zwrotu wpisowego.



KIEROWNICTWO ZAWODÓW

Dyrektor Zawodów: Mariusz Poźniak

Kierownik Sportowy: Mariusz Poźniak

Kierownik Lotów: Adam Aschenbrenner

Kierownik Biura Meteorologicznego: Zbigniew Siwik

Sędzia Główny: Marek Uzarowski

Komisarz Zawodów: Wojciech Batóg

ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW

Aeroklub Leszczyński

ul. Szybowników 28

64-100 Leszno

Telefon: +48 505 492 178

E-mail : biuro@aeroklub.leszno.pl

www.aeroklub.leszno.pl

B. CZĘŚĆ OGÓLNA

KLASY NA ZAWODACH

- 18m – Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach zaliczonych do klasy 18m zgodnie z aktualną tabelą zamieszczoną na stronie internetowej zawodów.
- 15 m – Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach zaliczonych do klasy 15m zgodnie z aktualną tabelą zamieszczoną na stronie internetowej zawodów.
- Std B – Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach zaliczonych do klasy Std B zgodnie z aktualną tabelą zamieszczoną na stronie internetowej zawodów.



DODATKOWE ZASADY BEZPIECZEŃSTWA

- Kierunek krążenia w kominie termicznym określa szybowiec, który pierwszy rozpoczął krążenie.
- Maksymalna prędkość dla pojazdów poruszających się na terenie lotniska nie powinna przekraczać 25 km/h
- Prawo wjazdu na pole wzlotów uzyskują tylko samochody z identyfikatorem w postaci znaków konkursowych szybowca. Identyfikator powinien być przyklejony w widocznej części samochodu. Przeszkolenie pomocnika w zakresie zasad bezpiecznego poruszania po polu wzlotów jest obowiązkiem pilota.

KRAJOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE TESTÓW ANTYDOPINGOWYCH

- Organizator może przeprowadzić kontrolę, zgodnie z wymaganiami polskich przepisów antydopingowych. Osoby wskazane przez Dyrektora Zawodów muszą stawić się w określonym miejscu i czasie.

C. ZGŁOSZENIE I REJESTRACJA

PRZESYŁANIE ZGŁOSZEŃ

Zgłoszenie elektroniczne na stronie internetowej: do dnia 13.08.2022

KOSZTY UCZESTNICTWA

Zawodnik pokrywa następujące koszty

- wpisowe dla klas Open i 15m: 700 zł* płatne do 30.07.2022
- wpisowe dla klasy st. B: 700 zł* płatne do 30.07.2022
- koszty holi do konkurencji za samolotem: 1 hol 190 zł**, 600 metrów AGL.
- koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji,
- koszty ściągnięcia z terenu przygodnego,
- mapy

* po dniu 30.07.2022 opłata wpisowa wzrasta o 100 zł

**wymagana przedpłata za 3 hole najpóźniej w dniu rejestracji



WARUNKI UCZESTNICTWA

Dotyczące pilota

- ważna licencja pilota szybowcowego
- ważne na cały czas trwania zawodów orzeczenie lotniczo-lekarskie
- ważna Licencja Sportowa FAI
- ważne świadectwo radiooperatora
- polisa ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków
- minimum 200 h nalogu dowódczego i 5000 km

Dotyczące szybowca

- Poświadczenie Przeglądu Zdatości do lotu (ARC)
- Świadectwo Zdatości do Lotu lub Pozwolenie na Lot
- Pozwolenie na radiostację
- polisy wymaganych prawem ubezpieczeń
- instrukcja użytkowania w locie
- system antykolizyjny FLARM

UBEZPIECZENIA

Uzgodnienie warunków refundacji szkód z zakładem ubezpieczeniowym jest obowiązkiem zawodnika. Organizator nie będzie pośredniczył w załatwianiu spraw związanych z ubezpieczeniami

- Każdy pilot musi być ubezpieczony od następstw nieszczęśliwych wypadków, bez wyłączenia ryzyka uprawiania szybownictwa i startu w zawodach, na kwotę, według własnego uznania;
- Każdy szybowiec musi posiadać polisę ubezpieczeniową OC. Dla szybowców certyfikowanych na maksymalną masę startową mniejszą niż 500 kg, na kwotę 750.000 SDR a dla szybowców certyfikowanych na maksymalną masę startową od 500kg do 1000 kg – na kwotę 1.500.000 SDR

D. WYMAGANIA TECHNICZNE

- Obowiązkowe dodatkowe wyposażenie szybowca:

Sprzęt do kotwiczenia szybowca.

- Z szybowca muszą być usunięte następujące przyrządy umożliwiające loty bez widoczności: busole; Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty.
- Procedury sprawdzania ciężaru szybowca:

Organizator nie przewiduje dodatkowego ważenia szybowców przed lotem.



E. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE

JEDNOSTKI MIARY

Odległość będzie podawana w kilometrach i metrach, wysokość w metrach w odniesieniu do średniego poziomu morza (według ciśnienia QNH), masa w kilogramach, kursy i radiale w stopniach. Ciśnienie QNH (hPa) i limity wysokości będą podawane na arkuszu zadania dnia. Wszystkie czasy będą podawane według obowiązującego w Polsce czasu lokalnego (UTC+2 godziny)

CZĘSTOTLIWOŚCI RADIOWE UŻYWANE PODCZAS ZAWODÓW

- Częstotliwość bezpieczeństwa (w tym lądowanie w terenie przygodnym) 120,705 MHz
- Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,305 MHz
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 120,705 MHz

Dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w krążeniu z innymi szybowcami oraz w odległości do 20 km od punktu odlotowego, wszyscy piloci powinni pozostawać na częstotliwości 120,705 MHz. Od rozpoczęcia startu ziemnego aż do opuszczenia strefy wyczepienia oraz od 10km przed strefą mety, aż do opuszczenia pasa lądowań każdy pilot musi pozostawać na częstotliwości 122,305 MHz.

F. KONKURENCJE

TYPY KONKURENCJI

- Konkurencja wyścigowa (RT)
- Konkurencja Obszarowa (AAT)

G. PROCEDURY ZAWODÓW

- Każdego dnia do godziny 08:15 czasu lokalnego będzie opublikowany na tablicy oficjalnej schemat ustawienia szybowców na gridzie – „Grid Order”, określający Grid Time i kierunek startu. Podczas ustawiania szybowca na gridzie istotne jest zajęcie miejsca we właściwym rzędzie. Szybowiec przybywający jako pierwszy w rzędzie musi zająć najdalszą pozycję w swoim rzędzie licząc od parkingów 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 inny sprzęt pomocniczy.
- Każdego dnia o godzinie 10:00 czasu lokalnego będzie prowadzona odprawa dla zawodników.
- Zrzucanie balastu wodnego na gridzie, jest dozwolone bez ograniczeń chyba, że w trakcie odprawy ustalono inaczej.



GRANICE LOTNISKA

Schemat granic lotniska znajduje się na tablicy głównej. W przypadku lądowania wewnątrz granic lotniska podczas trwania startów ziemnych, organizator będzie ściągał szybowce poza pas lądowań swoim środkiem transportu. Obowiązkiem pilota jest współpraca z kierowcą ściągającego pojazdu (podczepianie liny i prowadzenie szybowca za skrzydło) i zastosowanie się do poleceń organizatora w celu jak najszybszego opuszczenia pasa lądowań.

PROCEDURY STARTU ZIEMNEGO DLA MOTOSZYBOWCÓW

- Motoszybowce wykonujące samodzielny start muszą przestrzegać tej samej procedury startu jak szybowce holowane za samolotem w danej klasie. Wyłączenie silnika musi nastąpić w strefie odczepienia, na lub poniżej ogłoszonej wysokości w strefie odczepienia.
- W przypadku, gdy pilot motoszybowca zażąda drugiego startu ziemnego, przed rozpoczęciem kolejnego startu musi wylądować lub zastosować się do Procedury Ponownego Startu dla motoszybowców opisanej poniżej, w przeciwnym razie punktacja naliczana mu będzie do pozycji, w której włączył silnik (MoP).
- Organizator może na Odprawie zezwolić na wykonywanie Procedury Ponownego Startu dla motoszybowców, która nie będzie wymagała lądowania. Podczas wykonywania Procedury piloci motoszybowców muszą przestrzegać następujących zasad:

-uruchomienie silnika musi nastąpić w kręgu nadlotniskowym

- musi być zgłoszone przez radio i potwierdzone przez obserwatora (kierownika lotów, kierownika sportowego lub sędziego);

- po uruchomieniu silnika pilot musi nabierać wysokość zgodnie z procedurą dla motoszybowców do strefy odczepienia,

- wyłączenie silnika musi nastąpić w strefie odczepienia na wysokości nie większej niż określona w danym dniu wysokość odczepienia,

- każdy ponowny start wlicza się do limitu startów ziemnych przysługujących zawodnikowi.

Uwaga: W przypadku motoszybowców posiadających silnik (MoP), który można włączać podczas lotu (w tym silnik marszowy), obowiązują procedury kontroli zapisu hałasu opisane w pkt. 5.5. „II Regulaminu Zawodów Szybowcowych”.

PROCEDURY STARTU ZIEMNEGO ZA SAMOLOTEM

Wysokość odczepienia zwykle będzie wynosiła 700 m AMSL. W uzasadnionych przypadkach wysokość holowania może być zmniejszona do 600 m AMSL. Informacja o zmniejszeniu wysokości odczepienia musi być ogłoszona przez radio na częstotliwości 122,305 MHz, najpóźniej 10 minut przed rozpoczęciem startów ziemnych. 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.



PROCEDURY RADIOWE DOTYCZĄCE OTWARCIA STARTU LOTNEGO

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 120,705 MHz w języku polskim i angielskim:

- Po starcie ostatniego szybowca z klasy:

Start lotny dla klasy...zostanie otwarty za...minut o godzinie...

- Na 5 minut przed otwarciem startu lotnego:

Start lotny dla klasy...zostanie otwarty za 5 minut o godzinie...

Start lotny dla klasy...został otwarty o godzinie...

OGRANICZENIA DOTYCZĄCE KRAŻENIA SZYBOWCÓW

Zabrania się krążenia w strefach holowania i odczepienia szybowców poniżej wysokości 900 m AMSL (QNH). Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych.

RODZAJE I DEFINICJE STARTÓW LOTNYCH

Linia Startu

Odcinek linii prostej o długości 10 km (licząc po 5 km od punktu odlotu określającego linię startu), położony prostopadłe do linii wiodącej do pierwszego PZ lub do środka Wyznaczonego Rejonu.

SLOT STARTOWY

Organizator dopuszcza możliwość użycia slotów startowych.

START PRZY UŻYCIU STREFY ODLOTU

Kierownik Sportowy w Zadaniu Dnia zaznaczy, jeżeli w Dniu Lotnym obowiązuje Strefa Odlotu.

START ODŁOŻONY

Organizator dopuszcza możliwość używania Znacznika Startu (Event Marker) w celu wyznaczenia momentu odejścia na trasę.



ZNACZNIK STARTU

Nie przewiduje się znacznika startu.

WAŻENIE SZYBOWCÓW

Organizator nie przewiduje ważenia szybowców.

LIMITY WYSOKOŚCI I PRĘDKOŚCI DOTYCZĄCE PROCEDURY STARTU LOTNEGO

Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości zostaną każdorazowo określone na odprawie i na arkuszu zadania dnia. Ograniczenie wysokości w procedurze będzie podawane w metrach AMSL (QNH).

ZASADY POSTĘPOWANIA W PRZYPADKU LĄDOWANIA PRZYGODNEGO

Po wylądowaniu w terenie zawodnik jest zobowiązany w jak najkrótszym czasie powiadomić biuro lądowań o lądowaniu w terenie. Meldunek może być przekazany pomocnikowi, ale w tym przypadku pomocnik musi przekazać informację do biura lądowań przed opuszczeniem lotniska.

POWRÓT NA HOLU PO LĄDOWANIU PRZYGODNYM

Powrót na holu za samolotem jest możliwy..

TYPY I DEFINICJE METY, KTÓRE BĘDĄ WYKORZYSTYWANE

Meta w kształcie okręgu o promieniu 3 km wokół Końcowego Punktu Trasy, którym będzie punkt 108Leszno o współrzędnych 51°50'06"N, 16°31'19"E. Dla poprawy bezpieczeństwa, organizator może zwiększyć promień mety.

PROCEDURY DOLOTOWE

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,305 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed środkiem lotniska.

- Piloci przecinający okrąg linii mety poniżej 100 m – lądują na wprost.
W przypadku lądowania na wprost pilot powinien przekazać meldunek w następujący sposób:
Znaki konkursowe i odległość od lotniska.
Przykład: „AL. Dziesiąty kilometr”.
- Piloci przecinający okrąg linii mety powyżej 100 m z zapasem energii gwarantującej bezpieczne wykonanie manewru lądują zgodnie z procedurą omówioną podczas odprawy przedlotowej.
W przypadku lądowania z manewrem pilot powinien przekazać meldunek w następujący sposób: znaki konkursowe, odległość do mety oraz hasło „speed finish”;
Przykład: „AL. Dziesiąty kilometr speed finish”.

Uwaga: Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Kierunek i prędkość wiatru będą podawane przez kierownika lotów na częstotliwości 122,305 MHz w przypadku przewidywanych lub pojawienia się istotnych zjawisk meteorologicznych mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.



PROCEDURY LĄDOWANIA

Procedura lądowania będzie określona na odprawie przedlotowej. Podczas lądowania obowiązuje łączność na częstotliwości 122,305 MHz. Pilot, który nie ukończył zadania lub z innego powodu zamierza lądować na lotnisku powinien włączyć się do kręgu nadlotniskowego na pozycję „z wiatrem” i wylądować na wskazanym podczas odprawy pasie lądowań, chyba że kierownik lotów wyda inne polecenie. Przed włączeniem się do kręgu nadlotniskowego pilot powinien podać przez radiostację następujące informacje:

- Odległość od lotniska
- Sposób włączenia się do kręgu nadlotniskowego

Przykład: „AL. Dziesiąty kilometr, wchodzę na pozycję z wiatrem prawy krąg do pasa dwa sześć”.

Szybowce lądujące na pustym lotnisku powinny przyziemić jak najbliżej skraju aktywnego pasa lądowań z przelotem. Podczas dobiegu należy utrzymywać kierunek na wprost. Prawo zmiany kierunku posiada tylko szybowiec lądujący bezpośrednio wzdłuż skraju pasa określonego podczas odprawy przedlotowej. Kierunek może być zmieniony w stronę określoną na odprawie przedlotowej i tylko w wyznaczonej strefie. Natychmiast po zakończeniu dobiegu piloci powinni w miarę możliwości spychać swoje szybowce poza pas lądowań lub grupować szybowce w celu zwolnienia miejsca dla innych lądujących szybowców.

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 pojazdu (podłączenie liny, 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.

DOKUMENTACJA LOTU

Pilot musi dostarczyć drogą elektroniczną do Biura Komisji Sędziowskiej zapis lotu z rejestratora lotu GNSS FR 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. 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 EPLS, natychmiast po przyjeździe na lotnisko zawodnik przekazuje zapis lotu z rejestratora GNSS FR do Biura Komisji Sędziowskiej. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie prześle bezzwłocznie po przyjeździe na lotnisko w Lesznie, 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. Powyższą 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 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 jest obowiązkiem pilota. Pilot jest zobowiązany do zachowania zapisu GNSS aż do ogłoszenia wyników oficjalnych.

PUNKTACJA

Obowiązuje system „1000 punktowy”

TABELA WSPÓŁCZYNNIKÓW WYRÓWNAWCZYCH

Obowiązuje tabela współczynników wyrównawczych opublikowana na profilu Leszno Cup 2022 ze strony: www.soaringspot.com, zgodna z Regulaminem Zawodów Szybowcowych.

PROTESTY

Kaucja za złożenie protestu została ustalona na 400 zł.

WRĘCZANIE NAGRÓD

Wszyscy zawodnicy mają obowiązek uczestniczenia w ceremoniach otwarcia i zakończenia mistrzostw. Nieobecność będzie traktowana jako przejaw zachowania niegodnego sportowca. Zwycięzcy zawodów w każdej klasie zostaną wyłonieni zgodnie z zapisami pkt. 1.2.2. „II Regulaminu Zawodów Szybowcowych”. Zwycięzca zawodów Leszno Cup w klasie 18mj otrzyma przechodnią statuetkę.

H. ODSTĘPSTWA OD REGULAMINU

Brak.

Dyrektor zawodów
Mariusz Poźniak