

REGULAMIN LOKALNY

SMPO i Leszno Cup 2023

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW

NAZWA ZAWODÓW:

SMP:

- a) 48 Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie otwartej (SMPO)
& Leszno Cup 2023:
- b) Kwalifikacyjne Zawody Szybowcowe do SMP Klub A w klasie standard B (QZS)
- c) Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w klasie 15m (OZS)

MIEJSCE ROZGRYWANIA ZAWODÓW:

Leszno Strzyżewice EPLS

ARP 51°50'06"N 16°31'19"E

Częstotliwość radiowa 122,305 MHz

HARMONOGRAM ZAWODÓW

Początek przyjmowania zgłoszeń: 15-01-2023

Koniec przyjmowania zgłoszeń: 10.04.2023

Ostateczny termin zmiany klasy: 11.05.2023

Zatwierdzenie udziału zawodników rezerwowych: 11.05.2023

Ostateczny termin zatwierdzenia nowych GNSS FR 5.4a: 11.03.2023

Zamknięcie lotniska dla lotów treningowych: NIEPRZEWIDYWANE

Trening zawodników 06-11.05.2023

Termin przybycia na zwoady 11.05.2023

Rejestracja zawodników: 09-11.05.2023 w godz. 10:00 – 20:00¹⁾

Weryfikacja techniczna sprzętu: 09-11.05.2023 w godz. 10:00 – 20:00

Ceremonia otwarcia zawodów: 11.05.2023 godz. 20:00

Oficjalna odprawa inauguracyjna: 11.05.2023 godz. 20:20

Rozgrywanie konkurencji: 12.05 – 20.05.2023²⁾

Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów: 20.05.2023 godz. 20:00³⁾

Termin składania odwołań do Komisji Szybowcowej: 28.05.2023

1). Rejestracja zawodników zostanie zakończona w dniu 11.05.2023 o godzinie 20:00 czasu lokalnego. Zawodnicy, którzy nie zarejestrują się w powyższym terminie, nie będą dopuszczeni do startu w zawodach i nie otrzymają zwrotu wpisowego.

2) W przypadku, gdy po dniu 20.05.2023 do rozegrania zawodów brakować będzie 1 konkurencja, dzień 21.05.2023 będzie rezerwowym dniem konkursowym i w tym dniu będzie podjęta próba rozegrania trzeciej konkurencji.

- 3) Ostateczna data i godzina oficjalnej ceremonii zakończenia zawodów uzależniona będzie od daty rozegrania ostatniej konkurencji i regulaminowego czasu niezbędnego do ogłoszenia oficjalnych wyników ostatniej konkurencji zawodów

KIEROWNICTWO ZAWODÓW

Dyrektor Zawodów: Mariusz Poźniak
Kierownik Sportowy: Tomasz Krok
Kierownik Lotów: Adam Aschenbrenner
Biuro Meteorologiczne: TBD
Sędzia Główny: Marek Uzarowski
Sędzia Rezerwowi: Zbigniew Meller
Kierownik Administracyjny, rejestracja: Wiktoria Zawadzka
Komisarz Zawodów: Wojciech Batog
Inspektor Bezpieczeństwa: Michał Graczyk
Kier Komisyj Technicznej: Dariusz Stranz

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
Konto bankowe: PLN SANTANDER 65 1090 1245 0000 0000 2400 9789

B. CZĘŚĆ OGÓLNA

1.1 DODATKOWE CELE ZAWODÓW: brak

1.3.1. KLASY NA ZAWODACH:

a. **SMP w klasie otwartej** – jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach zaliczonych do klasy otwartej zgodnie z aktualnie obowiązującą tabelą współczynników stanowiącą załącznik nr 1 do II Regulaminu Rozgrywania Zawodów Szybowcowych (data wydania 01-01-2023).

- Obowiązujący limit uczestników: 40

b. **Zawody Szybowcowe Leszno Cup: Kwalifikacyjne Zawody Szybowcowe do SMP Klub A w klasie standard B (QZS)** zgodnie z aktualnie obowiązującą tabelą współczynników stanowiącą załącznik nr 1 do II Regulaminu Rozgrywania Zawodów Szybowcowych (data wydania 01-01-2023).

- Obowiązujący limit uczestników: 40

c. **Zawody Szybowcowe Leszno Cup: Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w klasie 15m (OZS)** zgodnie z aktualnie obowiązującą tabelą współczynników stanowiącą załącznik nr 1 do II Regulaminu Rozgrywania Zawodów Szybowcowych (data wydania 01-01-2023).

- Obowiązujący limit uczestników: 40

1.4.1 DODATKOWE WARUNKI BEZPIECZEŃSTWA

- Kierunek krążenia w kominie termicznym określa szybowiec, który pierwszy rozpoczął krążenie, bez względu na położenie komina termicznego względem lotniska.
- Wszystkie dodatkowe informacje bezpieczeństwa w tym ruchowe zostaną zawarte w pliku „SELF BRIEFING”

1.4.3 KRAJOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE TESTÓW ANTYDOPINGOWYCH

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

C. ZGŁOSZENIA I REJESTRACJA

3.1. PRZESYŁANIE ZGŁOSZEŃ

- Zgłoszenia będą przyjmowane wyłącznie poprzez stronę internetową:
<http://www.aeroklub.leszno.pl>. (zakładka „Zawody”).
- Zgłoszenia będą przyjmowane do dnia **10.04.2023**. Jeżeli po tym terminie ciągle dostępne będą wolne miejsca, Organizator zaakceptuje pilotów zgłoszonych w terminie późniejszym.
- Obowiązuje kolejność zgodnie z datą wpływu wpisowego na konto organizatora (w przypadku tej samej daty pierwszeństwo będzie miał zawodnik zajmujący wyższą lokatę w IGC Ranking List w dniu 10.04.2023)".

3.1. OPŁATA WPISOWA I KOSZTY UCZESTNICTWA

a. SMP klasa otwarta:

- wpisowe: 850 zł płatne do 10.04.2023 (po 10.04.2023 opłata wpisowa wzrasta do 900 zł)
 - koszty holi do konkurencji za samolotem: 1 hol 190 zł*, 600 metrów AGL
 - opłata za start dla szybowców z napędem własnym: 45 zł za jeden start
- ##### 1. b. Leszno Cup QZS standard B
- wpisowe: 700 zł płatne do 10.04.2023 (po 10.04.2023 opłata wpisowa wzrasta do 750 zł)
 - koszty holi do konkurencji za samolotem: 1 hol 190 zł*, 600 metrów AGL.
- ##### 2. c. Leszno Cup OZS 15m:
- wpisowe: 700 zł płatne do 10.04.2023 (po 10.04.2023 opłata wpisowa wzrasta do 750 zł)
 - koszty holi do konkurencji za samolotem: 1 hol 190 zł*, 600 metrów AGL
 - opłata za start dla szybowców z napędem własnym: 45 zł za jeden start

*Uwaga: wymagana jest przedpłata za 3 hole / 3 starty najpóźniej w dniu rejestracji (11.05.2023)

Procedura rejestracji i weryfikacji technicznej szybowców:

- Do rejestracji można przystąpić po przygotowaniu wszystkich dokumentów wymienionych w punktach 3.2.3.1, 3.3 i 4.1.2 Regulaminu nr II.
- W pierwszej kolejności należy opłacić 3 hole.
- Z potwierdzeniem wpłaty za hole, z dokumentami szybowca i wypełnionym drukiem rejestracyjnym (zał.1) należy zgłosić się do biura Komisji Technicznej (zachodnie wejście w hangarze betonowym I piętro w dniach od 10 do 11.05.2023 w godz. 10:00 do 20:00. W tych samych terminach będzie się odbywała obowiązkowa weryfikacja techniczna szybowców biorących udział w 48 SMP w klasie Otwartej (pomiar rozpiętości skrzydeł, wyposażenie i ważenie szybowców). Dla uniknięcia spiętrzenia i sprawnego przeprowadzenia weryfikacji technicznej, prosimy o rezerwacje slotów czasowych dotyczących weryfikacji technicznej. Sloty będą dostępne na stronie zawodów.
- Po weryfikacji dokumentów, ważeniu i przeglądzie szybowca należy uzyskać podpis Kierownika Komisji Technicznej dopuszczający szybowiec do udziału w zawodach (dotyczy to tylko klasy otwartej).
- Następnie należy zgłosić się do Biura Rejestracji Zawodników z dokumentami osobistymi określonymi w punkcie VI- 6.7.8.9. Proces rejestracji można uznać za zakończony w momencie przyjęcia i podpisania druku przez członka sekcji rejestracji zawodników.

3.2.4 DODATKOWA WYMAGANA DOKUMENTACJA

Wydruk zasięgu urządzenia Flarm stosowanego podczas zawodów musi być dostarczony organizatorowi jako załącznik do druku rejestracyjnego. W razie braku wydruku przed zakończeniem rejestracji dopuszcza się dostarczenie wydruku po pierwszym locie wykonanym podczas zawodów.

Link do strony gdzie można wgrać swój plik z Flarm aby wygenerować wydruk zasięgu: <https://www.flarm.com/support/tools-software/flarm-range-analyzer/>. Najlepiej użyć okienka: "Classic Range Analyzer" Na żądanie organizatora zawodnik dostarczy plik z zasięgiem urządzenia Flarm w wersji cyfrowej.

D. WYMAGANIA TECHNICZNE

4.1.1 OBOWIĄZKOWE DODATKOWE WYPOSAŻENIE

- Zaleca się umieszczenie w szybowcu lamp stroboskopowych zwiększających widoczność szybowca podczas lotu. Lampy powinny być włączone od startu do lądowania.

4.1.2.b. PRZYRZĄDY, KTÓRE NALEŻY USUNĄĆ Z SZYBOWCA

- Następujące przyrządy umożliwiające loty bez widoczności: busole Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty muszą być usunięte / zasłonięte / trwale odłączone.

4.1.2.3 UWAGI: UMIESZCZANIE NA SZYBOWCACH ZNAKÓW ZWIĘKSZAJĄCYCH WIDOCZNOŚĆ PODCZAS LOTU

- Nie wymagane

4.2.2. PROCEDURY SPRAWDZANIA CIĘŻARU SZYBOWCA

- Procedura ważenia szybowców będzie miała zastosowanie wyłącznie w SMP w klasie Otwartej. Każdego dnia, przed zaholowaniem szybowca na „grid” należy udać się do punktu ważenia szybowców w celu weryfikacji masy szybowca. Sprawdzana będzie masa referencyjna, w konfiguracji, w której był ważony szybowiec podczas weryfikacji technicznej. W przypadku przekroczenia masy będzie można upuścić balast wodny tak aby osiągnąć masę referencyjną. Tolerancja wynosi plus 5 kg.
- MTOW definiuje się jako niższą z następujących wartości:
 - maksymalna masa startowa określona w certyfikacie typu szybowca
 - maksymalna masa startowa dozwolona dla odpowiedniej klasy szybowca
- Określenie masy referencyjnej. Masę referencyjną każdego szybowca określa się w następujący sposób:
 - A. Mierzona jest waga pilota i ewentualnie drugiego pilota
 - B. Szybowiec jest doprowadzony do konfiguracji startowej z całym wymiennym wyposażeniem na pokładzie (spadochrony, stały balast, akumulatory, aparatura tlenowa, sprzęt do kotwiczenia, dodatkowa odzież, radiostacja i przyrządy pokładowe) i z balastem do MTOW pomniejszonej o wagę pilota/pilotów. Do 3 litrów wody pitnej może być wyłączone z tego limitu. Alternatywnie, szybowiec może być dociążony balastem do MTOW z pilotem (pilotami) na pokładzie.
 - C. Podczepiony dyszel do ogona szybowca służący do holowania szybowca jest następnie podczepiany do haka pojazdu holującego w konfiguracji używanej do holowania szybowca na miejsce startu ziemnego (Konfiguracja holowania naziemnego). Konfiguracja holowania naziemnego może obejmować pokrowce szybowca, obejmę skrzydłowe z kołem, obejmę ogonową z kołem, itp.
 - D. Obciążenie koła głównego szybowca w konfiguracji holowania naziemnego stanowi wagę referencyjną.

E. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE

5.2. ODPRAWA

- Odprawy będą prowadzone w przystosowanej części hangaru Aeroklubu Leszczyńskiego
- Ogłoszenie zawierające godzinę rozpoczęcia odprawy w każdym dniu publikowane będzie za pomocą komunikatora WhatsApp, w którym utworzona zostanie grupa pod nazwą LESZNO CUP 2023. Ten sam komunikat będzie powielany na stronie www. zawodów oraz w "Soaring Spot".

JEDNOSTKI MIARY STOSOWANE W ZAWODACH:

- Odległość: [km] i [m]
- Wysokość (AMSL): [m]
- Masa: [kg]
- Prędkość IAS: [km/h]
- Prędkość wiatru: [m/s]
- Ciśnienie QNH: [hPa]
- Temperatura [°C]
- Czas lokalny: [hh:mm] (UTC+2 godziny)

5.3.1.a. KOMUNIKACJA RADIOWA ZE SŁUŻBAMI RUCHU LOTNICZEGO

- Podczas lotu w granicach MTMA I MCTR, wszyscy piloci muszą prowadzić nasłuch na następujących częstotliwościach:
 - MTMA EPPW (Powidz) – 129,675 MHz,
 - MCTR EPPW (Powidz) – 119,000 MHz,
 - MCTR EPMI (Miroslawiec) – 128,475 MHz,
 - MTMA EPMI (Miroslawiec) – 126,575 MHz,
 - MCTR EPLK (Łask) – 133,075 MHz,
 - MTMA EPLK (Łask) – 125,350 MHz,
 - MCTR EPLY (Łęczycza) – 128,025 MHz,
 - MTMA EPLY (Łęczycza) - 119,750 MHz i bezwzględnie stosować się do poleceń kontrolerów.
- Podczas lotu w strefie obowiązkowej łączności radiowej (RMZ) wszyscy piloci utrzymują ciągły nasłuch na następujących częstotliwościach:
 - RMZ EPZG (Babimost) - 118,755 MHz
 - RMZ EPBY (Bydgoszcz) - 131,005 MHz

5.3.1.b. WYMAGANIA DOTYCZĄCE TRANSMISJI DANYCH

- Brak

5.3.1.c. CZĘSTOTLIWOŚCI RADIOWE UŻYWANE PODCZAS ZAWODÓW

- Częstotliwość bezpieczeństwa 120,705 MHz
- Częstotliwość operacyjna „Leszno Radio”, Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,305 MHz
- Od rozpoczęcia startu ziemnego aż do opuszczenia strefy wyczepienia oraz od 10 km przed środkiem mety aż do opuszczenia pasa lądowań każdy pilot musi pozostawać na częstotliwości 122,305 MHz
- Częstotliwość zapasowa (w razie zablokowania „Leszno Radio”): 120,705
- Ogłaszanie otwarcia czasów startu lotnego 120,705 MHz
- Podczas lotu po trasie, krążenia, podejścia do lądowania w terenie przygodnym i po lądowaniu należy prowadzić nasłuch na częstotliwościach obowiązujących w poszczególnych sektorach AIRCOM (https://www.ais.pansa.pl/vfr/pliki/EP_ENR_2_6_en.pdf) pokazanych w „Self Briefing” MAPA 14
 - AIRCOM C – 123,815 MHz;
 - AIRCOM D – 125,115 MHz;

5.3.1.d. CZĘSTOTLIWOŚCI PRYZNANE DLA CELÓW BEZPIECZEŃSTWA

- Częstotliwość bezpieczeństwa 120,705 MHz obowiązuje:
 - nad lotniskiem od odczepienia do startu lotnego
 - w odległości do 20 km od punktu odlotowego

G. PROCEDURY ZAWODÓW

7.1 Ogłoszenie zawierające porządek ustawienia szybowców na starcie (grid order) dla każdej z klas, czas zakończenia ustawiania szybowców na starcie (grid time) oraz kierunek startu publikowany będzie za pomocą komunikatora WhatsApp, w którym utworzona zostanie grupa pod nazwą LESZNO CUP 2023. Ten sam komunikat będzie powielany na stronie www. zawodów oraz w "Soaring Spot".

- 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 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 inny sprzęt pomocniczy.

PRZEPISY DOTYCZĄCE ZRZUCANIA BALASTU WODNEGO NA STRACIE

- Zrzucanie balastu wodnego na starcie („gridzie”), jest dozwolone bez ograniczeń chyba, że w trakcie odprawy ustalono inaczej.

7.2.2. GRANICE LOTNISKA

- Schemat granic lotniska znajduje się w „Self Briefing” MAPA 2.
- 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 pojazd (podczepianie liny i prowadzenie szybowca za skrzydło) i zastosowanie się do poleceń organizatora w celu jak najszybszego opuszczenia pasa lądowań.

7.3.2. PROCEDURY STARTU ZIEMNEGO DLA MOTOSZYBOWCÓW

- Szybowiec z napędem po starcie ma obowiązek wykonywać lot wznoszący po trasie wyznaczonej dla samolotów holujących według schematu zawartego w pliku „Self Briefing”, MAPA 8 i MAPA 9, określonego na odprawie jako obowiązujący w danym dniu.
- Koniec wznoszenia i wyłączenie silnika powinno nastąpić w strefie odczepienia określonej w pliku „Self Briefing” MAPA 8 i MAPA 9 określonym na odprawie jako obowiązujący w danym dniu.

7.3.3. UWAGI: OBSZARY NA KTÓRYCH ZABRONIONE JEST CIĄGŁE KRĄŻENIE LUB DOZWOLONE JEST KRĄŻENIE W JEDNYM KIERUNKU

- 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 - „Self Briefing” MAPA 8 i MAPA 9

7.4.2. RODZAJE I DEFINICJE RODZAJÓW STARTU LOTNEGO, KTÓRE BĘDĄ WYKORZYSTANE

- **LINIA STARTU** - Odcinek linii prostej o długości 10 km (licząc po 5 km od punktu odlotu określającego linię startu), położony prostopadle do linii wodzącej do pierwszego PZ lub do środka Wyznaczonego Rejonu.
- **CYLINDER STARTU** - Kierownik Sportowy w zadaniu dnia zaznaczy, jeżeli w danym dniu lotnym obowiązuje strefa odlotu
- **SLOT STARTOWY** - Organizator dopuszcza możliwość użycia slotów startowych.
- **ZNACZNIK STARTU** - Organizator dopuszcza możliwość używania Znacznika Startu (Event Marker) w celu wyznaczenia momentu odejścia na trasę.

7.4.4.a. PROCEDURY RADIOWE DOTYCZĄCE STARTU LOTNEGO

- Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 120,705 MHz w języku polskim i angielskim.
- Kolejne komunikaty będą wygłaszane:
 - Po starcie ostatniego szybowca z klasy: *Start lotny dla klasy...zostanie otwarty za...minut o godzinie... / Start line for class... will open inminutes ... at*
 - Na 5 minut przed otwarciem startu lotnego: *Start lotny dla klasy...zostanie otwarty za 5 minut o godzinie... / Start line for class... will open in 5 minutes at*

- W momencie otwarcia: *Start lotny dla klasy...został otwarty o godzinie... / Start line for class... is opened at (since)*

7.4.4.b. PROCEDURY STARTU LOTNEGO DOTYCZĄCE LIMITU WYSOKOŚCI

- Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości mogą być stosowane w zawodach i zostaną każdorazowo określone na odprawie i na arkuszu zadania dnia.

7.6.1. GRANICE OBSZARU ROZGRYWANIA ZAWODÓW Zostaną określone w pliku tekstowym i opublikowane:

- na stronie strona www.aeroklub.leszno.pl
- na stronie soaring spot zawodów
- graficznie w pliku „self briefing” MAPA 15

7.6.2.a. RZECZYWISTE LĄDOWANIE W TERENIE PRZYGDNYM - ZASADY POSTĘPOWANIA

- Po wylądowaniu w terenie zawodnik jest zobowiązany w jak najkrótszym czasie powiadomić biuro lądowań dokonując zgłoszenia lądowania poza lotniskiem poprzez aplikację „Lowcrop” lub telefonicznie na nr +48 602111161
- Meldunek może być przekazany pomocnikowi, ale w tym przypadku pomocnik musi przekazać informację do biura lądowań przed opuszczeniem lotniska.

7.6.4. POWRÓT NA HOLU Z TERENU PRZYGDNIEGO - WARUNKI I WYMAGANIA

- Powrót na holu za samolotem jest możliwy tylko z lotnisk i lądowisk.

7.7.1.a, b PRZECIĘCIE OKRĘGU METY - WYSOKOŚCI MINIMALNA I MAKSYMALNA

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

7.7.4.a. PROCEDURY DOLOTOWE

- Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,305 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km od środka lotniska EPLS.
- Piloci przecinający okrąg linii mety poniżej 195 m AMS – lądują na wprost „Self Briefing” Mapy 12a, 12b, 13a, 13b.
- W przypadku lądowania na wprost pilot powinien przekazać meldunek w następujący sposób:
Znaki konkursowe i odległość od lotniska.

Przykład: „AL. Dziesiąty kilometr” (podajemy odległość od środka lotniska EPLS)

- Piloci przecinający okrąg linii mety powyżej 195 m AMSL z zapasem energii gwarantującej bezpieczne wykonanie manewru lądują zgodnie z procedurą omówioną podczas odprawy przedlotowej „Self Briefing” Mapy 12a, 12b, 13a, 13b.
- 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” (podajemy odległość od środka lotniska EPLS).

Uwaga: Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Kierunek i prędkość wiatru można uzyskać na częstotliwości radiowej 122,305 MHz i 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.

Od odległości 10 km od punktu 108 Leszno aż do zakończenia dobiegu, zabrania się wykonywania gwałtownych manewrów w zakresie zmiany kierunku i wysokości lotu.

7.8.1 PROCEDURY LĄDOWANIA

- Procedury lądowania w wariantach odpowiadających sytuacji ruchowej zostaną opublikowane a plikach „self briefing” na stronie www organizatora oraz na stronie Soaring Spot, jako MAPY o

numerach od 8 do 11 a w wypadku stosowania alternatywnego wariantu organizacji lotów jako MAPY 20 i 21

- Obowiązujący w danym dniu wariant procedury lądowania będzie ogłoszony 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 trzy prawego”.

- 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 pojazd (podczepienie 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.

7.9. 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.
- 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, zapis lotu należy wysłać drogą elektroniczną lub natychmiast po przyjeździe na lotnisko zawodnik przekazuje zapis lotu z rejestratora GNSS FR do Biura Komisji Sędziowskiej.
- 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.

H. PUNKTACJA

8.1. SYSTEM PUNKTACJI

- Klasyczny 1000 punktów

I. PROTESTY

9.2.3. WYSOKOŚĆ OPŁATY ZA PROTEST (WADIUM)

- Wysokość wadium wynosi 400 zł

J. WRĘCZENIE NAGRÓD

10.2.1. WYMAGANIA DOTYCZĄCE CEREMONIAŁU W ZAKRESIE PREZENTACJI FLAG I OGRYWANIA HYMNÓW

- W SMP Flagę na maszt w trakcie ceremonii rozpoczęcia i zakończenia wciąga i opuszcza aktualny mistrz Polski
- Podczas ceremonii otwarcia będzie wciągnięta na maszt flaga narodowa i będzie odegrany polski hymn narodowy.
- Od momentu rozpoczęcia zawodów 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 Zawodów.
- Wszyscy zawodnicy mają obowiązek uczestniczenia w ceremoniach otwarcia i zakończenia mistrzostw. Nieobecność będzie traktowana jako przejaw zachowania niegodnego sportowca.

K. ODSTĘPSTWA OD REGULAMINU

- Brak

Dyrektor zawodów

Mariusz Poźniak

