



**13 SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI w klasie 15M
OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE
w klasie KLUB A**

Lisie Kąty 9 - 17.06.2023



REGULAMIN LOKALNY

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW.

1) NAZWA I TERMIN ZAWODÓW

**13 SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE 15M
OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE
W KLASIE KLUB A
Lisie Kąty 9 - 17.06.2023**

2) MIEJSCE ROZGRYWANIA:

Nazwa lotniska	Lisie Kąty
Częstotliwość Kierownika Lotów	119,885 MHz
Szerokość geograficzna	53°31'12"N
Długość geograficzna	18°50'56"E
Elewacja	35m AMSL

3) KALENDARIUM:

Początek przyjmowania zgłoszeń:	1.01.2023
Termin wpłaty wpisowego:	9.05.2023
Weryfikacja zgłoszeń:	10.05.2023
Koniec przyjmowania zgłoszeń:	31.05.2023 (Uwaga!–patrz punkt C3.1b)
Trening zawodników:	7-8.06.2023
Ostateczny termin przybycia na zawody	9.06.2023 (piątek) godz. 19.00
Ważenie szybowców i weryfikacja techniczna sprzętu:	9.06.2023 w godz.12.00 -18.00
Rejestracja zawodników:	9.06.2023 w godz.10.00 -19.00*
Odprawa inauguracyjna:	9.06.2023 godz. 20.00
Oficjalne otwarcie zawodów:	9.06.2023 godz. 20.00
Rozgrywanie konkurencji:	10-17.06.2023 **
Ceremonia zakończenia zawodów i wręczenia nagród:	17.06.2023 godz. 20.00 (sobota)

*Rejestracja zawodników zostanie zakończona w dniu **9.06.2023** (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!

**BRAK DNIA REZERWOWEGO

4) KIEROWNICTWO ZAWODÓW:

Dyrektor Zawodów:	Monika Celmer
Kierownik Sportowy:	Karol Śnapko

Kierownik Lotów:	Staszak Bartosz
Sędzia Główny:	Zbigniew Meller
Sędzia rezerwowi:	Paweł Krzywicki
Obsługa Meteorologiczna:	Tomasz Hornik
Kierownik Administracyjny:	Aniela Walczak
Komisarz Zawodów:	Sebastian Stępak
Inspektor Bezpieczeństwa	Jakub Jankowiak

5) ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW

Adres:	Aeroklub Nadwiślański Lotnisko Lisie Kąty 86-300 Grudziądz
Telefon:	(0-56) 468-18-32
Fax:	(0-56) 468-18-42
e-mail:	aeroklub@lisie.pl
Internet:	http://www.zawody.lisie.pl/
Konto bankowe:	Santander Bank Polska S.A. 42 1090 2590 0000 0001 2340 6327

B. CZĘŚĆ OGÓLNA

1.3.1) Klasy i klasyfikacje na zawodach:

Konkurencje będą rozgrywane w następujących klasach:

1. 13 Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie 15 metrowej (SMP 15m):

Uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach klasy 15m zgodnie z Tabelą 1c_15m II Regulaminu Zawodów Szybowcowych - załącznik 1 tabela współczynników. Wyniki będą obliczane z uwzględnieniem współczynników wyrównawczych zawartych w tejże tabeli.

2. Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w klasie klub A (OZS klub A):

Uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach klasy klub A zgodnie z Tabelą 1a_Klub II Regulaminu Zawodów Szybowcowych - załącznik 1 tabela współczynników. Wyniki będą obliczane z uwzględnieniem współczynników wyrównawczych zawartych w tejże tabeli.

1.4.1) Dodatkowe zasady bezpieczeństwa

a) Kierunek krążenia w kominie termicznym określa szybowiec, który pierwszy rozpoczął krążenie w danym kominie.

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

c) Prawo wjazdu na pole wzlotów uzyskują tylko samochody z identyfikatorem w postaci znaków konkursowych szybowca, za przygotowanie których odpowiada zawodnik. Identyfikator powinien być przyklejony w widocznej części samochodu. Przeszkolenie pomocnika w zakresie zasad bezpiecznego poruszania po polu wzlotów jest obowiązkiem pilota.

1.4.3) Krajowe wymagania dotyczące testów antydopingowych.

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

4) Miejsce i czas publikacji decyzji operacyjnych

Oficjalnym miejscem publikacji decyzji operacyjnych jest „Tablica Oficjalna” ulokowana na ścianie holu w budynku Aeroklubu Nadwiślańskiego. Dodatkowo informacje będą wywieszane na hangarze szybowcowym. Decyzja o terminie odprawy lub odwołaniu konkurencji oraz schemat ustawienia szybowców (Grid Order) będą opublikowane codziennie do godziny 8:15 czasu lokalnego. Brak schematu ustawienia szybowców oznacza, że start nie jest wyłożony i nie należy transportować szybowców na start. Informacje będą również przekazywane wszystkim zawodnikom za pomocą komunikatora WhatsApp.

C. ZGŁOSZENIA I REJESTRACJA

3.1) Przesyłanie zgłoszeń

Przysłanie w nieprzekraczalnym terminie do dnia **31.05.2023r.** zgłoszenia elektronicznego na stronie internetowej <http://www.smp.lisie.pl>

Zasady kwalifikowania do SMP są opisane w pkt 3.2.2 Regulaminu nr I.

Zasady kwalifikowania do OZS w klasie Klub A.

- a) Piloci którzy dokonali zgłoszenia i opłacili wpisowe kwalifikują się zgodnie z kolejnością daty wpłaty wpisowego.
- b) Piloci którzy po 31.05.2023 znajdują się poza limitem zakwalifikowanych zawodników otrzymują status rezerwowych z zachowaniem kolejności zgodnie z kryterium kwalifikacji
(a). Pilot rezerwowy może zastąpić zawodnika z listy zakwalifikowanych w danej klasie, który zrezygnuje ze startu po 31.05.2023.

Lista zgłoszonych zawodników.

Na stronie internetowej zawodów na bieżąco publikowana będzie uaktualniana (nie rzadziej niż raz na tygodnie) lista zgłoszonych do zawodów zawodników

Uwaga! W przypadku rezygnacji ze startu w zawodach po dokonaniu zgłoszenia, prosimy o jak najszybsze poinformowanie organizatora.

Maksymalna łączna liczba zawodników we wszystkich klasach to 70 pilotów. Pierwszeństwo w zawodach mają piloci biorący udział w SMP 15m. Maksymalny limit zawodników w SMP w klasie 15 metrowej to 40 pilotów. Maksymalny limit zawodników w klasie Klub A będzie wyliczony według wzoru: 70 – liczba zakwalifikowanych zawodników do SMP 15 m (dnia 01.06.2023).

Opłaty wpisowe i koszty uczestnictwa

a) Wpisowe:

Wpłata wpisowego w nieprzekraczalnym terminie do dnia **9.05.2023.** na rachunek bankowy organizatora – Aeroklubu Nadwiślańskiego: Bank Santander Bank Polska S.A.

42 1090 2590 0000 0001 2340 6327

w wysokości :

SMP 15m	750,- PLN od jednego zawodnika,
OZS Klub A	700,- PLN od jednego zawodnika,

UWAGA! - Wpisowe po dniu 9.05.2023 wynosi 950,- PLN dla klasy SMP 15m oraz 900,- PLN dla OZS Klub A

b) Procedura rejestracji i weryfikacji technicznej szybowców:

Po przybyciu w dniu 9.06.2023 na lotnisko w Lisich Kątach w pierwszej kolejności należy zgłosić się do sekretariatu zawodów w celu uregulowania opłaty za pierwsze 4 hole (opłaty można dokonać wcześniej przelewem na konto podane w punkcie III.2 z dopiskiem „4 hole” + imię i nazwisko). Następnie z potwierdzeniem wpłaty za hole należy zgłosić się do Biura Rejestracji Zawodników z **wypełnionymi wszystkimi punktami Druku Rejestracyjnego**. Proces rejestracji zostanie zakończony w momencie

przyjęcia druku przez członka komisji rejestracji zawodników. Dla usprawnienia procesu rejestracji, bardzo prosimy o jak najwcześniejsze rozpoczęcie rejestracji. W dniu rejestracji zawodników tj. 9.06.2023 zarówno sekretariat jak i biuro rejestracji czynne będą w godzinach od 10:00 do 19:00.

Obowiązkowa weryfikacja techniczna szybowców (pomiar rozpiętości skrzydeł, wyposażenie i ważenie szybowców) będzie się odbywała w hangarze samolotowym w terminie 09.06.2026 w godzinach 12:00 do 18:00.

c) Organizator w ramach środków własnych i opłaty wpisowej gwarantuje:

- przygotowanie lotniska do zawodów,
 - usługi poligraficzne związane z mistrzostwami,
 - osłonę meteorologiczną,
 - utrzymanie komisji sędziowskiej,
 - utrzymanie służby startowej,
 - niezbędne usługi telekomunikacyjne (uzgodnienia ruchowe, komunikaty meteo, strona internetowa...),
 - dostęp do Internetu dla zainteresowanych
- UWAGA! - Transfer mocno ograniczony możliwościami lokalnego operatora!

d) Koszty uczestnictwa: Zawodnik lub Aeroklub Regionalny pokrywają następujące koszty:

- Wpisowe zgodnie z zapisem w sekcji C pkt 3.1 ppkt. a.
- hole - **200 PLN** za jeden hol na 600 metrów. Po wykorzystaniu pierwszych 4 holi każdy zawodnik musi zapłacić z góry za kolejne przewidywane hole w ilości i terminie określonym przez Dyrektora Mistrzostw. Opłata za niewykorzystane hole zostanie zwrócona.
- transport szybowca do i po konkurencji,
- koszty ściągnięcia z terenu przygodnego,
- koszty zakwaterowania i wyżywienia, telefonów,
- mapy.

Uwaga: Aeroklub jest płatnikiem VAT i może wystawiać faktury VAT.

3.2.4) Dodatkowa wymagana dokumentacja:

Wydruk zasięgu urządzenia Flarm stosowanego podczas zawodów powinien 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.

Zawodnik dostarczy Komisji Sędziowskiej zapis rejestratora uwzględniający uaktywnienie opcji Stealth Mode (Priv). Może to być równocześnie zapis rejestratora głównego albo odrębny zapis z zapasowego lub innego. Jeżeli zawodnik nie ma możliwości uzyskania zapisu pliku igc z rejestracją funkcji Stealth Mode, przedstawi treść pliku konfiguracyjnego urządzenia FLARM w sposób i w miejscu ustalonym przez Sędziego Głównego, na każde jego wezwanie. Wybrany sposób kontroli Stealth Mode należy opisać w Druku Rejestracyjnym.

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. PRYZRZĄDY, KTÓRE NALEŻY USUNĄĆ Z SZYBOWCA

Następujące przyrządy umożliwiające loty bez widoczności: busole Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty muszą być usunięte / zasłonięte i zaplombowane przez sędziego / trwale odłączone

4.1.2.3 UMIESZCZANIE NA SZYBOWCACH ZNAKÓW ZWIĘKSZAJĄCYCH WIDOCZNOŚĆ PODCZAS LOTU

- Nie wymagane

4.2.2. PROCEDURY SPRAWDZANIA CIĘŻARU SZYBOWCA

- Procedura ważenia szybowców będzie miała zastosowanie tylko dla klasy Klub A zgodnie z procedurą opisaną pod tabelą współczynników wyrównawczych 1a_Klub (Zał. Nr 1 do Regulaminu nr II).
- Ważenie i weryfikacja techniczna będzie odbywała się **9.06.2023 w godz.12.00 – 18.00** w hangarze samolotowym na lotnisku

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.a. KOMUNIKACJA RADIOWA ZE SŁUŻBAMI RUCHU LOTNICZEGO

- Podczas lotu w granicach MTMA I MCTR, wszyscy piloci muszą prowadzić nasłuch na następujących częstotliwościach:
- MTMA EPMB – 125,200 MHz
- MCTR EPMB – 123,000 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 EPBY (Bydgoszcz) - 131,005 MHz

5.3.1.b. WYMAGANIA DOTYCZĄCE TRANSMISJI DANYCH

- Brak

5.3.1.c. CZĘSTOTLIWOŚCI RADIOWE UŻYWANE PODCZAS ZAWODÓW

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

- Częstotliwość bezpieczeństwa 122,500 MHz
- Starty, holowanie, meta, lądowanie, lądowanie przygodne 119,885 MHz
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 122,500 MHz
- Korespondencja między zawodnikami 122,200 MHz do 122,900 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)
 - AIRCOM A – 122,165 MHz;
 - AIRCOM B – 119,615 MHz

5.3.1.d. CZĘSTOTLIWOŚCI PRYZNANE DLA CELÓW BEZPIECZEŃSTWA

Dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w krążeniu z innymi szybowcami oraz w odległości do 20 km od punktu odlotowego, wszyscy piloci powinni pozostawać na częstotliwości 122,500 MHz. Od rozpoczęcia startu ziemnego aż do opuszczenia strefy wyczepienia oraz od 10 km przed linią mety, aż do opuszczenia pasa lądowań każdy pilot musi pozostawać na częstotliwości 119,885 MHz.

G. PROCEDURY ZAWODÓW

7.1 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 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.

7.2.2 Granice lotniska

Zdefiniowane w AIP Polska

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

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wyczepienia szybowców poniżej wysokości 800m AMSL (QNH). Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych. 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 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.

- **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 otwarcia startu lotnego.

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 122,500 MHz oraz 119,885MHz w języku polskim:

- **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

- **W momencie otwierania startu lotnego:**

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

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

Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości zostaną każdorazowo określone na odprawie i na arkuszu zadania dnia. Ograniczenie wysokości w procedurze będzie podawane w metrach nad średni poziom morza (według ciśnienia QNH).

7.6.1. GRANICE OBSZARU ROZGRYWANIA ZAWODÓW

Zostaną określone w pliku tekstowym i opublikowane:

- na stronie strona www.zawody.lisie.pl/
- ma stronie soaring spot zawodów

7.6.2. 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. POWRÓT NA HOLU Z TERENU PRZYGODNEGO - 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 o współrzędnych lotniska EPGI.

Dla poprawy bezpieczeństwa, organizator może zwiększyć promień mety

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 119,885 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed środkiem *Okręgu Mety*.

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

Przykład: „AL dziesiąty kilometr”.

Piloci przecinający linię mety powyżej 50m 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”.** W przypadku ustalenia na odprawie inauguracyjnej linii mety w kształcie okręgu, stosowne procedury zostaną zawodnikom wytłumaczone.

Uwaga: Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Przecięcie linii mety będzie kontrolowane przez GNSS i (w przypadku przecięcia linii mety poniżej 400m AMSL) wizualnie przez komisję sędziowską. Czas przecięcia linii mety będzie interpolowany do najbliższej sekundy od ostatniego fix-a przed linią mety i pierwszego fix-a po przecięciu linii mety. Zawodnik, który nie przetnie linii mety przed czasem zamknięcia będzie miał zaliczoną odległość do ostatniego fix-a poprzedzającego czas zamknięcia linii mety. Kierunek i prędkość wiatru będą podawane przez kierownika lotów na częstotliwości 119,885 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 119,885 MHz. Pilot, który nie ukończył zadania lub z innego powodu zamierza wylądować na lotnisku powinien włączyć się do kręgu nad lotniskowego na pozycje „ z wiatrem” i wylądować na wskazanym podczas odprawy pasie lądowań, chyba że kierownik lotów wyda inne polecenie. Przed włączeniem się do kręgu nad lotniskowego pilot powinien podać przez radiostacje następujące informacje:

- Odległość do lotniska;
- Sposób włączenia się do kręgu nad lotniskowego;

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

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 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 akceptowany przez Sędziego Głównego zapis na nośniku magnetycznym i nie certyfikowany GNSS FR (jeśli był stosowany)

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 nie certyfikowany 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. Posiadany Rejestrator GNSS zatwierdzony przez Międzynarodową Komisję Szybowcową (IGC FAI) roku oraz musi posiadać skalowanie sondy ciśnieniowej. Zaleca się posiadanie zapasowego rejestratora GNSS FR, którym będzie mogło być urządzenie nie zaakceptowane przez IGC. **W przypadku lądowania poza granicami lotniska EPGI natychmiast po przyjeździe na lotnisko** – raport z lądowania („Outlanding Report”) i rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis na nośniku magnetycznym i nie certyfikowany GNSS FR, jeśli był stosowany. Jeśli pilot stosuje nie certyfikowany GNSS FR i nie odda natychmiast po przyjeździe na lotnisko EPGI, 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 magnetycznych muszą być zapisane w formacie IGC. Nośnik magnetyczny musi być czytelnie oznaczony. Numer konkursowy i oznaczenie statusu urządzenia „główne” lub „zapasowe” uznaje się jako minimum opisu nośnika. Dostarczenie niezbędnego osprzętu do odczytu nie certyfikowanych GNSS FR i nośników magnetycznych jest obowiązkiem pilota. 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.

Lista współczynników wyrównawczych

Obowiązuje Tabela nr 1b dla klasy 1a_KLUB i 1c_15m w Załączniku nr 1do II Regulaminu Zawodów ważna na dzień rozpoczęcia zawodów. Lista współczynników będzie opublikowana na Tablicy Oficjalnej.

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 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 zawodnicy SMP sklasyfikowani na pierwszych trzech miejscach otrzymają dyplomy i medale stosowne do zajętego miejsca. Po wręczeniu medali będzie ściągnięta z masztu flaga narodowa i będzie odegrany narodowy hymn Polski.
- Poczet 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.
- W Ogólnopolskich Zawodach Szybowcowych Aeroklub Nadwiślański przyznaje dyplomy potwierdzające zajęcia miejsca na podium.

POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Niespełnienie wymogów zawartych w tym regulaminie może spowodować niedopuszczenie pilota do zawodów.
2. Nowe informacje będą systematycznie zamieszczane na stronie internetowej zawodów <http://www.Zawody.lisie.pl/> i w miarę możliwości będą wysyłane na adresy mailowe zawodników, którzy przyślą zgłoszenia.
3. Intencją organizatorów jest przeprowadzenie zawodów na jak najwyższym poziomie organizacyjnym sportowym. Jednym z warunków jest przestrzeganie terminów. Przesłanie zgłoszeń w terminie pozwoli nam lepiej przygotować się na Wasze powitanie. Dlatego proszę o jak najwcześniejsze nadsyłanie zgłoszeń.
4. Jesteśmy otwarci na pomysły usprawniające organizację zawodów

Dyrektor Mistrzostw
Monika Celmer

Koniec