



**OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE
W KLASIE KLUB A I KLUB B
Lisie Kąty 31.07 - 08.08.2026**



REGULAMIN LOKALNY

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW.

1) NAZWA I TERMIN ZAWODÓW

**OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE
W KLASIE KLUB A I KLUB B
Lisie Kąty 31.07 - 08.08.2026**

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:	13.01.2026
Termin wpłaty wpisowego:	1.07.2026
Weryfikacja zgłoszeń:	1.07.2026
Koniec przyjmowania zgłoszeń:	31.07.2026 (Uwaga!–patrz punkt C3.1b)
Trening zawodników:	29.07-30.07.2026
Ostateczny termin przybycia na zawody	31.07.2026 (piątek) godz. 19.00
Rejestracja zawodników:	31.07.2026 w godz.12.00 -19.00*
Ważenie szybowców (hangar samolotowy)	31.07.2026 godz 11:00-18:00
Odprawa inauguracyjna:	31.07.2026 godz. 20.00
Oficjalne otwarcie zawodów:	31.07.2026 godz. 20.00
Rozgrywanie konkurencji:	1.08-08.08.2026 **
Ceremonia zakończenia zawodów i wręczenia nagród:	08.08.2026 godz. 20.00 (sobota)

*Rejestracja zawodników zostanie zakończona w dniu **31.07.2026** (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:	Jakub Jankowiak
Kierownik Sportowy:	Zbigniew Siwik
Kierownik Lotów:	Bartosz Staszak
Sędzia Główny:	Zbigniew Meller
Obsługa Meteorologiczna:	Zbigniew Siwik
Kierownik Administracyjny:	Marianna Osinkiewicz
Komisarz Zawodów:	Bartosz Staszak
Inspektor Bezpieczeństwa	Mateusz Zakrzewski

5) ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW

Adres:	Aeroklub Nadwiślański ul. Mickiewicza 27/1 86-300 Grudziądz
Telefon:	601 670 657
e-mail:	administracja.an@lisie.pl
Internet:	http://www.zawody.lisie.pl/
Konto bankowe:	ERSTE Bank Polska 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. Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe – klasa 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.

2. Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe – klasa klub B (OZS klub B):

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

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 9:00 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) Przysyłanie zgłoszeń

Przysłanie w nieprzekraczalnym terminie do dnia **31.07.2026r.** zgłoszenia elektronicznego na stronie internetowej <http://www.zawody.lisie.pl>
Zasady kwalifikowania do OZS w klasie Klub A.

a) Kolejność wpłaty wpisowego

b) Piloci którzy znajdują się poza limitem zakwalifikowanych zawodników otrzymują status rezerwowych z zachowaniem kolejności terminu wpłaty wpisowego. Pilot rezerwowy może zastąpić zawodnika z listy zakwalifikowanych w danej klasie, który zrezygnuje ze startu.

Lista zgłoszonych zawodników.

Na stronie internetowej zawodów na bieżąco publikowana będzie uaktualniana (nie rzadziej niż raz na 2 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 60 pilotów. Maksymalny limit zawodników w klasie Klub A to 40 oraz w klasie klub B to 20.

Oplaty wpisowe i koszty uczestnictwa

a) **Wpisowe:**

Wpłata wpisowego w nieprzekraczalnym terminie do dnia **1.07.2026.** na rachunek bankowy organizatora – Aeroklubu Nadwiślańskiego:

42 1090 2590 0000 0001 2340 6327

w wysokości :

OZS Klub A i B 800,- PLN od jednego zawodnika,

**UWAGA! - Wpisowe po dniu 1.07.2026 wynosi 1000,- PLN dla
OZS Klub A i B**

Dla osób biorących udział w OZS Lisie 2025 wpisowe wynosi 750zł!

**ORGANIZATOR NIE BĘDZIE ZWRACAŁ WPISOWEGO PO DNIU 19.07.2026r
jeśli na jego miejsce nie będzie innego zawodnika !!!**

b) **Procedura rejestracji i weryfikacji technicznej szybowców:**

Po przybyciu w dniu 31.07.2026 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. 31.07.2026 zarówno sekretariat jak i biuro rejestracji czynne będą w godzinach od 10:00 do 19:00. Ważenie jest obowiązkowe dla wszystkich szybowców klasy Klub A, które będzie odbywać się w hangarze samolotowym od godziny 11:00 – 18:00. Będą uwzględniane wyniki ważenia z poprzednich zawodów, należy je podać w hangarze samolotowym w wyżej wymienionych godzinach.

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
- Opłata za wpis zawodników do Światowego Rankingu Pilotów Szybowcowych FAI

UWAGA! - Transfer mocno ograniczony możliwościami lokalnego operatora!

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

- Wpisowe zgodnie z sekcji C pkt 2 ppkt. a.
- hole - **220 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 ściągania z terenu przygodnego,
- koszty zakwaterowania i wyżywienia, telefonów,
- mapy.

Uwaga: Aeroklub jest płatnikiem VAT i może wystawiać faktury za wpisowe, hole i zakwaterowanie. Chęć otrzymania faktury należy zgłosić **przed** płatnością!!!

3.2.4) Dodatkowa wymagana dokumentacja:

3.2.4 DODATKOWA WYMAGANA DOKUMENTACJA

Wydruk zasięgu urządzenia FLARM w formie elektronicznej, stosowanego podczas zawodów musi być dostarczony organizatorowi przed rejestracją na adres e-mail. **szybolki@wp.pl**

Link do strony gdzie można wgrać swoje pliki z FLARMaby wygenerować wydruk zasięgu:

<https://www.flarm.com/en/support/tools-software/range-analysis/>

Do analizy najlepiej wstawić 16 plików na raz a nie jeden - na tyle maksymalnie pozwala narzędzie. Do analizy najlepiej użyć plików z zawodów lub obozów gdzie latało wiele szybowców. Jeżeli zawodnik nie miał możliwości wcześniejszego wykonania lotów dopuszcza się dostarczenie wyników zasięgu FLARM po pierwszym locie wykonanym w trakcie zawodów,

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 UWAGI: UMIESZCZANIE NA SZYBOWCACH ZNAKÓW ZWIĘKSZAJĄCYCH WIDOCZNOŚĆ PODCZAS LOTU

- Nie wymagane

E. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE

5.2 Odprawy

- Odprawy będą prowadzone w sali bankietowej.

- Podczas odprawy będzie sprawdzana obecność wszystkich zawodników. Nieobecność może spowodować niedopuszczenie zawodnika do konkurencji.

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 - 119,885 MHz
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 122,500 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.

F. PROCEDURY ZAWODÓW

7.1 Każdego dnia do godziny **09:00** 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.

7.4.2 Rodzaje i definicje startów lotnych, które będą wykorzystane

Linia Startu - odcinek linii prostej o długości minimum 10 km (licząc po 5 km od punktu odlotu określającego linię startu) i maksimum 20 km (licząc po 10 km od punktu odlotu określającego linię startu) położony prostopadle do linii wiodącej do pierwszego PZ. Może być stosowana tylko dla konkurencji Wyścigowych RT

CYLINDER STARTU

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.

Wszystkie powyższe informacje w tym parametry Linii i Cylindra startu będą podane podczas odprawy przedlotowej i zapisane w arkuszu zadania dnia.

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

Rejon rozgrywania zawodów obejmuje północną Polskę

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 PRZYGODNIEGO - 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 okrąg lini mety poniżej 100m - 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 okrąg linii mety powyżej 100m 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. Przekroczenie linii mety będzie kontrolowane przez GNSS i (w przypadku przekroczenia linii mety poniżej 400m AMSL) wizualnie przez komisję sędziowską. Czas przekroczenia linii mety będzie interpolowany do najbliższej sekundy od ostatniego fix-a przed linią mety i pierwszego fix-a po przekroczeniu 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.

Od odległości 10 km od okręgu linii mety aż do zakończenia dobiegu, zabrania się wykonywania gwałtownych manewrów w zakresie zmiany kierunku i wysokości lotu.

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 radiostację 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.

G PUNKTACJA

8.1 Typ systemu punktacji

Obowiązuje 1000 - Punktowy System Punktacji.

Lista współczynników wyrównawczych

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

H. PROTESTY

9.2.3 Wysokość opłaty za protest.

Kwota wadium za złożenie protestu została ustalona na 700 zł.

I WRĘCZANIE NAGRÓD.

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

- W Ogólnopolskich Zawodach Szybowcowych Aeroklub Nadwiślański przyznaje dyplomy potwierdzające zajęcia miejsca na podium.

J. ODSTĘPSTWA OD REGULAMINU ZAWODÓW

Z uwagi na możliwość pojawienia się zakłóceń sygnału GPS zmianie ulega pkt 5.4 e II Regulaminu Zawodów Szybowcowych. Obowiązująca treść tego punktu:

Dopuszcza się możliwość nie stosowania znacznika startu (Event Marker), odejścia z cylindra startu oraz Maksymalnej Utraty Wysokości (MUW).

Można stosować więcej jak dwa rejestratory GNSS-FR. Zawodnik powinien przedstawić Komisji Sędziowskiej pierwszy przyrząd jako podstawowy (główny) i kolejne jako zapasowe, wraz ze stosowną deklaracją pisemną. Komisja Sędziowska będzie odczytywać zapis z zapasowych przyrządów tylko wtedy, gdy podstawowy zawiedzie.

Zapasowe rejestratory GNSS-FR nie muszą posiadać ciśnieniowego zapisu wysokości.

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. Przystanie 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 Zawodów
Jakub Jankowiak

Koniec