



220 SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI w klasie Klub A
OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE
w klasie 18m

Lisie Kąty 13 - 21.05.2022



REGULAMIN LOKALNY

I. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW.

1) NAZWA I TERMIN ZAWODÓW

20 SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI w klasie Klub A
OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY SZYBOWCOWE
w klasie 18m
Lisie Kąty 13 - 21.05.2022

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:	01.01.2022
Termin wpłaty wpisowego:	10.04.2022
Weryfikacja zgłoszeń:	11.04.2022
Koniec przyjmowania zgłoszeń:	02.05.2022 (Uwaga! – patrz punkt IV.6)
Trening zawodników:	12 - 13.05.2022
Ostateczny termin przybycia na zawody	13.05.2022 (piątek) godz. 19.00
Ważenie szybowców i weryfikacja techniczna sprzętu:	13.05.2022 w godz. 11.00 -19.00
Rejestracja zawodników:	13.05.2022 w godz. 10.00 -19.00
Odprawa inauguracyjna:	13.05.2022 godz. 20.00
Oficjalne otwarcie zawodów:	13.05.2022 godz. 20.00
Rozgrywanie konkurencji:	14-21.05.2022
Ceremonia zakończenia zawodów i wręczenia nagród:	21.05.2022 godz. 20.00 (sobota)

Rejestracja zawodników zostanie zakończona w dniu 13.05.2022 (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:	Krzysztof Herczyński

Kierownik Lotów:	Staszak Bartosz
Sędzia Główny:	Zbigniew Meller
Sędzia rezerwowi:	Paweł Krzywicki
Obsługa Meteorologiczna:	Tomasz Hornik
Kierownik Administracyjny:	Dorota Fischer
Komisarz Zawodów:	Sebastian Stępak

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 SA 42 1090 2590 0000 0001 2340 6327

II. CZĘŚĆ OGÓLNA

1) Klasy i klasyfikacje na zawodach:

Konkurencje będą rozgrywane w następujących klasach:

1. Szybowcowe Mistrzostwa Polski – klasa Klub A (SMP Klub A):

Uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach klasy Klub A zgodnie z Tabelą 1b II Regulaminu Zawodów Szybowcowych bez balastu wodnego. Wyniki będą obliczane z uwzględnieniem współczynników wyrównawczych zawartych w tejże tabeli.

2. Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe – klasa 18m (OZS 18m):

Uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach klasy 18m zgodnie z Tabelą 1a II Regulaminu Zawodów Szybowcowych. Wyniki będą obliczane z uwzględnieniem współczynników wyrównawczych zawartych w tejże tabeli.

2) 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. Identyfikator powinien być przyklejony w widocznej części samochodu. Przeszkolenie pomocnika w zakresie zasad bezpiecznego poruszania po polu wzlotów jest obowiązkiem pilota.

d) Organizator zastrzega sobie maksymalną ilość zawodników podczas całych zawodów w obu klasach do 60 uczestników, pierwszeństwo w zawodach mają piloci biorący udział w SMP KLUB A. Lista zawodników zakwalifikowanych do zawodów będzie upubliczniona 02.05.2022.

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.

III. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW

1) Przesyłanie zgłoszeń

Przysyłanie w nieprzekraczalnym terminie do dnia **02.05.2022r.** zgłoszenia elektronicznego na stronie internetowej <http://www.smp.lisie.pl>

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

2) 2) Opłaty wpisowe i koszty uczestnictwa

a) Wpisowe:

Wpłata wpisowego w nieprzekraczalnym terminie do dnia **10.04.2022.** na rachunek bankowy organizatora – Aeroklubu Nadwiślańskiego:

42 1090 2590 0000 0001 2340 6327

w wysokości :

SMP KLUB A	650,- PLN od jednego zawodnika,
OZS 18m	650,- PLN od jednego zawodnika,

UWAGA! - Wpisowe po dniu 10.04.2022 wynosi 850,- PLN dla klasy SMP KLUB A oraz 850,- PLN dla OZS 18m

b) Organizator w ramach dotacji Komisji Szybowcowej, 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!

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

- Wpisowe zgodnie z sekcją III pkt 2 podpkt. b.
- hole - **160 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 VAT.

3) Dodatkowa wymagana dokumentacja:

a) Dotycząca pilota:

- ważna licencja szybowcowa
- ważne na cały czas zawodów orzeczenie lekarskie (minimum do 21.05.2022);
- ważna Licencja Sportowa FAI;
- książka pilota szybowcowego z aktualnym nalotem (godzin i kilometrów) potwierdzona przez szefa wyszkolenia macierzystego aeroklubu;
- ważne na okres zawodów KTP i KWT;
- upoważnienie do samodzielnego przeglądu szybowca przed lotem (dla szybowców zarejestrowanych w Polsce).
- odbitki ksero polis ubezpieczeniowych: (brak odbitek spowoduje niedopuszczenie zawodnika do lotów).
- **NW zawodnika.**

b) Dotycząca szybowca:

- Świadectwo Zdatości do lotu (ARC)
- Świadectwo rejestracji
- Pozwolenie na radiostację;
- polisy wymaganych ubezpieczeń .

4) Ubezpieczenia.

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;
- 500 kg do 1000 kg – na kwotę minimalną 1.500.000 SDR.
- uzgodnienie warunków refundacji szkód z zakładem ubezpieczeniowym jest obowiązkiem pilota. Organizator nie będzie pośredniczył w załatwianiu spraw związanych z ubezpieczeniami.

5) Warunki uczestnictwa:

5.1 Wymagania wyszkoleniowe:

- w Klasie 18 m - 200 godz. nalotu samodzielnego i 5000 km przelotów;
- w Klasie Klub A - 150 godz. nalotu samodzielnego i 3000 km przelotów,

5.2 Zawodnik musi wykazać posiadanie aktualnego treningu szybowcowego:

a) pilot posiadający łączny nalot na szybowcach mniejszy niż 500 godz. musi wykonać w roku rozgrywania zawodów przed ich rozpoczęciem co najmniej 5 lotów na szybowcach, w czasie co najmniej 10 godzin.

b) pilot posiadający w poprzednim roku nalot na szybowcach mniejszy niż 25 godz. musi wykonać w roku rozgrywania zawodów przed ich rozpoczęciem co najmniej 3 loty na szybowcach, w czasie co najmniej 5 godzin.

6) Zasady kwalifikowania do zawodów

6.1 SMP KLUB A

- a) Piloci, którzy najpóźniej **do 10.04.2022** przed planowanym terminem rozpoczęcia zawodów (dokładna data musi być określona w PO): dokonali zgłoszenia startu w danej klasie zawodów i opłacili wpisowe, kwalifikują się w następującej kolejności:

- i) zawodnicy, którzy zajęli miejsca od 1 do 7 w SMP Klub A w roku poprzedzającym zawody,
 - ii) zdobywcy 1 i 2 miejsca w CZS z poprzedniego sezonu,
 - iii) 5 zawodników zajmujących najwyższe miejsca w QZS w roku poprzedzającym zawody, nie uwzględniając zawodników kwalifikujących się do SMP na podstawie punktów 6.1.a.i oraz 6.1.a.ii,
 - iv) zawodnicy, którzy zajęli 1 miejsce w SMPJ w roku poprzedzającym zawody, pod warunkiem, że startowali w klasie Klub A, Standard lub Standard B, na szybowcu zaliczanym do klasy Klub A,
 - v) zawodniczki, które zajęły 1 miejsce w SMPK w roku poprzedzającym zawody, pod warunkiem, że startowały w klasie Klub A, Standard lub Standard B, na szybowcu zaliczanym do klasy Klub A,
 - vi) piloci zajmujący wyższe miejsca na LR w klasyfikacji Ogólnej za rok poprzedzający rok rozgrywania zawodów,
 - vii) w przypadku, gdy wymienione powyżej w punktach i) oraz iii) zawody nie zostały uznane za rozegrane, kwalifikują się z nich zawodnicy, którzy zajęli miejsca od 1 do 3, pod warunkiem, że zostały rozegrane co najmniej 2 konkurencje,
 - viii) kwalifikacja dotyczy tylko i wyłącznie zawodników, którzy zajęli miejsca wskazane powyżej, kwalifikacja w żadnym przypadku nie przechodzi na innych zawodników.
- b) Po terminie określonym w punkcie 6.1.a, piloci którzy na liście zgłoszeń znaleźli się na miejscu dalszym niż 40 otrzymują status rezerwowych, z zachowaniem kolejności zgodnie z kryterium kwalifikacji 6.1.a.vi). Piloci zgłoszeni po terminie określonym w punkcie 6.1.a zostają dopisani do listy rezerwowych w kolejności zgodnej z datą wpłaty wpisowego (w przypadku tej samej daty ma zastosowanie kryterium kwalifikacji 6.1.a.vi). Pilot rezerwowy może zastąpić zawodnika z listy zakwalifikowanych, który zrezygnuje ze startu po ww. terminie.
- c) Jeżeli po terminie określonym w punkcie 6.1.a nie został przekroczony limit 40 zawodników, Organizator może dopuścić pilotów zgłoszonych w terminie późniejszym. Obowiązuje kolejność zgodna z datą wpłaty wpisowego (w przypadku tej samej daty ma zastosowanie kryterium kwalifikacji 6.1.a.vi). Organizator może określić nowy limit, mniejszy niż 40.
- d) Organizator zwraca zawodnikowi wpłacone wpisowe, w przypadku jego rezygnacji ze startu przed terminem określonym w punkcie 6.1.a. Organizator zwraca wpłacone wpisowe zawodnikom niezakwalifikowanym.

6.2 OZS 18m

- a) Piloci którzy dokonali zgłoszenia i opłacili wpisowe kwalifikują się zgodnie z kolejnością daty wpłaty wpisowego.

UWAGA! - Wpisowe po dniu 10.04.2022 wynosi 850,- PLN

- b) Piloci którzy znaleźli się na miejscu dalszym niż 20 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 10.04.2022.

7) Lista zawodników.

- Na stronie internetowej zawodów na bieżąco publikowana będzie uaktualniana (nie rzadziej niż raz na 2 tygodnie) lista zawodników zakwalifikowanych do startu w zawodach.

8) Procedura rejestracji

Po przybyciu w dniu 13.05.2022 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. 13.05.2022 zarówno sekretariat jak i biuro rejestracji czynne będą w godzinach od 10:00 do 19:00.

IV. WYMAGANIA TECHNICZNE

1) Obowiązkowe, dodatkowe wyposażenie.

- spadochron z ważnym przełożeniem na cały czas trwania zawodów;
 - rejestrator GNSS-FR zatwierdzony przez IGC (z ważnym skalowaniem sondy ciśnieniowej)
- W zawodach rangi SMP 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 Sędzia Główny lub Sędzia Rezerwowy może poprosić zawodnika o aktualizację skalowania.
- Zaleca się stosować urządzenia takie jak: wariometry elektryczne z funkcją audio, komputery szybowcowe..
- urządzenie wspierające unikanie kolizji FLARM, z aktualnym na dany rok oprogramowaniem, za wyjątkiem klas klub B w dowolnych zawodach i wszystkich klas SMPJ; w urządzeniu musi być aktywny Stealth Mode (zapis w pliku konfiguracyjnym: \$PFLAC,S,PRIV,1), musi być aktywna funkcja No Track (zapis w pliku konfiguracyjnym: \$PFLAC,S,NOTRACK,1), zaleca się uaktywnienie Competition Mode (zapis w pliku konfiguracyjnym: \$PFLAC,S,CFLAGS,2),
 - Interwał zapisu danych w przynajmniej jednym urządzeniu GNSS musi wynosić 1 sek. Interwał zapisu danych w głównym GNSS-FR musi wynosić nie więcej niż 5 sek. Zaleca się zagęszczanie zapisu danych GNSS w rejonie PZ.
 - Podczas zawodów będzie można korzystać z **Flarm Stealth Mode**
- Zaleca się posiadanie zapasowego rejestratora GNSS FR, którym będzie mogło być urządzenie nie zaakceptowane przez IGC.

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.

3) Procedury sprawdzania ciężaru szybowca

- Ważenie szybowców w OZS klub A jest obowiązkowe oraz jest warunkiem dopuszczenia do udziału w zawodach.
- Ważenie będzie odbywało się **13.05.2022 w godz.11.00 – 19.00** w hangarze samolotowym na lotnisku.

V. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE

1) 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).

2) 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

3) Częstotliwość służąca poprawie bezpieczeństwa pilotów

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.

4) I. 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.

VI. KONKURENCJE

1) Typy konkurencji, które będą wyznaczane.

- Konkurencja wyścigowa (RT),
- Konkurencja obszarowa (AAT).

VII. 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.

1) Granice lotniska

Zdefiniowane w AIP Polska

2) 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.

3) 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.

4) Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego.

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 122,500 MHz oraz 122,805MHz 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

5) 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).

6) Event Marker i Slot startowy

Organizator ma możliwość zastosowania znacznika startu zgodnie z II regulaminem zawodów szybowcowych.

Organizator ma możliwość zastosowania Slotów Startowych zgodnie z II regulaminem zawodów szybowcowych.

7) 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. .

8) Typy i definicje mety, które będą wykorzystane

Meta w kształcie okręgu o promieniu 3 km wokół Końcowego Punktu Trasy, którym będzie punkt o współrzędnych lotniska EPGI.

9) Procedury dolotowe

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.

10) 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 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 do lotniska;
- Sposób włączenia się do kręgu nadlotniskowego;

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.

11) 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 EPGL 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 EPGL, 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.

VIII. PUNKTACJA

1) Typ systemu punktacji

Obowiązuje 1000 - Punktowy System Punktacji.

2) Lista współczynników wyrównawczych

Obowiązuje Tabela nr 1b dla klasy 1a_KLUB i 1d_18m w Załączniku nr 1 do II Regulaminu Zawodów ważna na dzień rozpoczęcia zawodów. Lista współczynników będzie opublikowana na Tablicy Oficjalnej.

3) LISTA PUNKTÓW KARNYCH

Zła, spóźniona lub niedostateczna informacja
Brak aktywnej funkcji FLARM Stealth Mode (Priv)
Pierwsze przekroczenie – 100 pkt
Następne przekroczenia – 100 pkt
Maksymalna kara – 100 pkt
Brak aktywnej funkcji FLARM NoTrack
Pierwsze przekroczenie – 10 pkt
Następne przekroczenia – 50 pkt
Maksymalna kara – 100 pkt

XIX. PROTESTY

Wysokość opłaty za protest.

Kaucja za złożenie protestu została ustalona na 200 zł.

X. WRĘCZANIE NAGRÓD.

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

XI. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Niespełnienie wymogów zawartych w tym piśmie 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. Przesyłanie 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