

Warszawa, dnia 28.07.2010 r.



KOMISJA SZYBOWCOWA
AEROKLUBU POLSKIEGO

Uchwała KS nr 46 /25/07/2010

w sprawie zatwierdzenia tekstu

Regulaminu Lokalnego Mistrzostw Polski Juniorów
oraz KZS w klasie otwartej - Leszno 2010.

Po zapoznaniu się na wniosek Jarosława Kajocha z tekstem Regulaminu Lokalnego Mistrzostw Polski Juniorów oraz KZS w klasie otwartej – Leszno 2010, Komisja Szybowcowa Aeroklubu Polskiego postanawia zatwierdzić jego treść, która – w wersji jednolitej – znajduje się w uchwale na następnych stronach i zakreślona jest szarym kolorem.

Uzasadnienie: *Regulamin Lokalny Mistrzostw Polski Juniorów oraz KZS w klasie otwartej – Leszno 2010* powstał w oparciu o tekst *II Regulaminu Zawodów*.

Szczegółowe wyniki głosowania znajdują się w "Protokóle nr 46 /25/07/2010 z głosowania telekonferencyjnego".

Przewodniczący Komisji Szybowcowej AP

Warszawa, dnia 28.07.2010 r.

Tomasz Rubaj

KOMISJA SZYBOWCOWA AP

PROTOKÓŁ KS nr 46 /25/07/2010 z głosowania korespondencyjnego

przeprowadzonego w dniach 25.07. - 28.07.2010 r.

Głosowanie następującej uchwały:

Uchwała KS nr 46 /25/07/2010

- w sprawie zatwierdzenia Regulaminu Lokalnego
SMP Juniorów w kl. Std i Klub B oraz KZS w kl. Otwartej
Leszno - sierpień 2010.

	Nie brał udziału w głosowaniu	Głos przeciwko przyjęciu uchwały	Wstrzymał się od głosu	Głos za przyjęciem uchwały	Uzasadnienie, uwagi lub zdanie odrębne
Tomasz Rubaj				X	
Karol Staryszak				X	
Jacek Dankowski	X				
Michał Lewczuk				X	
Artur Rutkowski				X	
Marcin Błuś				X	
Leszek Staryszak	X				
Sławek Panasiuk				X	
Adam Markowski	X				

Podsumowanie:	3	0	0	6
----------------------	----------	----------	----------	----------

Głosowanie jest ważne. Uchwała KS nr 46 /25/07/2010 została przyjęta.

Warszawa, 28.07.2010 r. Godzina: 21.50

Protokół sporządził: *Tomasz Rubaj*

REGULAMIN LOKALNY

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW.

1) Nazwa i termin zawodów:

XXXVIII Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów (Klub B, Standard) - LESZNO - 30.07-08.08.2010

**I KZS w klasie Open
LESZNO - 30.07-08.08.2010**

1) Miejsce rozgrywania, adres organizatora:

Nazwa lotniska	Leszno - Strzyżewice
Częstotliwość Kierownika Lotów	122,30 MHz
Szerokość geograficzna	51°50'06"N
Długość geograficzna	16°31'19"E
Adres:	Aeroklub Leszczyński,

ul. Szybowników 28

64-100 Leszno

(0-65) 528-75-10

(0-65) 529-32-19

Telefax

Telefon

e-mail:

aeroklub.leszno@onet.eu

internet:

<http://www.aeroleszno.pl/smpj2010>

Numer konta: BZ WBK Oddział Leszno 65 1090 1245 0000 0000 2400 9789

2) Kalendarium zawodów:

Początek przyjmowania zgłoszeń:	15.06.2010
Koniec przyjmowania zgłoszeń:	30.07.2010
Termin zatwierdzenia rejestratorów lotu (GNSS FR) jako metody podstawowej:	30.06.2010
Trening zawodników:	26.07 – 30.07.2010
Termin przybycia na zawody:	30.07.2010 do godz. 19.00 (Piątek)
Rejestracja zawodników:	30.07.2010 w godz. 09.00 – 19.00*

Odprawa inauguracyjna: 30.07.2010 godz. 20.00 (Piątek)

Ceremonia otwarcia zawodów 31.07.2010 godz. 9.00(Sobota)

Rozgrywanie konkurencji 31.07 – 07.08.2010 **

Oficjalne zakończenie zawodów 07.08.2010 godz. 20.00

*** Rejestracja zawodników zostanie zakończona dnia 30.07.2010 (Piątek) o godzinie 19:00 czasu lokalnego. Zawodnicy, którzy nie zarejestrują się w powyższym terminie, nie będą dopuszczeni do startu w zawodach i nie otrzymają zwrotu wpisowego!**

**** W przypadku, gdy po dniu 07.08.2010 do rozegrania zawodów brakować będzie 1 konkurencja, dzień 08.08.2010 (Niedziela) będzie rezerwowym dniem konkursowym i w tym dniu będzie rozgrywana trzecia konkurencja.**

4) Kierownictwo zawodów:

Dyrektor Zawodów	Andrzej Majchrzak
Kierownik Sportowy	Jerzy Mierkiewicz
Kierownik Lotów	Robert Koralewski

Kierownik Techniczny	Andrzej Majchrzak
Z-ca dyrektora ds. finansowych	Ewa Stróżycka
Z-ca dyrektora ds. administracyjnych	Andrzej Majchrzak
Sędzia Główny	Dariusz Cisek
Zastępca Sędziego Głównego	Zostanie przedstawiony na pierwszej odprawie.
Obsługa Meteorologiczna	Zbigniew Siwik
Rzecznik prasowy	Jarek Adamek
Przewodniczący Komisji Sportowej	Marek Uzarowski

1.3.1. Klasy zawodów:

1. Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów - klasa klub B:

- w klasie Klub-B na szybowcach o współczynniku wyrównawczym **fs** od 1,400 do 1,090 zgodnie z Zał.1c II Regulaminu Rozgrywania Zawodów Szybowcowych edycja z dnia 30.04.2010 v.4.

Zgodnie z zapisami Regulaminu II - pkt 10.2.2 " w zawodach rangi SMP Aeroklub polski przyznaje złoty, srebrny i brązowy medal najlepszym zawodnikom posiadającym obywatelstwo polskie w każdej klasie zawodów szybowcowych".

2. Szybowcowe Mistrzostwa Polski - klasa standard:

- w klasie standard na szybowcach o współczynniku wyrównawczym **fs** zgodnie z Zał. 1b, II Regulaminu Rozgrywania Zawodów Szybowcowych edycja z dnia 30.04.2010 v.4.

Zgodnie z zapisami Regulaminu II - pkt 10.2.2 " w zawodach rangi SMP Aeroklub polski przyznaje złoty, srebrny i brązowy medal najlepszym zawodnikom posiadającym obywatelstwo polskie w każdej klasie zawodów szybowcowych".

3. Krajowe Zawody Szybowcowe w klasie Otwartej

- uwzględniająca pilotów startujących na szybowcach klasy otwartej, 15m, 18m, Std, ze współczynnikami wyrównawczymi zawartymi w załączniku nr 1a II Regulaminu Zawodów Szybowcowych edycja z dnia 30.04.2010 v.4.

Zgodnie z zapisami obowiązującego Regulaminu I (edycja 30.04.2010), kryterium uczestnictwa w zawodach rangi SMP oparte będzie na Liście Rankingowej Pilotów Szybowcowych po 2009 roku.

1.4.1. Dodatkowe zasady bezpieczeństwa.

- Kierunek krążenia w kominie termicznym określa szybowiec, który pierwszy rozpoczął krążenie.
- Maksymalna prędkość dla pojazdów poruszających się na terenie lotniska nie powinna przekraczać 25 km/h.
- Prawo wjazdu na pole wzlotów uzyskują tylko samochody oznakowane identyfikatorem wydanym przez organizatora. Identyfikator powinien być przyklejony za szybą, 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.

W uzasadnionych przypadkach organizator może przeprowadzić kontrolę, zgodnie z wymaganiami polskich przepisów antydopingowych.

B. ZGŁOSZENIA

3.4.1. Przysyłanie zgłoszeń.

Przysyłanie zgłoszenia w nieprzekraczalnym terminie do dnia **30.07.2010** na adres Aeroklubu Leszczyńskiego. Akceptowane będą następujące rozwiązania:

- Przysyłanie zgłoszenia (na druku zgłoszeniowym zał. nr 1) pocztą, faxem lub emailem (zeskanowanego zgłoszenia);
- Zgłoszenie elektroniczne na stronie internetowej (pod warunkiem podania wszystkich wymaganych danych);

Uwaga!

Jeśli będą zastosowane rozwiązania określone w punkcie 1B, to druk zgłoszenia ze wszystkimi podpisami musi być dostarczony do biura rejestracji **w ostatecznym terminie do dnia 30.07.2010 przed godziną 19:00 czasu lokalnego.**

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

3.4.2. Oplata wpisowa i koszty uczestnictwa.

Oplata „wpisowego” z tytułu uczestnictwa w zawodach wynosi **400,- PLN** od jednego szybowca w nieprzekraczalnym terminie do dnia **30.07.2010r.** (decyduje data wpływu pieniędzy na konto Aeroklubu Leszczyńskiego w Lesznie).

Konto Bankowe:

Aeroklub Leszczyński
ul Szybowników 28
64-100 Leszno

- nazwa banku: **BZ WBK Oddział Leszno**
- numer konta bankowego: **65 1090 1245 0000 0000 2400 9789**

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

- usługi poligraficzne związane z mistrzostwami
- wodę do tankowania szybowców
- osłonę meteorologiczną
- utrzymanie komisji sędziowskiej
- utrzymanie służby startowej
- niezbędne usługi telekomunikacyjne (odbiór komunikatów meteorologicznych, uzgodnienia ruchowe...)
- dostęp do Internetu

b) Zawodnik lub Aeroklub Regionalny pokrywają następujące koszty:

- wpisowe – 400 zł. od jednego zawodnika.
- koszty holi do konkurencji. Koszt 1 holu wynosi 100 zł. Organizator przewiduje też możliwość startu za wyciągarką po wcześniejszym wykupieniu biletu na ten rodzaj startu w biurze Aeroklubu Leszczyńskiego -koszt 1 ciągu będzie wynosił 25,00 zł;
- koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji.
- koszty ściągania z terenu przygodnego.
- koszty zakwaterowania i wyżywienia.
- transport samolotem z lotnisk i lądowisk w uzgodnieniu z CSS Leszno.

Uwaga: Wszystkie należności na rzecz Aeroklubu Leszczyńskiego należy regulować gotówką lub przelewem na konto. Aeroklub Leszczyński jest płatnikiem VAT i może wystawiać faktury VAT.

C. WYMAGANIA TECHNICZNE.

4.1.1. Obowiązkowe, dodatkowe wyposażenie.

- Spadochron z ważnym przełożeniem na cały czas trwania zawodów.
- Mapa lotnicza Polski w skali 1:5000.000 z aktualnymi strefami lotnisk komunikacyjnych (CTR) w Poznaniu, Wrocławiu, Łodzi, Babimoście, Katowicach, Bydgoszczy, Szczecinie oraz aktualnymi strefami lotnisk wojskowych (MATZ) w Krzesinach, Powidzu, Łasku, Łęczycy, Inowrocławiu, Mirosławcu, Świdwinie, obszarami kontrolowanymi lotnisk komunikacyjnych (TMA) w Poznaniu, Wrocławiu, Szczecinie, Krakowie, Gdańsku, Warszawie oraz strefami niebezpiecznymi (D), ograniczonymi (R), zakazanymi (P) wewnątrz rejonu rozgrywania zawodów. Organizator będzie czynił starania w celu umożliwienia zakupu aktualnej mapy z zaznaczonymi punktami zwrotnymi i wszystkimi w/w strefami.
- Rejestrator GNSS zatwierdzony przez Międzynarodową Komisję Szybowcową (IGC FAI) przed dniem 14.03.2010 roku ze skalowaniem sondy ciśnieniowej.

W zawodach rangi SMP i KZS 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 Komisja Sportowa może poprosić zawodnika o aktualizację skalowania.

Zaleca się posiadanie zapasowego rejestratora GNSS FR, którym będzie mogło być urządzenie nie zaakceptowane przez IGC. Szczegóły dotyczące niecertyfikowanych urządzeń rejestrujących opisane są w pkt 5.4 II Regulaminu Zawodów.

4.1.2.b. Przyrządy, które należy usunąć z szybowca.

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.

4.1.2. Umieszczanie na pokładzie przekaźnika danych GNSS w celu publicznego pokazu zapisów lotu.

Organizator nie przewiduje umieszczania na pokładzie szybowców zestawów do wizualizacji przebiegu lotu online.

4.2.2. Procedury sprawdzania ciężaru szybowca.

Organizator nie przewiduje dodatkowego ważenia szybowców przed lotem.

D. 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.c. Częstotliwości radiowe używane podczas Zawodów.

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

- Częstotliwość bezpieczeństwa 122,500 MHz
- Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,300 MHz, rezerwowa 122,900 MHz.
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 122,500 MHz
- Nasłuch podczas przebywania w MATZ 122,400 MHz

5.3.1.d. Częstotliwość służąca poprawie bezpieczeństwa pilotów.

Ze względu na bardzo dużą ilość szybowców startujących w obu klasach zawodów w Lesznie, dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w trakcie konkurencji z innymi szybowcami, wszyscy piloci powinni pozostawać na częstotliwości 122,500 MHz. W trakcie startu, holowania i lądowania (metry) należy korzystać z częstotliwości 122.300MHz (w przypadku zablokowania częstotliwości na rezerwowej 122.900 MHz). Podczas wykonywania lotów w MATZ wszyscy muszą prowadzić nasłuch na częstotliwości 122,400 MHz.

E. KONKURENCJE.

6.1. Typy konkurencji, które będą wyznaczane.

- Konkurencja wyścigowa (RT),
- Konkurencja prędkościowa przez wyznaczone rejony (STAA).

Uwaga: Wyznaczone Rejony powinny być na tyle duże, by umożliwić pilotowi dostosowanie długości trasy w celu uniknięcia ukończenia konkurencji przed Wyznaczonym Czasem w przypadku, gdy osiągnie on prędkość wyższą niż przewidywano.

W związku z powyższym ustala się określenie maksymalnej długości trasy jako nie mniejszą niż $T \times 150$ km/h. Przykład: dla czasu trwania konkurencji 2 h – maksymalna długość konkurencji nie może być mniejsza niż $2 \times 150 = 300$ km.

F. PROCEDURY ZAWODÓW.

Oficjalna tablica ogłoszeń znajduje się w holu głównym budynku CSS Leszno. Informacje dotyczące „Grid Order”, oraz „Grid Time” będą dodatkowo wywieszane na drzwiach hangaru szybowcowego

Każdego dnia do godziny 08:15 czasu lokalnego będzie opublikowany na tablicy oficjalnej schemat ustawienia szybowców na starcie - „Grid Order”, określający Grid Time i kierunek startu. Podczas ustawiania szybowca na starcie 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 wszelki inny sprzęt pomocniczy. W trakcie holowania do konkurencji obowiązuje ZAKAZ poruszania się samochodami na płycie lotniska. W wyjątkowych wypadkach taką zgodę może udzielić Kierownik Lotów.

7.1.d. Przepisy dotyczące zrzucania balastu wodnego na starcie.

Dozwolone bez ograniczeń.

7.2.2. Granice lotniska.

Zdefiniowane w pkt 7.2.1.a. II Regulaminu Zawodów (będą wywieszane na tablicy głównej).

W przypadku lądowania szybowca 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 (podczepienie 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 w przypadku motoszybowców.

Uwaga. W celu usprawnienia procedury holowania, organizator ustala wysokość wyczepienia na 594m AMSL. W uzasadnionych przypadkach Kierownik Sportowy zawodów może podnieść wysokość wyczepienia do 694m AMSL.

- 7.3.2.a.** Motoszybowce wykonujące samodzielny start muszą przestrzegać tej samej procedury startu jak szybowce holowane za samolotem w danej klasie. Wyłączenie silnika musi nastąpić poniżej wysokości 594 m w strefie wyczepienia. W uzasadnionych przypadkach organizator może podwyższyć wysokość wyczepienia do 694 m.
- 7.3.2.b.** W przypadku, gdy pilot motoszybowca zażąda drugiego startu ziemnego, przed rozpoczęciem kolejnego startu musi wylądować lub zastosować się do *Procedury Ponownego Startu* dla motoszybowców opisanej w pkt. 7.3.2.c., w przeciwnym razie punktacja naliczana mu będzie do pozycji, w której włączył silnik (MoP).
- 7.3.2.c.** Organizator może na *Odprawie* zezwolić na wykonywanie *Procedury Ponownego Startu* dla motoszybowców, która nie będzie wymagała lądowania. Podczas wykonywania *Procedury* piloci motoszybowców muszą przestrzegać następujących zasad:
- *uruchomienie silnika musi nastąpić w kręgu nadlotniskowym;*
 - *musi być zgłoszone przez radio i potwierdzone przez obserwatora (kierownika lotów, kierownika sportowego lub sędziego);*
 - *po uruchomieniu silnika pilot musi nabierać wysokość zgodnie z procedurą dla motoszybowców do strefy wyczepienia.*
 - *wyłączenie silnika musi nastąpić w strefie wyczepienia na wysokości nie większej, niż określona w danym dniu wysokość wyczepienia.*
 - *łączna suma startów za samolotem i wykonanych *Procedur Ponownego Startu* z punktu 7.3.2.c. nie może być wyższa niż trzy.*

Uwaga: W przypadku motoszybowców posiadających silnik (MoP), który można włączać podczas lotu (w tym silnik marszowy), obowiązują procedury kontroli zapisu hałasu opisane w pkt. 5.4.h. II Regulaminu Zawodów.

Procedury startu ziemnego za samolotem:

Wysokość odczepienia zwykle będzie wynosiła 594 m. W uzasadnionych przypadkach wysokość holowania może być podniesiona do 694 m. Informacja o podniesieniu wysokości odczepienia musi być ogłoszona podczas odprawy lub przez radio na częstotliwości 122,300 MHz, najpóźniej na 10 minut przed rozpoczęciem startów ziemnych. W każdej kolejce startów dla wszystkich pilotów danej klasy musi obowiązywać taka sama wysokość odczepienia lub wyłączenia silnika dla szybowców startujących przy pomocy własnego napędu.

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 794m. 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 10 km, położony prostopadłe do linii wiodącej do pierwszego PZ lub do środka Wyznaczonego Rejonu.

7.4.3.a. Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego.

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 122,500 MHz w języku polskim i angielskim:

- **Po starcie ostatniego szybowca z klasy:**

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

- **Na 5 minut przed otwarciem startu lotnego:**

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

- W momencie otwierania startu lotnego:

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

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

Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości (jeśli będzie zastosowana procedura z pkt. 7.4.3.b. II Regulaminu Zawodów) 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).

7.4.5. Znacznik Startu

Organizator nie przewiduje wprowadzenia znacznika startu.

7.6.1. Przekroczenie podczas lotu Obwiedni Zawodów traktowane jest jak Pozorne Lądowanie Przygodne w miejscu przecięcia Obwiedni i nie jest dodatkowo karane. Wszelkie naruszenie regulaminu po przecięciu Obwiedni spowoduje przyznanie kary zgodnie z Listą Punktów Karnych pkt. **8.10**.

7.6.2.a. 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 Wymagania i warunki dotyczące powrotu na holu po lądowaniu przygodnym:

Powrót na holu za samolotem jest możliwy tylko z lotnisk i lądowisk. Po powrocie należy oddać wypełniony druk „Outlanding Report”.

7.7.1. Typy i definicje mety, które będą wykorzystane:

- a. Linia Mety w kształcie linii prostej o długości 1 km.
- b. Meta w kształcie okręgu o promieniu 3 km wokół Końcowego Punktu Trasy, którym będzie punkt o współrzędnych lotniska EPLS.

7.7.3.a. Procedury dolotowe:

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,300 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed linią 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: „AI 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: „AI 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. 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 122,300 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 122,300 MHz.

Pilot, który nie ukończył zadania lub z innego powodu zamierza wylądować na lotnisku powinien włączyć się do kręgu nadlotniskowego na pozycje „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, wchodzi 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 pojazdu (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 niecertyfikowany 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 niecertyfikowany GNSS FR i nie odda w czasie 45 minut od czasu lądowania, to zapisy w nim zawarte nie będą przedstawiały wartości w rozumieniu dokumentacji konkurencji.

W przypadku zażądania przez Komisję Sędziowską zapasowego urządzenia kontroli przelotu, pilot zobowiązany jest spełnić żądanie w ciągu 60 minut od powiadomienia. Przez powiadomienie należy rozumieć poinformowanie zawodnika przez członka komisji sędziowskiej bezpośrednio lub przez telefon komórkowy.

Posiadany Rejestrator GNSS zatwierdzony przez Międzynarodową Komisję Szybowcową (IGC FAI) przed dniem 30.04.2010 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 Leszno 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 niecertyfikowany GNSS FR jeśli był stosowany. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda natychmiast po przyjeździe na lotnisko w Lesznie, to zapisy w nim zawarte nie będą przedstawiały wartości w rozumieniu dokumentacji konkurencji.

W przypadku zażądania przez Komisję Sędziowską zapasowego urządzenia kontroli przelotu, pilot zobowiązany jest spełnić żądanie w ciągu 60 minut od powiadomienia.

Przez powiadomienie należy rozumieć poinformowanie zawodnika przez członka komisji sędziowskiej bezpośrednio lub przez telefon komórkowy.

Powyższą dokumentację należy dostarczyć do biura komisji sędziowskiej lub do miejsca wskazanego przez Sędziego Głównego.

Zapisy GNSS na nośnikach 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 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.

8.2.4. Lista współczynników wyrównawczych.

KZS w klasie Otwartej - Załącznik nr 1a do II Regulaminu Zawodów – edycja 1.10.2009 r. wydanie z 30.04.2010 wersja v.4

SMP Juniorów w klasie Standard - Załącznik nr 1b do II Regulaminu Zawodów – edycja 1.10.2009 r. wydanie z 30.04.2010 wersja v.4

SMP Juniorów w klasie Klub B - Załącznik nr 1c wiersz 1-8 do II Regulaminu Zawodów – edycja 1.10.2009 r. wydanie z 30.04.2010 wersja v.4

8.3.2. Kara za lądowanie przygodne (M).

Nie obowiązuje.

H. PROTESTY.

9.2.3. Wysokość opłaty za protest.

Kaucja za złożenie protestu została ustalona na 200 zł.

I. WRĘCZANIE NAGRÓD.

10.2.1. Wymagania dotyczące flag i taśm magnetofonowych lub płyt CD (hymny narodowe).

Podczas ceremonii otwarcia będzie wciągnięta na maszt flaga narodowa i będzie odegrany narodowy hymn Polski. Poczta Sztandarowa będzie się składał z ubiegłorocznych medalistów Mistrzostw. Od momentu rozpoczęcia mistrzostw 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. Poczta Sztandarowa będzie się składał z aktualnych medalistów Mistrzostw.

Wszyscy zawodnicy mają obowiązek uczestniczenia w ceremoniach otwarcia i zakończenia mistrzostw. Zwycięzcy zawodów w każdej klasie zostaną wyłonieni zgodnie z zapisami pkt. 1.2.2. II Regulaminu Zawodów.

10.2.2. W zawodach rangi SMPJ Aeroklub Polski przyznaje złoty, srebrny i brązowy medal najlepszym zawodnikom posiadającym obywatelstwo polskie w każdej klasie zawodów szybowcowych. AP przyznaje również dyplomy potwierdzające otrzymanie medali.

W zawodach rangi KZS Aeroklub Polski przyznaje dyplomy zawodnikom, którzy zajęli trzy czołowe lokaty.

Dyrektor Mistrzostw

(-)

Andrzej Majchrzak

Koniec

Zatwierdzono uchwałą Komisji Szybowcowej -

KS nr 46/25/07/2010.