**REGULAMIN LOKALNY**

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW

NAZWA ZAWODÓW

**11** **Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie 15 m**

**26 Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet**

MIEJSCE ROZGRYWANIA ZAWODÓW

Leszno Strzyżewice EPLS

ARP 51°50’06’’N 16°31’19’’E

HARMONOGRAM ZAWODÓW

Koniec przyjmowania zgłoszeń: 07.04.2021

Dzień treningowy dla zawodników 06-07.05.2021

Rejestracja zawodników: 07.05.2021 w godz. 10:00 – 20:30

Oficjalna odprawa inauguracyjna: 07.05.2021 godz. 21:00

Ceremonia otwarcia zawodów: 08.05.2021 godz. 09:00

Rozgrywanie konkurencji : 08.05 – 16.05.2021

Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów: 16.05.2021 godz. 20:00

Termin składania odwołań do Komisji Szybowcowej 07.03.2021

Rejestracja zawodników zostanie zakończona w dniu 07.05.2021 o godzinie 20:30 czasu lokalnego. Zawodnicy, którzy nie zarejestrują się w powyższym terminie, nie będą dopuszczeni do startu w zawodach i nie otrzymają zwrotu wpisowego.

KIEROWNICTWO ZAWODÓW

Dyrektor Zawodów: **Tomasz Krok**

Kierownik Sportowy: **Tomasz Krok**

Kierownik Lotów: **Robert Koralewski**

Biuro Meteorologiczne: **Zbigniew Siwik**

Sędzia Główny: **Marek Uzarowski**

Komisarz Zawodów: **Wojciech Batog**

ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW

Aeroklub Leszczyński

ul. Szybowników 28

64-100 Leszno

Telefon: **065 529 32 19; 505-492-178**

e-mail: **biuro@aeroklub.leszno.pl**

[**http://www.aeroklub.leszno.pl/**](http://www.aeroklub.leszno.pl/)

B. CZĘŚĆ OGÓLNA

KLASY NA ZAWODACH

* 15 m – Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach zaliczonych do klasy 15 m zgodnie z aktualną tabelą zamieszczą na stronie internetowej zawodów.
* Club A – Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotki polskie i zagraniczne, na szybowcach zaliczonych do klasy Club A zgodnie z aktualną tabelą zamieszczą na stronie internetowej zawodów.

DODATKOWE ZASADY BEZPIECZEŃSTWA

* Kierunek krążenia w kominie termicznym określa szybowiec, który pierwszy rozpoczął krążenie.
* Maksymalna prędkość dla pojazdów poruszających się na terenie lotnisku nie powinna przekraczać 25 km/h
* 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.

KRAJOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE TESTÓW ANTYDOPINGOWYCH

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

C. ZGŁOSZENIE I REJESTRACJA

PRZESYŁANIE ZGŁOSZEŃ

Zgłoszenie elektroniczne na stronie internetowej do dnia 07.04.2021:

[http://www.aeroklub.leszno.pl/index.php/rejestracja/](http://www.aeroklub.leszno.pl/index.php/rejestracja/?fbclid=IwAR0SNbSLFhJBSt-sJ5Wmi2Di7UJeNcxkE9ez4wjn1y5oRVkp9tZkZPewC04" \t "_blank)

KOSZTY UCZESTNICTWA

Zawodnik pokrywa następujące koszty

SMP 15m

* wpisowe: 600 zł\* płatne do 07.04.2021
* koszty holi do konkurencji za samolotem: 1 hol 160 zł\*\*, 600 metrów AGL.
* koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji,
* koszty ściągania z terenu przygodnego,

\* po dniu 07.04.2021 opłata wpisowa wzrasta do 700 zł

\*\*wymagana przedpłata za 3 hole najpóźniej w dniu rejestracji

SMPK

* wpisowe: 500 zł\* płatne do 07.04.2021
* koszty holi do konkurencji za samolotem: 1 hol 160 zł\*\*, 600 metrów AGL.
* koszty holi do konkurencji za wyciągarką/samochodem: 1 ciąg 40zł\*\*
* koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji,
* koszty ściągania z terenu przygodnego,

\* po dniu 07.04.2021 opłata wpisowa wzrasta do 700 zł

\*\*wymagana przedpłata za 3 hole najpóźniej w dniu rejestracji

WARUNKI UCZESTNICTWA

Dotyczące pilota

* Kwalifikacja zgodnie z obowiązującym I. System Rozgrywania Zawodów Szybowcowych i Kwalifikowania Zawodników
* ważna licencja pilota szybowcowego
* ważne na orzeczenie lotniczo-lekarskie
* ważna Licencja Sportowa FAI
* ważne świadectwo radiooperatora
* polisa ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków
* minimum 200 h nalotu dowódczego i 5000 km

Wymagania aktualnego treningu:

* 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.
* Pilot posiadający w poprzednim roku nalot na szybowcach mniejszy niż 25 godz. musi wykonać w roku rozgrywania zawodów przed ich rozpoczęciem co najmniej 3 lotów na szybowcach, w czasie co najmniej 5 godzin.

UBEZPIECZENIA

Uzgodnienie warunków refundacji szkód z zakładem ubezpieczeniowym jest obowiązkiem zawodnika. Organizator nie będzie pośredniczył w załatwianiu spraw związanych z ubezpieczeniami

* Każdy pilot musi być ubezpieczony od następstw nieszczęśliwych wypadków, bez wyłączenia ryzyka uprawiania szybownictwa i startu w zawodach, na kwotę, według własnego uznania;
* Każdy szybowiec musi posiadać polisę ubezpieczeniową OC. Dla szybowców certyfikowanych na maksymalną masę startową mniejszą niż 500 kg, na kwotę 750.000 SDR a dla szybowców certyfikowanych na maksymalną masę startową od 500kg do 1000 kg – na kwotę 1.500.000 SDR

D. WYMAGANIA TECHNICZNE

Każdy biorący udział w zawodach szybowiec musi być użytkowany w taki sposób, na jaki zezwala mu *Świadectwo Zdatności do Lotu* lub *Pozwolenie na Lot* oraz musi posiadać ważne do ostatniego dnia zawodów:

* *Poświadczenie Przeglądu Zdatności do Lotu (ARC),*
* *Świadectwo Zdatności do Lotu* lub *Pozwolenie na Lot*
* Świadectwo Rejestracji,
* Pozwolenie na radiostację,
* Protokół Ważenia,
* Instrukcja Użytkowania w Locie,
* Książka szybowca.

*Zawodnicy są zobowiązani przybyć na zawody w terminie wyznaczonym w piśmie organizacyjnym wyposażeni w:*

* *sprawny technicznie szybowiec z odpowiednimi potwierdzeniami w dokumentacji technicznej,*
* *spadochron z ważnością ułożenia obejmującą czas trwania zawodów,*
* *rejestrator GNSS-FR zatwierdzony przez IGC (ze skalowaniem sondy ciśnieniowej)*
* *sprawną radiostację pokładową,*
* *urządzenie wspierające unikanie kolizji FLARM, z aktualnym na dany rok oprogramowaniem.*
* Sprzęt do kotwiczenia szybowca.
* Z szybowca muszą być usunięte/zasłonięte następujące przyrządy umożliwiające loty bez widoczności: busole; Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty.

E. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE

JEDNOSTKI MIARY

Odległość będzie podawana w kilometrach i metrach, wysokość w metrach w odniesieniu do średniego poziomu morza (według ciśnienia QNH), masa w kilogramach, kursy i radiale w stopniach. Ciśnienie QNH (hPa) i limity wysokości będą podawane na arkuszu zadania dnia. Wszystkie czasy będą podawane według obowiązującego w Polsce czasu lokalnego (UTC+2 godziny)

CZĘSTOTLIWOŚCI RADIOWE UŻYWANE PODCZAS ZAWODÓW

* Częstotliwość bezpieczeństwa ( w tym lądowanie w terenie przygodnym) 122,500 MHz
* Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,305 MHz
* Ogłoszenia czasów startu lotnego122,500 MHz

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 10km przed strefą mety, aż do opuszczenia pasa lądowań każdy pilot musi pozostawać na częstotliwości 122,305 MHz.

F. KONKURENCJE

TYPY KONKURENCJI

* Konkurencja wyścigowa (RT)
* Konkurencja Obszarowa (AAT)

G. 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 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.
* Każdego dnia o godzinie 10:00 czasu lokalnego będzie prowadzona odprawa dla zawodników.
* Zrzucanie balastu wodnego na gridzie, jest dozwolone bez ograniczeń chyba, że w trakcie odprawy ustalono inaczej.

GRANICE LOTNISKA

Schemat granic lotniska znajduje się na tablicy głównej. W przypadku lądowania wewnątrz granic lotniska podczas trwania startów ziemnych, organizator będzie ściągał szybowce poza pas lądowań swoim środkiem transportu. Obowiązkiem pilota jest współpraca z kierowcą ściągającego pojazdu (podczepianie liny i prowadzenie szybowca za skrzydło) i zastosowanie się do poleceń organizatora w celu jak najszybszego opuszczenia pasa lądowań.

PROCEDURY STARTU ZIEMNEGO DLA MOTOSZYBOWCÓW

* Motoszybowce wykonujące samodzielny start muszą przestrzegać tej samej procedury startu jak szybowce holowane za samolotem w danej klasie. Wyłączenie silnika musi nastąpić w strefie odczepienia, na lub poniżej ogłoszonej wysokości w strefie odczepienia.
* 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 poniżej, w przeciwnym razie punktacja naliczana mu będzie do pozycji, w której włączył silnik (MoP).
* 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 odczepienia,
* wyłączenie silnika musi nastąpić w strefie odczepienia na wysokości nie większej niż określona w danym dniu wysokość odczepienia,
* każdy ponowny start wlicza się do limitu startów ziemnych przysługujących zawodnikowi.

Uwaga: W przypadku motoszybowców posiadających silnik (MoP), który można włączać podczas lotu (w tym silnik marszowy), obowiązują procedury kontroli zapisu hałasu opisane w pkt. 5.5.II Regulaminu Zawodów.

PROCEDURY STARTU ZIEMNEGO ZA SAMOLOTEM

Wysokość odczepienia zwykle będzie wynosiła 700 m AMSL. W uzasadnionych przypadkach wysokość holowania może być zmniejszona do 600 m AMSL. Informacja o zmniejszeniu wysokości odczepienia musi być ogłoszona przez radio na częstotliwości 122,30 MHz, najpóźniej 10 minut przed rozpoczęciem starów 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.

OGRANICZENIA DOTYCZĄCE KRĄŻENIA SZYBOWCÓW

Zabrania się krążenia w strefach holowania i odczepienia szybowców poniżej wysokości 900 m AMSL (QNH). Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia starów ziemnych.

RODZAJE I DEFINICJE STARTÓW LOTNYCH

Linia Startu – odcinek linii prostej o długości 10 km (licząc po 5 km od punktu odlotu określającego linię startu), położony prostopadle do linii wiodącej do pierwszego PZ lub do środka Wyznaczonego Rejonu.

Cylinder Startu - Obszar wyznaczony przez okrąg, którego środek stanowi Punkt Odlotu; promień okręgu powinien być wystarczająco długi (min 2,5km) , by obejmować lotnisko wyjściowe i wszystkie strefy wyczepienia.

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…*

*Start lotny dla klasy…został otwarty o godzinie…*

LIMITY WYSOKOŚCI I PRĘDKOŚCI DOTYCZĄCE PROCEDURY STARTU LOTNEGO

Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości zostaną każdorazowo określone na odprawie i na arkuszu zadania dnia. Ograniczenie wysokości w procedurze będzie podawane w metrach AMSL (QNH).

ZNACZNIK STARTU (EM)

Obowiązkowy z wyjątkiem konkurencji w których obowiązuje slot startowy. Interwał czasowy wynosi 15 minut.

SLOT STARTOWY

Organizator dopuszcza możliwość użycia slotów startowych.

START PRZY UŻYCIU STREFY ODLOTU

Kierownik Sportowy w Zadaniu Dnia zaznaczy, jeżeli w Dniu Lotnym obowiązuje Strefa Odlotu.

Punkt Odlotu (Wyjściowy Punkt Trasy – WPT) – jest to centralny punkt Cylindra Startu.

Opcją startu może być jedynie Cylinder. Średnica cylindra nie może być mniejsza niż 5 km.

Start Lotny jest ważny, jeżeli GNSS FR wskazuje ważny fix wewnątrz Cylindra Startu po otwarciu startu lotnego lub linię prostą pomiędzy kolejnymi fiksami, przecinającą Cylinder Startu po otwarciu startu lotnego.

W celu wykonania Startu Lotnego zawodnik zaznacza fix w zapisie swojego lotu poprzez uaktywnienie funkcji EM. Każde kolejne użycie EM unieważnia wszystkie poprzednie. Za czas Startu Lotnego uznaje się czas określony w momencie uaktywnienia EM (Moment Startu). Fix w Momencie powinien znajdować się wewnątrz strefy odlotu.

Długość pierwszego boku trasy obliczana jest od fixa zapisanego w Momencie Startu do pierwszego Punktu Zwrotnego lub Wyznaczonego Rejonu.

Jeżeli ostatnie aktywowanie EM nastąpiło wcześniej, niż otwarcie startu lotnego, to za Moment Startu uznaje się otwarcie startu lotnego (jeżeli dokładnie w momencie otwarcia startu lotnego nie został zapisany fix lub nie znajduje się wewnątrz Cylindra Startu, to za Moment Startu przyjmuje się pierwszy fix zapisany po otwarciu startu lotnego i po wejściu w Cylinder Startu).

Jeżeli ostatnie aktywowanie EM nastąpiło przed wejściem szybowca do Cylindra Startu, to za Moment Startu przyjmuje się pierwszy fix po wejściu w Cylinder Startu.

Jeżeli Moment Startu nastąpił po opuszczeniu przez szybowiec Cylindra Startu, to odległość pierwszego boku oblicza się od miejsca Momentu Startu, a czas Startu Lotnego oblicza się od miejsca opuszczenia Cylindra Startu (ostatni fix wewnątrz Cylindra Startu). Powyższa opcja ma zastosowanie tylko, jeżeli Moment Startu nastąpił w czasie mniejszym lub równym od 1 minuty od opuszczenia Cylindra Startu.

Interwał czasowy pomiędzy kolejnymi deklarowanymi odejściami zawodnika na trasę wynosi 15 minut.

Jeżeli interwał czasowy pomiędzy poprzednim zadeklarowanym a kolejnym zadeklarowanym startem lotnym jest mniejszy od interwału ustalonego przez Organizatora w RL (liczą się czasy Momentów Startu), to za ważny start lotny przyjmuje się ostatni start lotny, lecz zastosowana zostaje kara – czasu oblotu trasy przez danego zawodnika, powiększony o różnicę:

(10 minut) – (różnica pomiędzy poprzednim zadeklarowanym a kolejnym startem lotnym).

Jednocześnie wynik powyższego działania nie może być mniejszy od zera.

Np. Jeżeli interwał wynosi 15 min., zadeklarowany start lotny 1 – 13.30.00, zadeklarowany start lotny 2 – 13.44.30, to czas oblotu zawodnika powiększa się o 30 sekund. Ma to zabezpieczyć przed pomyłką w przypadku niedokładnego obliczenia interwału i zmniejszyć obciążenie zawodnika ewentualną koniecznością dokładnego pilnowania tej wartości.

Jeżeli interwał czasowy pomiędzy poprzednim zadeklarowanym a kolejnym startem lotnym jest mniejszy od 2 minut, to ten kolejny start lotny jest ważny. Dopuszczalne jest tylko 1 powtórzenie startu lotnego w tych 2 minutach. Ma to umożliwić natychmiastowe ponowienie startu w przypadku, gdy zawodnik nie jest pewien prawidłowości startu.

Jeśli żaden Start Lotny nie został zadeklarowany przez Znacznik Startu lub Moment Startu nastąpił po czasie większym niż 1 minuta od opuszczenia strefy startu, to za ważny Start Lotny przyjmuje się ostatni Start Lotny (ostatnie opuszczenie strefy odlotu), lecz zastosowana zostaje kara:

i. Za pierwsze przewinienie podczas zawodów – czasu oblotu trasy przez danego zawodnika, powiększony o 5 minut.

ii. Za kolejne przewinienia – czasu oblotu trasy przez danego zawodnika, powiększony o 10 minut.

W przypadku, gdy zawodnik zadeklarował użycie w zawodach (lub w konkurencji) więcej niż 2 rejestratorów GNSS, tylko zadeklarowane jako 1-szy (główny) i 2-gi (pierwszy zapasowy) z nich będą brane pod uwagę przy ustalaniu zapisu EM, wszystkie pozostałe będą traktowane, jako urządzenia bez EM.

Pilot do Komisji Sędziowskiej zawsze przekazuje zapis z rejestratora 1-szego. Jeżeli z jakichkolwiek względów istnieje konieczność odczytu zapisu z rejestratora 2-giego, za uaktywnienie EM uznaje się ostatni zapis EM odczytany z obu rejestratorów łącznie.

START ODŁOŻONY

Organizator dopuszcza możliwość używania Znacznika Startu (Event Marker) w celu wyznaczenia momentu odejścia na trasę.

W SMP i KZS Kierownik Sportowy może w Dniu Lotnym zarządzić użycie Znacznika Startu (Event Marker) w celu wyznaczenia momentu odejścia na trasę. Organizator zawodów innych niż SMP określi w Regulaminie Lokalnym, czy przewiduje używania Znacznika Startu (Event Marker) w celu wyznaczenia momentu odejścia na trasę. Kierownik Sportowy w Zadaniu Dnia zaznaczy, jeżeli w Dniu Lotnym obowiązuje Start Odłożony.

Punkt Odlotu (Wyjściowy Punkt Trasy – WPT) – jest to centralny punkt Cylindra Startu.

Opcją startu może być jedynie Cylinder. Średnica cylindra nie może być mniejsza niż 5 km.

Start Lotny jest ważny, jeżeli GNSS FR wskazuje ważny fix wewnątrz Cylindra Startu po otwarciu startu lotnego lub linię prostą pomiędzy kolejnymi fiksami, przecinającą Cylinder Startu po otwarciu startu lotnego.

W celu wykonania Startu Lotnego zawodnik zaznacza fix w zapisie swojego lotu poprzez uaktywnienie funkcji EM. Każde kolejne użycie EM unieważnia wszystkie poprzednie. Za czas Startu Lotnego uznaje się czas określony w momencie uaktywnienia EM + 10 minut (Moment Startu). Fix w Momencie Startu (lub interpolacja między fixami w celu określenia miejsca w przypadku braku fixa w dokładnie określonym czasie) powinien znajdować się wewnątrz strefy odlotu.

Jeżeli ostatnie aktywowanie EM nastąpiło wcześniej, niż 10 minut przed otwarciem startu lotnego, to za Moment Startu uznaje się otwarcie startu lotnego.

Długość pierwszego boku trasy obliczana jest od fixa zapisanego w Momencie Startu do pierwszego Punktu Zwrotnego lub Wyznaczonego Rejonu (jeżeli w Momencie Startu nie został zapisany fix, to jest obliczana od pierwszego fixa zapisanego po Momencie Startu).

Jeżeli Moment Startu nastąpił przed wejściem szybowca do strefy odlotu, to długość pierwszego boku oblicza się od fixa następującego po Momencie Startu, znajdującego się wewnątrz strefy startu i dającego największą długość pierwszego boku.

Jeżeli Moment Startu nastąpił po opuszczeniu przez szybowiec strefy odlotu, to odległość pierwszego boku oblicza się od miejsca Momentu Startu (jeżeli w Momencie Startu nie został zapisany fix, to jest obliczana od pierwszego fixa zapisanego po Momencie Startu), a czas Startu Lotnego oblicza się od miejsca opuszczenia strefy startu. Powyższa opcja ma zastosowanie tylko, jeżeli Moment Startu nastąpił w czasie mniejszym lub równym od 1 minuty od opuszczenia strefy startu.

Jeśli żaden Start Lotny nie został zadeklarowany przez Znacznik Startu lub Moment Startu nastąpił po czasie większym niż 1 minuta od opuszczenia strefy startu, to za ważny Start Lotny przyjmuje się ostatni Start Lotny (ostatnie opuszczenie strefy odlotu), lecz zastosowana zostaje kara:

I**.** Za pierwsze przewinienie podczas zawodów – czasu oblotu trasy przez danego zawodnika, powiększony o 5 minut.

II.Za kolejne przewinienia – czasu oblotu trasy przez danego zawodnika, powiększony o 10 minut.

W przypadku, gdy zawodnik zadeklarował użycie w zawodach (lub w konkurencji) więcej niż 2 rejestratorów GNSS, tylko zadeklarowane jako 1-szy (główny) i 2-gi (pierwszy zapasowy) z nich będą brane pod uwagę przy ustalaniu zapisu EM, wszystkie pozostałe będą traktowane, jako urządzenia bez EM.

Pilot do Komisji Sędziowskiej zawsze przekazuje zapis z rejestratora 1-szego. Jeżeli z jakichkolwiek względów istnieje konieczność odczytu zapisu z rejestratora 2-giego, za uaktywnienie EM uznaje się ostatni zapis EM odczytany z obu rejestratorów łącznie.

WAŻENIE SZYBOWCÓW

|  |
| --- |
| Organizator dopuszcza możliwość ważenia szybowców.  Ważenie sprawdzające w trakcie zawodów. |
| Ważenie może być wykonywane każdego dnia zawodów. Pomiar może odbywać się w hangarze, w drodze na start oraz na gridzie. Może odbywać się również po odwołaniu konkurencji. |
| Na każdy dzień lotny Sędzia Główny wykona (niejawne) losowanie co najmniej 5 szybowców, które zostaną poddane procedurze ważenia. Dodatkowo Organizator ma prawo dokonać ważenia innych wybranych szybowców (np. czołowych zawodników w klasyfikacji łącznej). Organizator może odstąpić od ważenia w danym dniu bez podania przyczyny. |
| Pilot lub wyznaczony przez pilota zastępca musi być obecny podczas ważenia.  Ważenie uproszczone (tylko na kole głównym) może się odbywać dopiero po wykonaniu ważenia wstępnego. W przeciwnym razie szybowiec jest ważony za pomocą dwóch wag, w dwóch punktach podparcia – na kole głównym i drugim kole (lub płozie) – należy zdjąć pokrowce i osprzęt transportowy (kółko na skrzydło, obejmę na ogon, dyszel). Ważenia dokonuje się z pełnym wyposażeniem do lotu, w tym z wszystkimi akumulatorami, wyposażeniem elektrycznym i elektronicznym, sprzętem umieszczanym w bagażnikach, stałym balastem (nie muszą być uwzględniane umieszczane w kabinie: woda pitna w ilości nie większej niż 3 litry, wyżywienie na lot, rejestratory GNSS nie zabudowane na stałe, dokumenty). |
| Jeżeli zmierzona masa szybowca wykracza poza wartości dopuszczalne w odniesieniu do Maksymalnej Masy Startowej szybowca, zostaną przyznane punkty karne – **1** punkt za każde **0,2** kilograma przekroczenia ponad Maksymalną Masę Startową. Tolerancja pomiaru wynosi + 5 kg. Szybowiec może wystartować do konkurencji dopiero po obniżeniu masy do dopuszczalnej. Jeżeli przekroczenie miało miejsce w dniu nie zaliczonym jako  Dzień Lotny, to punkty karne zostaną uwzględnione w następnym Dniu Lotnym. Należy też uwzględnić ewentualne warunki pogodowe. Nie należy wykonywać ważenia podczas silnego wiatru lub opadu.  **Uwaga:**  Organizator może zarządzić ważenie wszystkich szybowców w danej klasie. W takim przypadku ogłosi to na tablicy informacyjnej wraz z wiadomością o gridzie. Szybowiec podczas ważenia może mieć masę wyższą od dopuszczalnej – jest ona wtedy korygowana do wartości dopuszczalnej – nie mają zastosowania kary za przekroczenie masy. |

UŻYCIE URZĄDZEŃ TYPU FLARM

Urządzenie antykolizyjne FLARM, z aktualnym na dany rok oprogramowaniem, 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).

Zawodnik dostarczy na wezwanie 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.

LISTA PUNKTÓW KARNYCH

Zła, spóźniona lub niedostateczna informacja

Brak aktywnej funkcji FLARM Stealth Mode (Priv)

Pierwsze przekroczenie – 25 pkt

Następne przekroczenia – 50 pkt

Maksymalna kara – 100 pkt

Brak aktywnej funkcji FLARM NoTrack

Pierwsze przekroczenie – 10 pkt

Następne przekroczenia – 25 pkt

Maksymalna kara – 50 pkt

ZASADY POSTĘPOWANIA W PRZYPADKU LĄDOWANIA PRZYGODNEGO

Po wylądowaniu w terenie zawodnik jest zobowiązany w jak najkrótszym czasie powiadomić biuro lądowań o lądowaniu w terenie. Meldunek może być przekazany pomocnikowi, ale w tym przypadku pomocnik musi przekazać informację do biura lądowań przed opuszczeniem lotniska.

POWRÓT NA HOLU PO LĄDOWANIU PRZYGODNYM

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

TYPY I DEFINICJE METY, KTÓRE BĘDĄ WYKORZYSTYWANE

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

PROCEDURY DOLOTOWE

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,305 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed środkiem lotniska.

* Piloci przecinający okrąg linii mety poniżej 100 m – lądują na wprost.

W przypadku lądowania na wprost pilot powinien przekazać meldunek w następujący sposób:

Znaki konkursowe i odległość od lotniska.

*Przykład: „AL. Dziesiąty kilometr”.*

* Piloci przecinający okrąg linii mety powyżej 100 m 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. 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.

PROCEDURY LĄDOWANIA

Procedura lądowania będzie określona na odprawie przedlotowej. Podczas lądowania obowiązuje łączność na częstotliwości 122,305 MHz. Pilot, który nie ukończył zadania lub z innego powodu zamierza lądować na lotnisku powinien włączyć się do kręgu nadlotniskowego na pozycję „z wiatrem” i wylądować na wskazanym podczas odprawy pasie lądowań, chyba że kierownik lotów wyda inne polecenie. Przed włączeniem się do kręgu nadlotniskowego pilot powinien podać przez radiostacje następujące informacje:

* Odległość od lotniska
* Sposób włączenia się do kręgu nadlotniskowego

*Przykład: „AL. Dziesiąty kilometr, wchodzę na pozycję z wiatrem prawy krąg do pasa dwa sześć”.*

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, 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.

DOKUMENTACJA LOTU

Pilot musi dostarczyć drogą elektroniczną do Biura Komisji Sędziowskiej zapis lotu z rejestratora lotu GNSS FR po lądowaniu na lotnisku w nieprzekraczalnym czasie 45 minut od czasu lądowania, nawet jeśli zawodnik nie odszedł lub zawrócił z trasy, a także, gdy konkurencja była odwołana. 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.

FLARM Stealth Mode - 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.

W przypadku lądowania poza granicami EPLS, natychmiast po przyjeździe na lotnisko zawodnik przekazuje zapis lotu z rejestratora GNSS FR do Biura Komisji Sędziowskiej. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie prześle bezzwłocznie 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 danych muszą być zapisane w formacie IGC. Nośnik musi być czytelnie oznaczony. Numer konkursowy i oznaczenie statusu urządzenia „główne” lub „zapasowe” uznaje się jako minimum opisu nośnika. Dostarczenie niezbędnego osprzętu do odczytu rejestratorów i nośników jest obowiązkiem pilota. Pilot jest zobowiązany do zachowania zapisu GNSS aż do ogłoszenia wyników oficjalnych.

PUNKTACJA

Obowiązuje system „1000 punktowy”.

TABELA WSPÓŁCZYNNIKÓW WYRÓWNAWCZYCH

Obowiązuje tabela współczynników wyrównawczych opublikowana na stronie zawodów w serwisie <https://www.soaringspot.com/en_gb/11-szybowcowe-mistrzostwa-polski-w-klasie-15-m/>

PROTESTY

Kaucja za złożenie protestu została ustalona na 200 zł.

WRĘCZANIE NAGRÓD

Podczas ceremonii otwarcia będzie wciągnięta na maszt flaga narodowa i będzie odegrany polski hymn narodowy. Podczas ceremonii zakończenia 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. Zwycięzcy zawodów w każdej klasie zostaną wyłonieni zgodnie z zapisami pkt. 1.2.2. II Regulaminu Zawodów

H.ODSTĘPSTWA OD REGULAMINU

Brak.

**Dyrektor zawodów**

Tomasz Krok