



REGULAMIN LOKALNY

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW

NAZWA ZAWODÓW

12 Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie 15m

MIEJSCE ROZGRYWANIA ZAWODÓW

Leszno Strzyżewice EPLS

ARP 51°50'06"N 16°31'19"E

HARMONOGRAM ZAWODÓW

Koniec przyjmowania zgłoszeń: 02.05.2021

Dzień treningowy dla zawodników: 02-03.06.2022

Rejestracja zawodników: 03.06.2022 w godz. 10:00 – 20:00

Oficjalna odprawa inauguracyjna (w razie potrzeby online): 03.06.2022 godz. 20:00

Ceremonia otwarcia zawodów: 03.06.2022 godz. 20:00

Rozgrywanie konkurencji: 04.06 – 11.06.2022

Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów: 11.06.2022 godz. 20:00

Termin składania odwołań do Komisji Szybowcowej 25.03.2022

Rejestracja zawodników zostanie zakończona w dniu 03.06.2022 o godzinie 20:00 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: **Mariusz Poźniak**

Kierownik Sportowy: **Mariusz Poźniak**

Kierownik Lotów: **Adam Aschenbrenner**

Biuro Meteorologiczne: **Zbigniew Siwik**

Sędzia Główny: **Marek Uzarowski**

Komisarz Zawodów: **Wojciech Batog**

ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW

Aeroklub Leszczyński

ul. Szybowników 28

64-100 Leszno

Telefon: **+48 505-492-178**

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

<http://www.aeroklub.leszno.pl/>

B. CZĘŚĆ OGÓLNA

KLASY NA ZAWODACH

- 15m – Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach zaliczonych do klasy 15m 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 lotniska nie powinna przekraczać 25 km/h
- Prawo wjazdu na pole wzlotów uzyskują tylko samochody z identyfikatorem w postaci znaków konkursowych szybowca oraz wyposażone w lampy ostrzegawcze koloru pomarańczowego. 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 antidopingowych. Zawodnicy wskazani przez Dyrektora Zawodów muszą stawić się w określonym miejscu i czasie.

C. ZGŁOSZENIE I REJESTRACJA

PRZESYŁANIE ZGŁOSZEŃ

Zgłoszenie elektroniczne na stronie internetowej do dnia 02.05.2022:

<http://www.aeroklub.leszno.pl/index.php/rejestracja/>

KOSZTY UCZESTNICTWA

Zawodnik pokrywa następujące koszty:

- wpisowe: 650 zł* płatne do 02.05.2022
- koszty holi do konkurencji za samolotem: 1 hol 170 zł**, 600 metrów AGL.
- koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji,
- koszty ściągnięcia z terenu przygodnego,

* po dniu 02.05.2022 opłata wpisowa wzrasta do 700 zł

**wymagana przedpłata za 3 hole najpóźniej w dniu rejestracji



WARUNKI UCZESTNICTWA

Dotyczące pilota:

- kwalifikacja zgodnie z obowiązującym I Systemem 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 nalogu dowódczego i 5000 km

Wymagania dotyczące 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 zezwała mu *Świadectwo Zdatości do Lotu* lub *Pozwolenie na Lot* oraz musi posiadać ważne do ostatniego dnia zawodów:

- *Poświadczenie Przeglądu Zdatości do Lotu (ARC),*
- *Świadectwo Zdatości 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:

- *sprawnie 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,*
- *sprawne 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) 120,705 MHz
- Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,305 MHz
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 120,705 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 120,705 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. Następnie 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 zawodnikom najpóźniej do godziny 10:00 czasu lokalnego będzie dostarczona informacja związana z bezpieczeństwem lotów lub zostanie przeprowadzona odprawa bezpieczeństwa.
- 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 pojazd (podczepianie liny i prowadzenie szybowca za skrzydło) i zastosowanie się do poleceń organizatora w celu jak najszybszego opuszczenia pasa lądowań.

PROCEDURY STARTU ZIEMNEGO

Wysokość odczepienia/wyłączenie silnika zwykle będzie wynosiła 700 m AMSL. W uzasadnionych przypadkach wysokość holowania/wyłączenia silnika może być zmniejszona do 600 m AMSL. Informacja o zmniejszeniu wysokości odczepienia musi być ogłoszona przez radio na częstotliwości 122,305 MHz, najpóźniej 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.

OGRANICZENIA DOTYCZĄCE KRAŻENIA 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 startów ziemnych.

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.

START ODŁOŻONY

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

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 igr 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 dołot 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 122,305 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 radiostację 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 pojazd (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 <https://www.aeroklub.leszno.pl>

PROTESTY

Kaucja za złożenie protestu została ustalona na 300 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. Poczec 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