



52. Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów w klasie STD oraz KLUB B

33. OSTRÓW GLIDE Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe w klasie 18m oraz KLUB A



Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków 15 – 25.08.2024



A) SZCZEGÓŁY ZAWODÓW

1. Miejsce rozgrywania zawodów

Nazwa lotniska	Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków (EPOM)
Częstotliwość Kierownika Lotów	127,960 MHz
Współrzędne geograficzne	51 °42'06"N / 017° 51'03" E
Elewacja lotniska	142 m AMSL (QNH)
Mapy Google	https://maps.app.goo.gl/C1tf4YTyA6s6vQ7A8
Czas	Europe / Warsaw UTC +2h

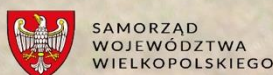
2. Kalendarium zawodów

Początek przyjmowania zgłoszeń	1.12.2023
Koniec przyjmowania zgłoszeń	14.07.2024
Data opłacenia wpisowego	
Rejestracja zawodników	10:00–20:00
Ważenie szybowców klasy KLUB A	15.08.2024
Odprawa inauguracyjna	20:30
Ceremonia otwarcia zawodów	
Rozgrywanie konkurencji	16–24.08.2024
Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów	24.08 lub 25.08.2024 21:00/10:00

3. Kalendarium zawodów

Dyrektor Zawodów	Karol Skarzyński
Kierownik Sportowy	
Sędzia Główny	Paweł Kaczmarek
Zastępca sędziego	Wojciech Batog
Kierownik Holowników	Jacek Wasiak
Szef Techniczny Zawodów	Antoni Kierzkowski
Główna Księgowa	Agnieszka Bielska
Komisarz Zawodów	Jacek Dankowski
Inspektor Bezpieczeństwa	Mateusz Zakrzewski

4. Adres organizatora i konto bankowe



Adres Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków
63-400 Ostrów Wielkopolski
Telefon +48 793 474 312
E-mail biuro@michalkow.pl
dyrektor@michalkow.pl
Strona internetowa zawodów www.ostrowglide.pl
Konto bankowe (PLN) PL 02 1090 1160 0000 0000 1600 9522
Konto bankowe (EUR) PL 10 1090 1160 0000 0001 1773 9001
BIC (SWIFT CODE) WBKPPLPP

B) CZĘŚĆ OGÓLNA

1.3.1) Klasy i kwalifikacje na zawodach

- a) 52. Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów w klasie STD oraz KLUB B:

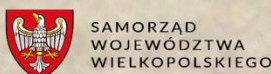
Uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach klasy STD i Klub B zgodnie z Tabelą 1b_Std oraz Tabelą 1a_Klub II Regulaminu Zawodów Szybowcowych - załącznik 1 tabela współczynników. Wyniki będą obliczane z uwzględnieniem współczynników wyrównawczych zawartych w tejże tabeli.

- b) 32. Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe OSTRÓW GLIDE w klasie 18 metrowej oraz KLUB A

Uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach wyszczególnionych w Tabeli 1d_18m i Tabeli 1a_Klub załącznik nr 1 do II Regulaminu Zawodów Szybowcowych „tabela współczynników”. Wyniki będą obliczane z uwzględnieniem współczynników wyrównawczych zawartych w tejże tabeli.

1.4.1) Dodatkowe zasady bezpieczeństwa

- a) Kierunek krążenia w kominie termicznym określa szybowiec, który pierwszy rozpoczął krążenie w danym kominie;
- b) Kierunek krążenia w przeciwną stronę jest dozwolony jeżeli odległość pozioma między krążącymi szybowcami jest większa niż 300 metrów. Jeśli odległość pozioma między krążącymi szybowcami w przeciwnych kierunkach spadnie poniżej 300 metrów, to wszystkie szybowce muszą zmienić kierunek krążenia zgodnie z kierunkiem szybowca krążącego najniżej;



c) Wszystkie szybowce powinny zachować takie same, nie przecinające się orbity krążenia i separacje między szybowcami w pionie i poziomie nie mniejsze jak 50 metrów.

d) Zabrania się zniżania w kominach termicznych i w odległości mniejszej jak 300 metrów od krążących szybowców;

e) Maksymalna prędkość dla pojazdów poruszających się na terenie lotniska nie powinna przekraczać 25 km/h;

f) Prawo wjazdu na pole wzlotów uzyskują tylko samochody z identyfikatorem w postaci znaków konkursowych szybowca, za przygotowanie których odpowiada zawodnik. Identyfikator powinien być przyklejony w widocznej części samochodu. Przeszkolenie pomocnika w zakresie zasad bezpiecznego poruszania po polu wzlotów jest obowiązkiem pilota.

g) Szybowce i przyczepy podczas dłuższego postoju bez asysty muszą być zakotwiczone.

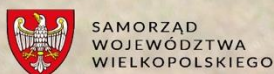
h) W razie poważnego wypadku zawodnik, który zaobserwuje wypadek lub dowie się o nim, niezwłocznie przekazuje tę informację bezpośrednio lub za pośrednictwem innych zawodników dyrektorowi zawodów i podejmuje wszelkie działania przydatne w akcji ratowniczej. Jeśli wypadek wymaga akcji ratowniczej ze strony jednego lub więcej zawodników, dyrektor zawodów, po poinformowaniu o tym fakcie, ogłosi odwołanie konkurencji drogą radiową.

i) Komentarze dotyczące bezpieczeństwa są mile widziane w dowolnym momencie od każdego pilota. Można je skierować do Komisji Bezpieczeństwa, Inspektora bezpieczeństwa, Kierownika Sportowego

j) Biorąc udział w Mistrzostwach, wszyscy piloci zobowiązują się do uczciwej sportowej rywalizacji i najwyższego możliwego wzajemnego szacunku. Bezpieczeństwo lotnicze (w tym bezpieczeństwo innych zawodników) ma najwyższy priorytet w każdych okolicznościach

1.4.3) 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.



C. ZGŁOSZENIA I REJESTRACJA

3.1) Przesyłanie zgłoszeń

Zgłoszenia udziału należy dokonać w formie elektronicznej na stronie internetowej www.ostrowglide.pl w nieprzekraczalnym terminie do dnia **14.08.2024r.**

Lista zgłoszonych zawodników będzie publikowana na bieżąco na stronie internetowej zawodów.

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

Zasady kwalifikowania do SMP są opisane w pkt 3.4 Regulaminu nr I.

Zasady kwalifikowania do OZS w klasie 18 metrowej, Klub A

a) Piloci którzy dokonali zgłoszenia i opłacili wpisowe do 14.08.2024 kwalifikują się zgodnie z kolejnością daty wpłaty wpisowego.

b) Piloci którzy po 14.08.2024 znajdują się poza limitem zakwalifikowanych zawodników 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 14.08.2024.

c) Jeżeli po 14.08.2024 nie został przekroczony limit ilości zawodników w klasie (40), Organizator może dopuścić pilotów zgłoszonych w terminie późniejszym. Obowiązuje kolejność zgodnie z datą wpłaty wpisowego. W przypadku wpłaty wpisowego w tym samym terminie o kwalifikacji decyduje wyższa pozycja zawodnika na Liście Rankingowej.

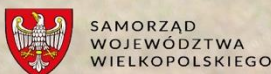
d) Organizator zwraca zawodnikowi wpłacone wpisowe, w przypadku jego rezygnacji ze startu przed 14.08.2024 roku. Organizator zwraca wpłacone wpisowe zawodnikom niezakwalifikowanym.

e) Zwycięzca poprzedniej edycji zawodów „Ostrów Glide” uzyskuje prawo startu automatycznie.

Limity

Maksymalna łączna liczba uczestników zawodów ograniczona jest do 120 zawodników.

Klasy	Max liczba zawodników	Wymagania
STD	40	200h nalotu samodzielnego oraz 5000 km



52. Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów	Klub B	40	100h nalotu samodzielnego oraz 1500 km
OSTRÓW GLIDE	18m	40	200h nalotu samodzielnego oraz 5000 km
	KLUB A	40	150h nalotu samodzielnego oraz 3000 km

Opłaty wpisowe i koszty uczestnictwa

Zawody	Klasa	Wpisowe	Termin	Termin bez zwrotu
52. Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów	STD	750 zł	14.08.2024	
	KLUB B			
OSTRÓW GLIDE	18m			
	KLUB A			
Cena holu			Cena dla samostartu	
200,00 zł*			55,00 zł*	

**Opłata za 4 hole wymagana z góry najpóźniej przed rejestracją w biurze zawodów*

WAŻNA INFORMACJA DOTYCZĄCA WYSTAWIANIA FAKTUR

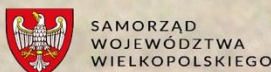
Wszyscy zawodnicy, którzy dokonają wpłaty za wpisowe oraz hole na konto Aeroklubu, a wiedzą że będą potrzebowali fakturę na dokonaną wpłatę są zobligowani do podania w tytule przelewu numeru NIP instytucji czy firmy, na którą ma być wystawiona faktura!

Można to również zgłosić w księgowości przed dokonaniem wpłaty na konto. W przeciwnym razie nie będzie możliwości otrzymania faktury na dokonaną płatność.

biuro@michalkow.pl

Nocleg

Na lotnisku znajduje się pole kempingowe oraz hostel na około 30 miejsc. Rezerwacji należy dokonywać kontaktując się z księgowością Aeroklubu Ostrowskiego



Tel. +48 504 185 672, e-mail: biuro@michalkow.pl

Pole kempingowe
40 zł / osobę / noc

Hostel na lotnisku
80 zł / osobę / noc

Organizator w ramach środków własnych i opłaty wpisowej gwarantuje

- a) Przygotowanie lotniska do zawodów,
- b) Usługi poligraficzne związane z zawodami
- c) Wodę do tankowania szybowców,
- d) Ostonę meteorologiczną,
- e) Utrzymanie komisji sędziowskiej,
- f) Utrzymanie służby startowej,
- g) Niezbędne usługi telekomunikacyjne (uzgodnienia ruchowe, strona internetowa...),
- h) Dostęp do Internetu dla zainteresowanych.

Koszty uczestnictwa

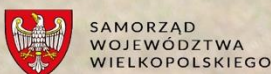
Zawodnik lub Aeroklub Regionalny pokrywają następujące koszty:

- a) Wpisowe
- b) Hole *(po wykorzystaniu pierwszych 4 holi każdy zawodnik musi zapłacić z góry za kolejne przewidywane hole w ilości i terminie określonym przez Dyrektora Zawodów).* Opłata za niewykorzystane hole zostanie zwrócona,
- c) Opłata za start *(dotyczy szybowców posiadających silnik umożliwiający start, tylko w przypadku samodzielnego startu),*
- d) Transport szybowca do i po konkurencji,
- e) Koszty ściągania z terenu przygodnego,
- f) Koszty zakwaterowania i wyżywienia, telefonów.

3.2.4 Dodatkowa wymagana dokumentacja

Zawodnik powinien posiadać w formie elektronicznej wydruk zasięgu urządzenia FLARM stosowanego podczas zawodów i wystać go przed rejestracją na adres e-mail: sedzia@ostrowglide.pl

Link do strony, gdzie można wgrać swoje pliki z FLARM, aby wygenerować wydruk zasięgu: <https://shop.flarm.com/support/tools-software/flarm-range-analyzer/> Dzięki opcji



"switch to old view" można zobaczyć zasięg FLARM w kilku płaszczyznach - zalecamy wydruk elektroniczny także tego widoku. Do analizy najlepiej wstawić 16 plików na raz a nie jeden - na tyle maksymalnie pozwala narzędzie. Do analizy najlepiej użyć plików z zawodów lub obozów, gdzie latało wiele szybowców. Jeżeli zawodnik nie miał możliwości wcześniejszego wykonania lotów dopuszcza się dostarczenie wyników zasięgu FLARM po pierwszym locie wykonanym w trakcie zawodów.

Dodatkowe informacje, ustawienia FLARM

Szybowce w klasie 18m; STD oraz KLUB A muszą być wyposażone w urządzenia FLARM

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 konfigurację treść pliku konfiguracyjnego urządzenia FLARM w sposób i w miejscu ustalonym przez Sędziego Głównego, na każde jego wezwanie. Pliki potwierdzające dokonanie zmian należy przestać drogą mailową na adres sedzia@ostrowglide.pl na wezwanie sędziego.

GNSS FR i pozostałe wyposażenie elektroniczne musi być zamontowane do konstrukcji szybowca. Urządzenia powinny być zamontowane w tablicy przyrządów lub na osłonie tablicy albo do osłony kabiny, w sposób nie ograniczający widoczności.

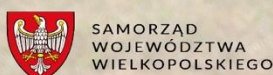
D. Wymagania techniczne

4.1.1) Obowiązkowe, dodatkowe wyposażenie

Zaleca się umieszczenie w szybowcu lamp stroboskopowych zwiększających widoczność szybowca podczas lotu. Lampy powinny być włączone od startu do lądowania. Zalecany kolor czerwony lub biały, a częstotliwość błysków pomiędzy 40 a 100 na minutę (zgodnie z aktualnymi zaleceniami FAI)

Sprzęt do kotwiczenia szybowca (tylko w przypadku kotwiczenia szybowca)

4.1.2.1) Przyrządy, które należy usunąć z szybowca



Następujące przyrządy umożliwiające loty bez widoczności: busole Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty muszą być usunięte /zastąpione i zaplombowane przez sędziego /trwale odłączone

4.1.2.3) Umieszczanie na szybowcach znaków zwiększających widoczność podczas lotu

Nie wymagane

4.2.2) Procedury sprawdzania ciężaru szybowca

Procedura ważenia szybowców będzie miała zastosowanie tylko dla klasy Klub A zgodnie z procedurą opisaną pod tabelą współczynników wyrównawczych 1a_Klub (Załącznik nr 1 do Regulaminu nr II).

Ważenie będzie odbywało się 15.07.2024 10:00 – 20:00 w hangarze samolotowym lub szybowcowym na lotnisku.

E. Ogólne procedury lotne

5.2) Odprawy i Jednostki miary

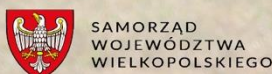
Odprawy będą prowadzone w hangarze.

Ogłoszenie zawierające godzinę rozpoczęcia odprawy w każdym dniu publikowane będzie za pomocą komunikatora WhatsApp, w którym utworzona zostanie grupa pod nazwą SMPJ/OG.

Podczas odprawy będzie sprawdzana obecność wszystkich zawodników.

Nieobecność na odprawie może skutkować niedopuszczeniem zawodnika do konkurencji.

Jeśli zadania dnia będą rozdawane podczas odprawy na starcie to należy taką sytuację traktować jak zmianę zadania dnia. Obowiązkiem Organizatora jest przygotowanie arkusza wskazującego klasę zawodów i wariant zadania oraz umieszczenia listy zawodników danej klasy z miejscem na podpis. Obowiązkiem każdego zawodnika jest złożenie podpisu na arkuszu co będzie stanowiło potwierdzenie przyjęcia do wiadomości obowiązującego wariantu zadania dnia.



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, Limity wysokości będą podawane na arkuszu zadania dnia.

Wszystkie czasy będą podawane według obowiązującego w Polsce czasu lokalnego (UTC + 2 godziny).

5.3.1.a) Komunikacja radiowa ze służbami ruchu lotniczego

Podczas lotu w granicach MTMA I MCTR, wszyscy piloci muszą prowadzić nastuch na następujących częstotliwościach:

MTMA EPPW (Powidz) – 129,675 MHz,

MCTR EPPW (Powidz) – 119,000 MHz,

MCTR EPLK (Łask) – 133,075 MHz,

MTMA EPLK (Łask) – 125,350 MHz,

MCTR EPLY (Łęczycza) – 128,025 MHz,

MTMA EPLY (Łęczycza) – 119,750 MHz i bezwzględnie stosować się do poleceń kontrolerów.

Podczas lotu *w strefie obowiązkowej łączności radiowej (RMZ) wszyscy piloci utrzymują ciągły nastuch na następujących częstotliwościach:*

RMZ EPZG (Babimost) – 118,755 MHz

RMZ EPBY (Bydgoszcz) – 131,005 MHz i bezwzględnie stosować się do poleceń kontrolerów.

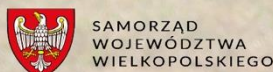
5.3.1.b) wymagania dotyczące transmisji danych

Brak

5.3.1.c) Częstotliwości radiowe używane podczas Zawodów

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

-Częstotliwość bezpieczeństwa	122,505 MHz
-Starty, holowanie, meta, lądowanie	127,960 MHz
-Ogłoszenia czasów startu lotnego	127,960 MHz
-Częstotliwość rezerwowa	122,705 MHz



5.3.1.d) 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 mają obowiązek pozostawać na częstotliwości 127,960 MHz. Od rozpoczęcia startu ziemnego aż do opuszczenia strefy wyczepienia oraz od 10 km przed okręgiem linii mety, aż do opuszczenia pasa lądowań każdy pilot musi pozostawać na częstotliwości 127,960 MHz.

Podczas lotu po trasie, krążenia, podejścia do lądowania w terenie przygodnym i po lądowaniu należy prowadzić nastuch na częstotliwościach obowiązujących w poszczególnych sektorach AIRCOM

(https://www.ais.pansa.pl/vfr/pliki/EP_ENR_2_6_en.pdf)

AIRCOM A – 122,165 MHz;

AIRCOM B – 119,615 MHz

Konkurencje

Typy konkurencji, które będą wyznaczane

Konkurencja wyścigowa (RT)

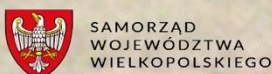
Konkurencja prędkościowa przez wyznaczone rejony (AAT)

G Procedury zawodów

Każdego dnia do godziny 08:30 czasu lokalnego będzie opublikowany na tablicy oficjalnej i za pomocą komunikatora WhatsApp schemat ustawienia szybowców na Gridzie-„Grid Order” określający także Grid Time i kierunek startu. Szybowiec przybywający jako pierwszy w rzędzie musi zająć najdalszą pozycję w 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.



Niezwłocznie po zakończeniu startów ziemnych wszystkie samochody muszą być usunięte z parkingu na polu wzlotów

A) Przepisy dotyczące zrzucania balastu wodnego na starcie

Dozwolone bez ograniczeń

7.2.2) Granice lotniska

Zostały określone w Załączniku 2 do Regulaminu Lokalnego.

7.3.2 Procedury startu ziemnego w przypadku 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 wyczepienia, na lub poniżej ogłoszonej wysokości w strefie wyczepienia.

7.3.3) Obszary, na których zabronione jest ciągłe krążenie lub dozwolone jest krążenie w jednym kierunku

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wyczepienia szybowców poniżej wysokości 742m AMSL (QNH). Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych.

7.4.2) Rodzaje i definicje startów lotnych, które będą wykorzystane

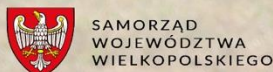
Linia Startu - odcinek linii prostej o długości 10 km (licząc po 5 km od punktu odlotu określającego linię startu) i maksimum 20 km (licząc po 10 km od punktu odlotu określającego linię startu), położony prostopadle do linii wiodącej do pierwszego PZ lub do środka Wyznaczonego Rejonu.

Cylinder Startu - Obszar wyznaczony przez okrąg, którego środek stanowi Punkt Odlotu; **Minimalny promień cylindra** – 10km. Kierownik Sportowy w zadaniu dnia zaznaczy, jeżeli w danym dniu lotnym obowiązuje strefa odlotu

SLOT STARTOWY - Organizator dopuszcza możliwość użycia slotów startowych.

7.4.4.a) Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 127,960 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

7.4.4.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 (Event Marker) dotyczący procedury startu lotnego:

Organizator dopuszcza możliwość używania Znacznika Startu (Event Marker) w celu wyznaczenia momentu odejścia na trasę w klasach Std; Klub A oraz 18m z interwałem czasowym 10 minut.

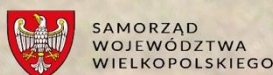
7.6.1) Granice obszaru rozgrywania zawodów

Obwiednia podczas zawodów nie będzie używana

7.6.2) Zasady postępowania w przypadku rzeczywistego lądowania przygodnego

Po wylądowaniu w terenie zawodnik jest zobowiązany w jak najkrótszym czasie powiadomić biuro lądowań o lądowaniu w terenie. Meldunek może być przekazany telefonicznie (SMS/Whatsapp) lub też przez pomocnika - w tym przypadku pomocnik musi powiadomić biuro 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 poinformować biuro lądowań.

7.7.1.a,b) Przekięcie OKRĘGU mety - wysokości minimalna i maksymalna

Meta w kształcie okręgu o promieniu 3 km (lub innym podanym na zadaniu dnia) wokół Końcowego Punktu Trasy, którym będzie punkt o współrzędnych lotniska EPOM. Wysokość minimalna i maksymalna nie będzie stosowana.

7.7.4.a) Procedury dolotowe

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 127,960 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed obwodem Okręgu Mety.

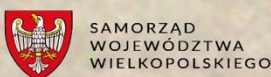
Piloci po przekięciu Okręgu Mety lądują zgodnie z procedurą omówioną podczas odprawy przedlotowej.

Uwaga: Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Przekięcie linii mety będzie kontrolowane przez GNSS. Czas przekięcia linii mety będzie interpolowany do najbliższej sekundy od ostatniego fix-a przed linią mety i pierwszego fix-a po przekięciu linii mety.

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

Bezpieczeństwo i umiejętności lotnicze na mecie - wszyscy piloci muszą być świadomi i latać zgodnie z wymogami prawa i jego wyjątkami dotyczącymi niskich lotów oraz lekkomyślnego lub niedbałego narażenia na niebezpieczeństwo jakiegokolwiek osoby lub mienia. Aby spełnić ten wymóg, niezależnie od położenia mety, wszystkie podejścia do lądowania na lotnisku powinny mieć określony, łagodny profil opadania, miejsce lądowania powinno znajdować się w zasięgu wzroku pilota, a granica lotniska musi być przekroczona na wysokości, która nie może stanowić zagrożenia dla osób (widocznych lub niewidocznych), statków powietrznych lub mienia.

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 127,960 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 127,960 MHz.

Pilot, który nie ukończył zadania lub z innego powodu zamierza wylądować na lotnisku powinien włączyć się do kręgu nadlotniskowego północnego 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 na częstotliwości 127,960 MHz następujące informacje:

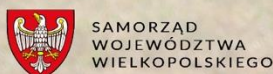
Odległość do lotniska;

Sposób włączenia się do kręgu nadlotniskowego;

Przykład: „AL dziesiąty kilometr, wchodzę na pozycję z wiatrem prawy krąg do pasa dwa dziewięć prawy”.

Szybowce lądujące na pustym lotnisku powinny przyziemić jak najbliżej skraju aktywnego pasa lądowań z przelotem. Podczas dobiegu należy utrzymywać kierunek na wprost. Prawo zmiany kierunku posiada tylko szybowiec lądujący bezpośrednio wzdłuż skraju pasa określonego podczas odprawy przedlotowej. Kierunek może być zmieniony w stronę określoną na odprawie przedlotowej i tylko w wyznaczonej strefie. Natychmiast po zakończeniu dobiegu piloci powinni w miarę możliwości spychać swoje szybowce poza pas lądowań lub grupować szybowce w celu zwolnienia miejsca dla innych lądujących szybowców.

Uwaga: W przypadku lądowania dużej ilości szybowców w krótkim odstępie czasu organizator będzie ściągał szybowce poza pas lądowań swoim środkiem transportu. Obowiązkiem pilota jest współpraca z kierowcą ściągającego pojazd (podczepienie liny i prowadzenie szybowca za skrzydło) i zastosowanie się do poleceń organizatora w celu jak najszybszego opuszczenia pasa lądowań. Szybowce będą ściągane najkrótszą drogą tylko



poza pas lądowań.

7.9) Dokumentacja lotu

Rejestratory lotu dla QZS; OZS i SMPJ

Zezwala się na stosowanie niecertyfikowanego urządzenia jako głównego rejestratora lotu. Zaleca się jednak stosowanie w tym celu urządzeń certyfikowanych przez IGC (do dnia 14.07.2024, z dokumentem kalibracji)

Dostarczanie dokumentacji lotu

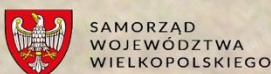
Pilot musi dostarczyć do Biura Komisji Sędziowskiej dokumentację lotu (w postaci rejestratora nośnika elektronicznego lub e-mailem w nieprzekraczalnym czasie 45 minut od czasu lądowania po lądowaniu na lotnisku, nawet jeśli zawodnik nie odszedł lub zawrócił z trasy, a także, gdy konkurencja była odwołana. 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, przez telefon komórkowy lub SMS.

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

W przypadku lądowania poza granicami lotniska Michałków natychmiast po przyjeździe na lotnisko – raport z lądowania („Outlanding Report”) i rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis na nośniku elektronicznym lub niecertyfikowany GNSS FR, jeśli był stosowany. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda natychmiast po przyjeździe na lotnisko w Michałków, to zapisy w nim zawarte nie będą przedstawiały wartości w rozumieniu dokumentacji konkurencji.

Zapisy GNSS na nośnikach elektronicznych 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.

Pilot jest zobowiązany do zachowania zapisu GNSS aż do ogłoszenia wyników oficjalnych.

Punktacja

Obowiązuje 1000 - Punktowy System Punktacji.

Lista współczynników wyrównawczych

Obowiązuje Tabela nr 1a_KLUB dla klasy Klub A i B, nr 1b_Std dla klasy Standard i 1d_18m dla klasy 18 metrowej - Załącznik nr 1 do II Regulaminu Zawodów ważny na dzień rozpoczęcia zawodów.

Protesty

9.2.3) Wysokość opłaty za protest.

Kwota wadium za złożenie protestu została ustalona na 400 zł.

Wręczenie nagród

10.2.1) Wymagania dotyczące ceremoniału w zakresie prezentacji flag i ogrywania hymnów

W SMP Flagę na maszt w trakcie ceremonii rozpoczęcia i zakończenia wciąga i opuszcza aktualny mistrz Polski

Podczas ceremonii otwarcia będzie wciągnięta na maszt flaga narodowa i będzie odegrany polski hymn narodowy.

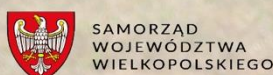
Od momentu rozpoczęcia zawodów aż do zakończenia ceremonii rozdania nagród powinny być wciągnięte na masztach następujące flagi: Aeroklubu Polskiego i wszystkich reprezentowanych krajów.

Termin oficjalnego zakończenia zawodów **zostanie ogłoszony w trakcie zawodów i będzie uzależniony od rozegrania minimalnej liczby konkurencji**

Podczas ceremonii zakończenia zawodnicy SMP sklasyfikowani na pierwszych trzech miejscach otrzymają dyplomy i medale stosowne do zajętego miejsca. Po wręczeniu medali 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. Nieobecność będzie traktowana jako przejaw zachowania niegodnego sportowca.

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

K Odstępstwa od regulaminu

Zmiana treści punktu 5.4h II Regulaminu zawodów szybowcowych

5.4. h.

Interwał zapisu danych w GNSS-FR musi wynosić 1 sek. Dopuszcza się interwał zapisu danych w GNSS-FR nie większy jak 4 sekundy tylko dla drugiego, zapasowego rejestratora GNSS-FR starszego typu, posiadającego ograniczone zasoby pamięci.

8.6 Lista punktów karnych – dotyczy tylko drugiego, zapasowego rejestratora GNSS-FR starszego typu, posiadającego ograniczone zasoby pamięci

Niewłaściwy interwał czasu między kolejnymi fiksami w GNSS FR > 4 sek.

ostrzeżenie 10 pkt 25 pkt

Do zobaczenia w MICHAŁKOWIE!

Karol Skarżyński
Dyrektor zawodów

