



REGULAMIN LOKALNY

Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe Leszno Cup 2024 w klasie otwartej

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW:

NAZWA ZAWODÓW:

- a) Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe Leszno Cup w klasie otwartej

MIEJSCE ROZGRYWANIA ZAWODÓW:

Leszno Strzyżewice EPLS

ARP 51°50'06"N 16°31'19"E

Częstotliwość radiowa 122,305 MHz

HARMONOGRAM ZAWODÓW

Początek przyjmowania zgłoszeń: **30.01.2024**

Koniec przyjmowania zgłoszeń: **30.07.2024**

Dni treningowe dla zawodników **30.07-01.08.2024**

Rejestracja zawodników: **02.08.2024 w godz. 10:00 – 20:00¹⁾**

Ceremonia otwarcia zawodów: **02.08.2024 godz. 20:00**

Oficjalna odprawa inauguracyjna: **02.08.2024 godz. 20:20**

Rozgrywanie konkurencji: **03-10.08.2024²⁾**

Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów: **10.08.2024 godz. 20:00³⁾**

Termin składania odwołań do Komisji Szybowcowej **18.08.2024**

UWAGI:

1) Rejestracja zawodników zostanie zakończona w dniu **02.08.2024** 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.

2) W przypadku, gdy po dniu **10.08.2024** do rozegrania zawodów brakować będzie jedna konkurencja, dzień **11.08.2024** będzie rezerwowym dniem konkursowym i w tym dniu będzie podjęta próba rozegrania trzeciej konkurencji..

3) Ostateczna data i godzina oficjalnej ceremonii zakończenia zawodów uzależniona będzie od daty rozegrania ostatniej konkurencji i regulaminowego czasu niezbędnego do ogłoszenia oficjalnych wyników ostatniej konkurencji zawodów.

KIEROWNICTWO ZAWODÓW

Dyrektor Zawodów: Mariusz Poźniak

Kierownik Sportowy: Mariusz Poźniak

Sędzia Główny: Marek Uzarowski

Sędzia Rezerwowi:

Komisarz Zawodów: Wojciech Batog

Inspektor Bezpieczeństwa: Michał Graczyk

Meteo: Elmer Joandi

Administracja: Wiktoria Zawadzka

Kierownik lotów: Przemysław Bator

ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW

Aeroklub Leszczyński, ul. Szybowników 28, 64-100 Leszno

Telefon: +48 505 492 178

E-mail : biuro@aeroklub.leszno.pl www.aeroklub.leszno.pl

Konto bankowe: PLN SANTANDER 65 1090 1245 0000 0000 2400 9789

B. CZĘŚĆ OGÓLNA

1.1 DODATKOWE CELE ZAWODÓW: brak

1.3.1.KLASY NA ZAWODACH:

- a. **Ogólnopolskie Zawody Szybowcowe Leszno Cup klasie otwartej** – jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach zaliczonych do klasy otwartej zgodnie z aktualnie obowiązującą tabelą współczynników stanowiącą załącznik nr 1 do II Regulaminu Rozgrywania Zawodów Szybowcowych.
 - Lista współczynników szybowców w klasie otwartej opublikowana jest na stronie: <https://www.szybowce.com/?doc-zawody=rekordy-dokument>.
 - Obowiązujący limit zawodników 40

1.4.1 DODATKOWE WARUNKI BEZPIECZEŃSTWA

- a. Kierunek krążenia w kominie termicznym określa szybowiec, który pierwszy rozpoczął krążenie, bez względu na położenie komina termicznego względem lotniska. Krążenie w przeciwnych kierunkach jest dopuszczalne gdy odległość pozioma między szybowcami jest nie mniejsza jak 300 metrów. Jeśli odległość między jakimkolwiek krążącym szybowcem spadnie poniżej 300 metrów, to wszystkie szybowce muszą zmienić kierunek krążenia zgodny z najniższym krążącym szybowcem.
- b. Maksymalna prędkość dla pojazdów poruszających się na terenie lotniska to 25 km/h,
- c. Prawo wjazdu na pole wzlotów uzyskują tylko samochody z identyfikatorem w postaci znaków konkursowych szybowca. Identyfikator powinien być przyklejony w widocznej części samochodu. Przeszkolenie pomocnika w zakresie zasad bezpiecznego poruszania po polu wzlotów jest obowiązkiem pilota.
- d. Szybowce i przyczepy podczas dłuższego postoju bez asysty muszą być zakotwiczone.
- e. 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.
- f. Komentarze dotyczące bezpieczeństwa są mile widziane w dowolnym momencie od każdego pilota. Można je skierować do Komisji Bezpieczeństwa, Inspektora bezpieczeństwa, Kierownika Sportowego. Można to również zrobić anonimowo za pośrednictwem cyfrowej "skrzynki bezpieczeństwa".
- g. Wszyscy piloci biorąc udział w Mistrzostwach są zobowiązani do uczciwej sportowej rywalizacji i najwyższego możliwego wzajemnego szacunku. Bezpieczeństwo lotnicze (w tym bezpieczeństwo innych zawodników) ma najwyższy priorytet w każdych okolicznościach.

Wszystkie dodatkowe informacje bezpieczeństwa w tym ruchowe zostaną zawarte w pliku „SELF BRIEFING” stanowiący załącznik nr 3.

1.4.3 KRAJOWE WYMAGANIA DOTYCZĄCE TESTÓW ANTYDOPINGOWYCH

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

1.4.4 PRZEDSTAWICIELE ZAWODNIKÓW W KOMISJI BEZPIECZEŃSTWA zostaną wybrani w drodze głosowania podczas odprawy inauguracyjnej.

C. ZGŁOSZENIA I REJESTRACJA

3.1. PRZESYŁANIE ZGŁOSZEŃ

- Zgłoszenia będą przyjmowane wyłącznie poprzez stronę internetową:
<http://www.aeroklub.leszno.pl>. (zakładka „Zawody”).
- Zgłoszenia będą przyjmowane do dnia **30.07.2024**. Jeżeli po tym terminie ciągle dostępne będą wolne miejsca, Organizator zaakceptuje pilotów zgłoszonych w terminie późniejszym.
- Obowiązuje kolejność zgodnie z datą wpływu wpisowego na konto organizatora (w przypadku tej samej daty pierwszeństwo będzie miał zawodnik zajmujący wyższą lokatę w IGC Ranking List w dniu 30.07.2024)".

3.1. OPŁATA WPISOWA I KOSZTY UCZESTNICTWA

- wpisowe: 800 zł płatne do **30.07.2024** (po **30.07.2024** opłata wpisowa wzrasta do 900 zł)
- koszty holowania do konkurencji za samolotem: 1 hol 190 zł*, 600 metrów AGL

*Uwaga: wymagana jest przedpłata za 3 hole / 3 starty najpóźniej w dniu rejestracji (30.06.2024)

3.2 REJESTRACJA

Procedura rejestracji i weryfikacji technicznej szybowców:

- Do rejestracji można przystąpić po przygotowaniu wszystkich dokumentów wymienionych w punktach 3.2.3.1, 3.3 i 4.1.2 II. Regulaminu Zawodów Szybowcowych.
- W pierwszej kolejności należy opłacić 3 hole.
- Z potwierdzeniem wpłaty za hole, z dokumentami szybowca i wypełnionym drukiem rejestracyjnym (zał.1) należy zgłosić się do biura Komisji Technicznej (zachodnie wejście w hangarze betonowym I piętro) wyłącznie 02.08.2024 w godz. od 10:00 do 20:00 w celu Obowiązkowej weryfikacji technicznej szybowców (pomiar rozpiętości skrzydeł, kontrola wyposażenia i ważenie szybowców). Dla uniknięcia spiętrzenia i sprawnego przeprowadzenia weryfikacji technicznej, prosimy o rezerwacje slotów czasowych dotyczących weryfikacji technicznej. Sloty będą dostępne na stronie zawodów.
- Po weryfikacji dokumentów, ważeniu i przeglądzie szybowca należy uzyskać podpis Kierownika Komisji Technicznej dopuszczający szybowiec do udziału w zawodach..
- Następnie należy zgłosić się do Biura Rejestracji Zawodników z dokumentami osobistymi określonymi w punktach 3.2.3.1 oraz 3.3 i 4.1.2 II Regulaminu Zawodów Szybowcowych.
- Proces rejestracji można uznać za zakończony w momencie przyjęcia i podpisania druku przez członka sekcji rejestracji zawodników.

3.2.4 DODATKOWA WYMAGANA DOKUMENTACJA

Zawodnik powinien posiadać w formie elektronicznej wydruk zasięgu urządzenia FLARM stosowanego podczas zawodów i wysłać go przed rejestracją na adres e-mail <biuro@aeroklub.leszno.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,

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.

4.1.2.b. PRYZRZĄDY, KTÓRE NALEŻY USUNĄĆ Z SZYBOWCA

- Następujące przyrządy umożliwiające loty bez widoczności: busole Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty muszą być usunięte / zasłonięte / trwale odłączone.

4.1.2.3 UWAGI: UMIESZCZANIE NA SZYBOWCACH ZNAKÓW ZWIĘKSZAJĄCYCH WIDOCZNOŚĆ PODCZAS LOTU

- Nie wymagane

4.2.2. PROCEDURY SPRAWDZANIA CIĘŻARU SZYBOWCA

- Ciężar losowo wybranych szybowców będzie sprawdzany podczas transportu z parkingu na grid. Szybowce wskazane przez personel zajmujący się kontrolą masy szybowców muszą stawić się w punkcie ważenia szybowców. Ważenie może być wykonane również na Gridzie. Tolerancja dla szybowców klasy otwartej wynosi +10 kg. Przekroczenie maksymalnej masy startowej (MTOW) o 11 i więcej kg będzie skutkowało przyznaniem punktów karnych w ilości 5 pkt za każdy 1 kg począwszy od 11 kg ponad MTOW szybowca.
- MTOW definiuje się jako niższą z następujących wartości:
 - maksymalna masa startowa określona w certyfikacie typu szybowca
 - maksymalna masa startowa dozwolona dla odpowiedniej klasy szybowca

E. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE

5.2. ODPRAWA I JEDNOSTKI MIARY

- Odprawy będą prowadzone w przystosowanej części hali namiotowej spółki Lotnisko Leszno
- Ogłoszenie zawierające godzinę rozpoczęcia odprawy w każdym dniu publikowane będzie za pomocą komunikatora WhatsApp, w którym utworzona zostanie grupa pod nazwą LESZNO CUP 2024. Ten sam komunikat będzie powielany na stronie www. zawodów oraz w "Soaring Spot".
- Podczas odprawy będzie sprawdzana obecność wszystkich zawodników. Nieobecność może spowodować niedopuszczenie 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.

JEDNOSTKI MIARY STOSOWANE W ZAWODACH:

- Odległość: [km] i [m]
- Wysokość (AMSL): [m]
- Masa: [kg]
- Prędkość IAS: [km/h]

- Prędkość wiatru: [m/s]
- Ciśnienie QNH: [hPa]
- Temperatura [°C]
- Czas lokalny: [hh:mm] (UTC+2 godziny)

5.3.1.a. KOMUNIKACJA RADIOWA ZE SŁUŻBAMI RUCHU LOTNICZEGO

- Podczas lotu w granicach MTMA I MCTR, wszyscy piloci muszą prowadzić nasłuch na następujących częstotliwościach:
 - MTMA EPPW (Powidz) – 129,675 MHz,
 - MCTR EPPW (Powidz) – 119,000 MHz,
 - MCTR EPMI (Miroslawiec) – 128,475 MHz,
 - MTMA EPMI (Miroslawiec) – 126,575 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 nasłuch na następujących częstotliwościach:
 - RMZ EPZG (Babimost) - 118,755 MHz
 - RMZ EPBY (Bydgoszcz) - 131,005 MHz

5.3.1.b. WYMAGANIA DOTYCZĄCE TRANSMISJI DANYCH

- Brak

5.3.1.c. CZĘSTOTLIWOŚCI RADIOWE UŻYWANE PODCZAS ZAWODÓW

- Częstotliwość bezpieczeństwa 120,705 MHz
- Częstotliwość operacyjna „Leszno Radio”, Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,305 MHz
- Od rozpoczęcia startu ziemnego aż do opuszczenia strefy wyczepienia oraz od 10 km przed środkiem mety aż do opuszczenia pasa lądowań każdy pilot musi pozostawać na częstotliwości 122,305 MHz
- Częstotliwość zapasowa (w razie zablokowania „Leszno Radio”): 120,705
- Ogłaszanie otwarcia czasów startu lotnego 120,705 MHz
- Podczas lotu po trasie, krążenia, podejścia do lądowania w terenie przygodnym i po lądowaniu należy prowadzić nasłuch na częstotliwościach obowiązujących w poszczególnych sektorach AIRCOM (https://www.ais.pansa.pl/vfr/pliki/EP_ENR_2_6_en.pdf):
 - AIRCOM C – 123,815 MHz;
 - AIRCOM D – 125,115 MHz;

5.3.1.d. CZĘSTOTLIWOŚCI PRYZNANE DLA CELÓW BEZPIECZEŃSTWA

- Częstotliwość bezpieczeństwa 120,705 MHz obowiązuje:
 - nad lotniskiem od odczepienia do startu lotnego
 - w odległości do 20 km od punktu odlotowego

G. PROCEDURY ZAWODÓW

7.1 Ogłoszenie zawierające porządek ustawienia szybowców na starcie (grid order) dla każdej z klas, czas zakończenia ustawiania szybowców na starcie (grid time) oraz kierunek startu publikowany będzie za pomocą komunikatora WhatsApp, w którym utworzona zostanie grupa pod nazwą „LESZNO CUP 2024”. Ten sam komunikat będzie powielany na stronie www. zawodów oraz w "Soaring Spot".

Brak schematu ustawienia szybowców oznacza, że start nie jest wyłożony i nie należy transportować szybowców na start.

- 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.

7.2.2. GRANICE LOTNISKA

- Schemat granic lotniska znajduje się w „Self Briefing”, MAP I-2.
- 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.

7.3.2. PROCEDURY STARTU ZIEMNEGO DLA MOTOSZYBOWCÓW

- Szybowiec z napędem po starcie ma obowiązek wykonywać lot wznoszący po trasie wyznaczonej dla samolotów holujących według schematu zawartego w pliku „Self Briefing” (MAP AT-23-NW, MAP AT-23-SW, MAP AT-05-NE, MAP AT-05-SE), określonego na odprawie jako obowiązujący w danym dniu.
- Koniec wznoszenia i wyłączenie silnika powinno nastąpić na wysokości nie większej jak plus 50 m ponad wysokość holowania szybowców za samolotem w strefie odczepienia określonej w pliku „Self Briefing” (MAP RZ-23-NW, MAP RZ-23-SW, MAP RZ-05-NE, MAP RZ-05-SE) określonym na odprawie jako obowiązujący w danym dniu.

7.3.3. UWAGI: OBSZARY NA KTÓRYCH ZABRONIONE JEST CIĄGŁE KRĄŻENIE LUB DOZWOLONE JEST KRĄŻENIE W JEDNYM KIERUNKU

- Zabrania się krążenia w strefach holowania (MAP AT-23-NW, MAP AT-23-SW, MAP AT-05-NE, MAP AT-05-SE) i odczepienia szybowców (MAP RZ-23-NW, MAP RZ-23-SW, MAP RZ-05-NE, MAP RZ-05-SE) poniżej wysokości 900 m AMSL (QNH). Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych.

7.4.2. RODZAJE I DEFINICJE RODZAJÓW STARTU LOTNEGO, 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 środek linii startu), położony prostopadle do linii wiodącej do pierwszego PZ. Może być stosowana tylko dla konkurencji Wyścigowych RT.
- **CYLINDER STARTU** - Obszar wyznaczony przez okrąg, którego środek stanowi Punkt Odlotu
- **SLOT STARTOWY** - Organizator dopuszcza możliwość użycia slotów startowych.
- Wszystkie powyższe informacje w tym parametry Linii i Cylindra startu będą podane podczas odprawy przedlotowej i zapisane w arkuszu zadania dnia.

7.4.4.a. PROCEDURY RADIOWE DOTYCZĄCE STARTU LOTNEGO

- Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 120,705 MHz w języku polskim i angielskim.
- Kolejne komunikaty będą wygłaszane:
 - Po starcie ostatniego szybowca z klasy: *Start lotny dla klasy...zostanie otwarty za...minut o godzinie... / Start line for class... will open inminutes ... at*

- Na 5 minut przed otwarciem startu lotnego: *Start lotny dla klasy...zostanie otwarty za 5 minut o godzinie... / Start line for class... will open in 5 minutes at*
- W momencie otwarcia: *Start lotny dla klasy...został otwarty o godzinie... / Start line for class... is opened at (since)*

7.4.4.b. PROCEDURY STARTU LOTNEGO DOTYCZĄCE LIMITU WYSOKOŚCI

- Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości mogą być stosowane w zawodach i zostaną każdorazowo określone na odprawie i na arkuszu zadania dnia

• 7.4.5. Znacznik startu (Event Marker) dotyczący procedury startu lotnego:

- Znacznik startu, będzie stosowany w klasie Otwartej
- 7.6.1. GRANICE OBSZARU ROZGRYWANIA ZAWODÓW Zostaną określone w pliku tekstowym i opublikowane:
 - na stronie www.aeroklub.leszno.pl
 - na stronie <https://www.soaringspot.com>

Rejon rozgrywania zawodów obejmuje środkową, zachodnią i południowo zachodnią część Polski, wschodnie Niemcy i środkowo-północne Czechy. Wszystkie szybowce muszą posiadać ubezpieczenie OC i wszelkie pozwolenia uprawniające do wykonywania lotów w przestrzeniach krajów wymienionych powyżej.

7.6.2.a. RZECZYWISTE LĄDOWANIE W TERENIE PRZYGDNYM - ZASADY POSTĘPOWANIA

- Po wylądowaniu w terenie zawodnik musi w jak najkrótszym czasie powiadomić biuro lądowań dokonując zgłoszenia lądowania poza lotniskiem poprzez aplikację „Lowcrop” lub telefonicznie na nr +48 602111161
- Meldunek może być przekazany pomocnikowi, ale w tym przypadku pomocnik musi niezwłocznie przekazać informację do biura lądowań przed opuszczeniem lotniska.

7.6.4. POWRÓT NA HOLU Z TERENU PRZYGDNYM - WARUNKI I WYMAGANIA

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

7.7.1.a, b PRZECIĘCIE OKRĘGU METY - WYSOKOŚCI MINIMALNA I MAKSYMALNA

- Meta w kształcie okręgu o promieniu 4 km wokół Końcowego Punktu Trasy, którym będzie punkt 108 Leszno o współrzędnych 51°50'06"N, 16°31'19"E.
- Dla poprawy bezpieczeństwa, organizator może zwiększyć promień mety.

7.7.4.a. PROCEDURY DOLOTOWE

- Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,305 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km od środka lotniska EPLS.
- Piloci przecinający okrąg linii mety poniżej 195 m AMSL – lądują na wprost. („Self Briefing” MAP L-23 oraz MAP L-05)
- W przypadku lądowania na wprost pilot powinien przekazać meldunek w następujący sposób:
Znaki konkursowe i odległość od lotniska.

Przykład: „AL. Dziesiąty kilometr” (podajemy odległość od środka lotniska EPLS)

- Piloci przecinający okrąg linii mety powyżej 195 m AMSL z zapasem energii gwarantującej bezpieczne wykonanie manewru lądują zgodnie z procedurą omówioną podczas odprawy przedlotowej („Self Briefing” MAP FL-23, MAP L-23 oraz MAP FL-05, MAP L-05)
- 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” (podajemy odległość od środka lotniska EPLS).

Uwaga: Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Kierunek i prędkość wiatru można uzyskać na częstotliwości radiowej 122,305 MHz i 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.

Od odległości 10 km od punktu 108 Leszno 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 i zakazu narażania na niebezpieczeństwo jakiegokolwiek osoby lub mienia w wyniku lekkomyślnego lub niestarannego wykonywania procedury dolotu i mety. 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

7.8.1 PROCEDURY LĄDOWANIA

- Procedury lądowania w wariantach odpowiadających sytuacji ruchowej zostaną opublikowane a plikach „Self Briefing” na stronie www organizatora oraz na stronie Soaring Spot, jako MAP L-23 i MAP L-05)
- Obowiązujący w danym dniu wariant procedury lądowania będzie ogłoszony 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 trzy prawego”.

- 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.

2.

7.9. DOKUMENTACJA LOTU

- Po lądowaniu na lotnisku Pilot musi dostarczyć do Biura Komisji Sędziowskiej, drogą elektroniczną, zapis lotu z rejestratora lotu GNSS FR na adres < epls@net4us.ue >w

nieprzekraczalnym czasie 45 minut od czasu lądowania, nawet jeśli zawodnik nie odszedł lub zawrócił z trasy, a także, gdy konkurencja była odwołana.

- W przypadku lądowania poza granicami EPLS, zapis lotu należy wysłać drogą elektroniczną na adres: **epls@net4us.ue** lub natychmiast po przyjeździe na lotnisko zawodnik przekazuje zapis lotu z rejestratora GNSS FR do Biura Komisji Sędziowskiej.
- 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.

H. PUNKTACJA

8.1. SYSTEM PUNKTACJI

- Klasyczny 1000 punktów

I. PROTESTY

9.2.3. WYSOKOŚĆ OPŁATY ZA PROTEST (WADIUM)

- Wysokość wadium wynosi 400 zł

J. WRĘCZENIE NAGRÓD

10.2.1. WYMAGANIA DOTYCZĄCE CEREMONIAŁU W ZAKRESIE PREZENTACJI FLAG I OGRYWANIA HYMNÓW

- Od momentu rozpoczęcia zawodów aż do zakończenia ceremonii rozdania nagród powinny być wciągnięte na masztach następujące flagi: Aeroklubu Polskiego i wszystkich reprezentowanych krajów.
- Wszyscy zawodnicy mają obowiązek uczestniczenia w ceremoniach otwarcia i zakończenia zawodów. Nieobecność będzie traktowana jako przejaw zachowania niegodnego sportowca.

K. ODSTĘPSTWA OD REGULAMINU

- Brak

Dyrektor zawodów

Mariusz Poźniak

