

REGULAMIN LOKALNY
LOCAL PROCEDURES

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW.
CHAMPIONSHIP DETAILS.

1) NAZWA I TERMIN ZAWODÓW:
Name and date of the event:

**IX MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI
W KLASIE CLUB**

STAŁOWA WOLA 14.08 – 22.08.2010 r.

2) MIEJSCE ROZGRYWANIA:
Location of the Event:

Nazwa lotniska Airfield name	Turbia k. Stalowej Woli – EPST
Częstotliwość Kierownika Lotów Frequency	122,20 MHz
Szerokość geograficzna Latitude	50°37'39.05''N
Długość geograficzna Longitude	021°59'53.35''E
Wysokość Elevation	150 m AMSL

3) KALENDARIUM ZAWODÓW:
Time Schedule:

Początek przyjmowania zgłoszeń: Start of Entry Forms:	01.01.2010
Koniec przyjmowania zgłoszeń: Final Entry Forms:	07.08.2010
Termin zatwierdzenia rejestratorów lotu (GNSS FR) jako metody podstawowej: Deadline for approval of new GNSS FR's:	13.08.2010
Trening zawodników: Unofficial training:	12.08 – 13.08.2010
Rejestracja zawodników: Registration:	12.08 – 13.08.2010 w godz. 10.00 – 15.00 13.08.2010 w godz. 09.00 – 19.00* (Piątek)
Ostateczny termin zgłaszania zmian konfiguracji: Configuration Change closes at:	13.08.2010 do godz. 19.00 (Piątek)
Odprawa inauguracyjna: Opening Briefing:	13.08.2010 godz. 20.00 (Piątek)
Ceremonia otwarcia zawodów Opening Ceremony:	14.08.2010 godz. 9.00 (Sobota)
Rozgrywanie konkurencji Contest flying	14.08. – 21.08.2010 **

IX SMP KLASA CLUB – Regulamin Lokalny – Local Procedures

<http://www.kzs2010.astw.vel.pl/>

2

Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów: 21.08.2010 godz. 20.00 (Sobota)
Closing Ceremony and Prize giving:

* Rejestracja zawodników zostanie zakończona dnia 13.08.2010 (Piątek) o godzinie 19:00 czasu lokalnego.

* Registration will be finished on Thursday 13.08.2010 at 19.00 Local Time.

** W przypadku, gdy po dniu 21.08.2010 do rozegrania zawodów brakować będzie 1 konkurencja, dzień 22.08.2010 (Niedziela) będzie rezerwowym dniem konkursowym i w tym dniu będzie rozgrywana trzecia konkurencja.

** If there were only 2 valid championship days on Saturday evening, the 22th August 2010 would also be a flying day. In this case the closing ceremony and Prize giving will be held as soon as possible in the evening.

4) KIEROWNICTWO ZAWODÓW:

Competition Officials:

Dyrektor Zawodów
Competition Director

Waldemar Lekan asw_baza@o2.pl

Kierownik Sportowy
Task Setter

Przemysław Piekarski

Sędzia Główny
Chief of Scorers

Wojciech Ścigała

Zastępca Sędziego Głównego
Chief of Scorers Assistant

- zostanie przedstawiony na pierwszej odprawie.
- will be presented on the first briefing.

Kierownik Lotów
Chief of Operations

Dariusz Łukawski asw_wyszukolenie@interia.pl

Szef Techniczny Zawodów
Chief of Technical Staff

Główna Księgowa
Chief of Administration

Obsługa Meteorologiczna
Meteorology

Zbigniew Siwik ava@ava.net.pl

Przewodniczący Komisji Sportowej
Chief of Sporting Commission

5) ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW:

ADDRESS OF THE ORGANIZERS:

Adres AEROKLUB STALOWOWOLSKI,
Lotnisko Turbia,
37-416 ZBYDNIÓW

Telefon/ +48 15 844 01 18

e-mail:

internet:

<http://www.kzs2010.astw.vel.pl/>

Konto bankowe

PKO o/Stalowa Wola
z dopiskiem:

PL 47 1020 4939 0000 0502 0036 7854
„zawody szybowcowe”.

Bank account:

BIC (SWIFT CODE):

PKOPPLPW

NRB:

PL 47 1020 4939 0000 0502 0036 7854

Note:

“Gliding Competitions”.

B. CZĘŚĆ OGÓLNA.

GENERAL.

1.3.1. Klasy i klasyfikacje na zawodach:

Championship Classes and classifications:

1.3.1.1. Mistrzostwa Polski w Klasie Klub:

National Championships in Club Class:

Prowadzona będzie jedna klasyfikacja obejmująca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, startujących na szybowcach ze współczynnikami wyrównawczymi zawartymi w *Załączniku nr 1b II Regulaminu Zawodów Szybowcowych*.

Only one classification will be made. It will contain both Polish and foreign pilots, competing on gliders with handicap index from *Annex 1b* of the Polish rules: *II Regulamin Zawodów Szybowcowych*.

Zasady kwalifikowania pilotów do zawodów rangi SMP zostały określone w regulaminie I System Rozgrywania Zawodów Szybowcowych i Kwalifikowania Zawodników – edycja 1.10.2009.

1.4.1. Dodatkowe zasady bezpieczeństwa.

Additional safety rules.

- a) Kierunek krążenia w kominie termicznym określa szybowiec, który pierwszy rozpoczął krążenie.

Direction of circling in thermals is determined by the first glider, which started circling in this thermal.

- b) Maksymalna prędkość dla pojazdów poruszających się na terenie lotniska nie powinna przekraczać 25 km/h.

Vehicle speed limit on the grid is 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.

All vehicles entering airfield boundaries should have special identification marks consisting of glider Competition Number, shown in visible way. Pilots have to inform their crew about all rules while maneuvering on the airfield.

1.4.3. Krajowe wymagania dotyczące testów antidopingowych.

National anti-doping rules.

W uzasadnionych przypadkach organizator może przeprowadzić kontrolę, zgodnie z wymaganiami polskich przepisów antidopingowych. Osoby wskazane przez kierownika sportowego muszą stawić się w określonym miejscu i czasie.

In reasonable cases organizers can perform a test, according to Polish Anti-doping Rules. Every competitor asked by Competition Director has to report himself in specified time and place.

2.1.1.a. Miejsce i czas publikacji decyzji operacyjnych (5.1.2.):

Time and place of publication of operational information (5.1.2.):

Oficjalnym miejscem publikacji decyzji operacyjnych jest „Tablica Oficjalna” ulokowana na ścianie holu na piętrze w budynku Aeroklubu Stalowowolskiego. Decyzja o terminie odprawy lub odwołaniu konkurencji oraz schemat ustawienia szybowców (Grid Order) będą

publikowane codziennie do godziny 8:15 czasu lokalnego. Brak schematu ustawienia szybowców oznacza, że start nie jest wyłożony i nie należy transportować szybowców na start.

Official place of operational information's publication is an Official Board, which is hanging on the main hall wall in building of Aeroclub. All official decisions about the briefing, task cancellation or grid order will be published there until 8:15 LT. The lack of grid order in the morning is a sign, that grid is not set yet, and there is no need to move the gliders.

C. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW.

ENTRY AND REGISTRATION PROCEDURES.

3.4.1. Przysyłanie zgłoszeń.

Entries.

Przysłanie zgłoszenia w nieprzekraczalnym terminie do dnia **07.08.2010 r.** (decyduje data stempla pocztowego, data wysłania e-maila lub wysłania faxu) na adres Aeroklubu Stalowowolskiego. Akceptowane będą następujące rozwiązania:

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

Entry form shall be send before deadline of 0⁷th August 2010 (the application form must be received by organizers not later than this date). Following application methods are accepted:

- A) Sending filled Pilot Entry Form (Annex 1) by post, fax or e-mail (scan).
- B) Electronic application via online, in internet form (providing that it contains all required information).

Uwaga! Jeśli będą zastosowane rozwiązania określone w punkcie 1B, to druk zgłoszenia ze wszystkimi podpisami musi być dostarczony do biura rejestracji w **ostatecznym terminie do dnia 13.08.2010 przed godziną 19:00 czasu lokalnego.**

W przypadku rezygnacji ze startu w zawodach po dokonaniu zgłoszenia, prosimy jak najszybciej poinformować o tym organizatora.

Note! If A) method will be used, entry form must be delivered to the Competition Office **latest at 19:00 on Thursday – 13.08.2010.**

In case of resignation from competition, inform organizers as soon as possible.

3.4.2. Opłaty wpisowe i koszty uczestnictwa:

Entry fee:

Wpisowe: Wpłata wpisowego w wysokości **400,- PLN (300,- PLN dla klasy Klub B)** od jednego szybowca w nieprzekraczalnym terminie do 13.08.2010 (decyduje data wpływu pieniędzy na konto Aeroklubu Stalowowolskiego).

The Entry Fee per participating glider is **400,- PLN**, which have to be posted on the organizer's account until 13.08.2010, with all transfer fees covered by the competitor separately.

Organizator w ramach środków własnych i opłaty wpisowej gwarantuje:

- przygotowanie lotniska do zawodów,
- usługi poligraficzne związane z mistrzostwami,
- zorganizowany trening w terminie od 12.08 – do 13.08.2010,
- wodę do tankowania szybowców,
- osłonę meteorologiczną,
- utrzymanie komisji sędziowskiej,
- utrzymanie służby startowej,

- niezbędne usługi telekomunikacyjne (uzgodnienia ruchowe, strona internetowa...),
- dostęp do Internetu dla zainteresowanych.

Organizers funds together with an entry fee cover:

- preparation of an airfield,
- polygraphy service,
- organized training from 12.08. till 13.08.2010,
- water for glider's ballast,
- meteo service,
- Scoring Office costs,
- airfield operation's costs,
- telecommunication service,
- internet access.

Koszty uczestnictwa: Zawodnik lub Aeroklub Regionalny pokrywają następujące koszty:

- wpisowe – 400zł od jednego szybowca;
- hole ~100 PLN za jeden hol na 600 metrów. Po wykorzystaniu pierwszych 3 holi każdy zawodnik musi zapłacić z góry za kolejne przewidywane hole w ilości i terminie określonym przez Dyrektora Mistrzostw. Opłata za niewykorzystane hole zostanie zwrócona.
- opłata za lądowanie: 20,- PLN dotyczy szybowców posiadających silnik umożliwiając start, tylko w przypadku samodzielnego startu,
- transport szybowca do i po konkurencji,
- koszty ściągania z terenu przygodnego,
- koszty zakwaterowania i wyżywienia, telefonów,
- transport samolotem z lotnisk i lądowisk kosztuje 10 zł/min lotu samolotu wliczając dołot i powrót (dla członków AP) oraz 14 zł/min (dla osób nie zrzeszonych),
- mapy.

Uwaga: Aeroklub jest płatnikiem VAT i może wystawiać faktury VAT.

Participation costs: Competitor covers following costs:

- entry fee – 400,- PLN per one glider,
- towing fee ~ 100,- PLN per one 600 m high tow. After first three tows, competitor have to pay in advance for next anticipated tows, according to Competition Director order. Any unused tow or landing fees will be refunded,
- for self-launching motor gliders only – landing fee of 20,- PLN per each take off,
- transportation of gliders to the grid and after landing,
- transportation of gliders from outlanding site,
- accommodation and telephone connections costs,
- aero towing after outlanding – 14,- PLN per minute of total tow plane flight,
- maps.

3.5.4. Dodatkowa wymagana dokumentacja:

Additional documentation required:

Dotycząca pilota:

- ważna licencja pilota szybowcowego;
- ważne na cały czas zawodów orzeczenie lekarskie (minimum do 22.08.2010);
- ważna Licencja Zawodnika AP;
- książka pilota szybowcowego z aktualnym nalotem (godzin i kilometrów);
- ważne świadectwo radiooperatora;
- ważne na okres zawodów KTP i KWT;
- upoważnienie do samodzielnego przeglądu szybowca przed lotem (dla szybowców zarejestrowanych w Polsce).

Dotycząca szybowca:

- Świadectwo Rejestracji;
- Świadectwo sprawności technicznej;
- Instrukcja użytkowania w locie;
- polisy wymaganych ubezpieczeń (3.6.1.).

For the pilot:

- valid Pilot License or equivalent document issued or endorsed by the authorities of the country in which the sailplane he/she is to fly is registered;
- valid FAI Sporting Licence;
- Medical Certificate (valid until 22.08.2010 at least);
- valid Radio Licence.

For the glider:

- Certificate of Airworthiness or Permit to Fly;
- Glider (Flight) Manual and Log Book;
- Registration Certificate;
- Third Party Insurance.

3.6.1. Ubezpieczenia.

Insurance.

Zawodnicy zobowiązani są do ubezpieczenia szybowców w zakresie:

- OC dla szybowców certyfikowanych na maksymalną masę startową:
 - mniejszą jak 500 kg - na kwotę minimalną 750.000 SDR;
 - 500 kg do 1000 kg – na kwotę minimalną 1.500.000 SDR.
- uzgodnienie warunków refundacji szkód z zakładem ubezpieczeniowym jest obowiązkiem pilota. Organizator nie będzie pośredniczył w załatwianiu spraw związanych z ubezpieczeniami.
- każdy szybowiec depozytowy, będący własnością Aeroklubu Polskiego, musi posiadać ubezpieczenie AC i Cargo na kwotę co najmniej równą wartości księgowej szybowca, ale nie mniejszą jak 35.000,- PLN dla szybowców Jantar oraz 25.000,- PLN dla pozostałych szybowców.

Third party insurance, covering the whole contest area, with no exclusion clause for competitions, is the responsibility of the pilot. Documentary proof of insurance shall be provided to the Organisers in Polish or English.

- Third party insurance has to be to the amount of listed below, regarding maximum take off mass:
 - less than 500 kg – minimum 750.000 SDR;
 - 500 kg to 1000 kg – minimum 1.500.000 SDR.

Procedura rejestracji:

Do rejestracji można przystąpić po przygotowaniu wszystkich dokumentów wymienionych w punkcie 3.5.4.

W pierwszej kolejności należy zapłacić w recepcji za 3 hole/starty i z potwierdzeniem wpłaty zgłosić się do biura Komisji Technicznej (budynek parterowy przy hangarach). Należy uzyskać wpis dopuszczający szybowiec do udziału w zawodach.

Następnie należy zgłosić się do Biura Rejestracji Zawodników z **wypełnionymi wszystkimi punktami druku rejestracyjnego.** Proces rejestracji można uznać za zakończony w momencie przyjęcia i podpisania druku przez członka sekcji rejestracji zawodników.

Registration procedure:

The registration process has to be made according to the listed steps:

- pay for 3 towing (or landing) fees in hotel reception and obtain a confirmation, which should be shown to Technical Commission Office (one level building close to the hangar);
- get there the permission, which allow the glider to participate in the contest;
- fill up a Registration Form (all points required) and provide it to Registration Office staff, which will make a final confirmation that finish a registration procedure.

D. WYMAGANIA TECHNICZNE.

TECHNICAL REQUIREMENTS.

4.1.1. Obowiązkowe, dodatkowe wyposażenie.

- spadochron z ważnym przełożeniem na cały czas trwania zawodów;
- rejestrator GNSS zatwierdzony przez Międzynarodową Komisję Szybowcową (IGC) przed dniem 03.04.2010 roku ze skalowaniem sondy ciśnieniowej;
- minimalny zalecany pozostały resurs szybowca: 50 godzin;
- sprzęt do kotwiczenia szybowca (tylko w przypadku kotwiczenia szybowca);
- 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.

W zawodach rangi SMP dopuszcza się skalowanie fabryczne lub dowolne skalowanie wykonane zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI, Sekcja 3, Annex C, Dodatek 8, niezależnie od daty wykonania. W przypadkach budzących wątpliwość, Komisja Sportowa może poprosić zawodnika o aktualizację skalowania.

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

Busole Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty. Zakrętomierze mogą pozostać, ale muszą być odłączone od zasilania, a tarcze muszą być zasłonięte i zaplombowane przez sędziego.

4.2.1. Maksymalna masa szybowca:

- w klasie Klub: maksymalna masa nie może przekraczać masy, na którą jest certyfikowany dany szybowiec w konfiguracji bez balastu. Stosowanie jakiegokolwiek balastu w skrzydłach jest zabronione. Dopuszcza się stosowanie balastu umieszczonego w kadłubie pod warunkiem, że nie powoduje przesunięcia środka ciężkości poza zakres określony w Instrukcji użytkownika w locie danego szybowca. Zmiana masy podczas zawodów jest niedopuszczalna.

Uwaga: Wszystkie szybowce muszą zostać przed każdą konkurencją przeglądnięte przez upoważnionego pilota, lub w przypadku montażu szybowca po lądowaniu w terenie przygodnym, przez upoważnionego przez organizatora mechanika szybowcowego. Fakt dokonania przeglądu i jego wynik musi zostać odnotowany w dokumentacji, którą organizator będzie udostępniał w miejscu wyłożonego „grid order”. Za dokonanie przeglądu i wpisu w dokumentację odpowiada pilot szybowca.

4.2.2. Procedury sprawdzania ciężaru szybowca.

Procedures for checking aircraft mass.

Organizator nie przewiduje dodatkowego ważenia szybowców przed lotem.

Organizers do not intend to check gliders weight before nor on the grid.

A. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE.

GENERAL FLYING PROCEDURES.

5.2. Jednostki miary.**Units of measurement.**

Odległość będzie podawana w kilometrach i metrach, wysokość w metrach w odniesieniu do średniego poziomu morza (według ciśnienia QNH).

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

Distances will be expressed in kilometers and meters, altitudes in meters Above Mean Sea Level (AMSL), speed in kilometers per hour (km/h), vertical speed in meters per second (m/s), mass in kilograms (kg) and headings or radials in degree true north.

For each competition day, the reference values of QNH (hPa) and the upper limits of the contest area (m MSL and ft MSL) for that day will be printed on the task sheet.

Local Time (UTC + 2 hours) will be used for all procedures.

5.3.1.c. Częstotliwości radiowe używane podczas Zawodów.**Radio frequencies to be used during the championships.**

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

- | | |
|--------------------------------------|-------------------------------------|
| - Częstotliwość bezpieczeństwa | 122,600 MHz |
| - Starty, holowanie, meta, lądowanie | 122,200 MHz, rezerwowa 122,900 MHz. |
| - Ogłoszenia czasów startu lotnego | 122,600 MHz |
| - Nasłuch podczas przebywania w MATZ | 122,400 MHz |
| - Korespondencja między zawodnikami | 122,200 MHz do 122,900 MHz |
| z wyłączeniem częstotliwości: | 122,600 MHz |

For the competition the following frequencies will be used:

- | | |
|--|------------------------------------|
| - flight safety purposes | 122,600 MHz |
| - for all airport operations at the contest site | 122,800 MHz, alternate 122,900 MHz |
| - Start Line opening announcements | 122,600 MHz |
| - monitoring during flight in MATZ | 122,400 MHz |
| - frequency for competitors | 122,200 MHz – 122,900 MHz |
| without frequency: | 122,800 MHz |

5.3.1.d. Częstotliwość służąca poprawie bezpieczeństwa pilotów.**Safety frequency.**

Dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w krążeniu z innymi szybowcami oraz w odległości do 20 km od punktu odlotowego, wszyscy piloci powinni pozostawać na częstotliwości 122,600 MHz. Od rozpoczęcia startu ziemnego aż do opuszczenia strefy wyczepienia oraz od 10 km przed linią mety, aż do opuszczenia pasa lądowań każdy pilot musi pozostawać na częstotliwości 122,200 MHz. Podczas wykonywania lotów w MATZ wszyscy muszą prowadzić nasłuch na częstotliwości 122,400 MHz.

In order to increase safety in gaggles, all pilots should stay tuned to 122,600 MHz whenever within 20 km radius from the Start Point.

Before and during launch, until leaving release area, or within 10 km radius to finish point (on final glide), pilots have to stay on 122,200 MHz.

During ground operations, within airfield boundaries 122,200 MHz shall be monitored.

During flights in MATZ monitoring of 122,400 MHz is required.

F. KONKURENCJE.**TASKS.****6.1. Typy konkurencji, które będą wyznaczane.****Possible tasks:**

- Konkurencja wyścigowa (RT),
- **Racing task (RT)**
- Konkurencja prędkościowa przez wyznaczone rejony (AAT).
- **Assigned Area Task (AAT)**

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

W związku z powyższym ustala się określenie maksymalnej długości trasy jako nie mniejszą niż Tx150 km/h. Przykład: dla czasu trwania konkurencji 2 h – maksymalna długość konkurencji nie może być mniejsza niż $2 \times 150 = 300$ km.

Remarks: Assigned Areas should be large enough to allow the pilot an adjustment of task distance as to preclude arrival before assigned task time (TT) should achieved speed be higher than forecast.

Maximum possible task distance should be no smaller than Tx150 km/h. Ea: if TT=2h, max possible task distance has to be not less than $2 \times 150 = 300$ km.

G. PROCEDURY ZAWODÓW.

COMPETITIONS PROCEDURES.

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

Every day at 08:15 LT, on Official Notifications Board a “Grid order” will be published. It contain Grid Time and launch direction. Competitors coming to the grid should refer to assigned grid row, with first gliders arriving at the grid taking position furthest from parking areas in assigned row.

Latest 10 min before expected launch Grid Director will announce by radio information about first launch or delay message. All cars and additional equipment should be removed from the grid to assigned parking area latest 10 minutes prior take offs.

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

Rules for water ballast dumping on the grid.

Dozwolone bez ograniczeń.

No restrictions.

7.2.2. Granice lotniska.

Airfield Boundary.

Zdefiniowane w katalogu punktów zwrotnych ASTW.

Airfield Boundary will be defined in the organizers Turning Points catalog.

7.3.2. Procedury startu ziemnego w przypadku motoszybowców.

Launch procedures for motor gliders.

7.3.2.a. Motoszybowce wykonujące samodzielny start muszą przestrzegać tej samej procedury startu jak szybowce holowane za samolotem w danej klasie. Wyłączenie silnika musi nastąpić w strefie wyczepienia, na lub poniżej wysokości wyczepienia.

Self launching motor gliders shall follow the same climb out path as the aero towed gliders in their Class and shall shut down their MoP in the designated release area at or below the release altitude.

- 7.3.2.b.** W przypadku, gdy pilot motoszybowca zażąda drugiego startu ziemnego, przed rozpoczęciem kolejnego startu musi wylądować lub zastosować się do *Procedury Ponownego Startu* dla motoszybowców opisanej w pkt. 7.3.2.c., w przeciwnym razie punktacja naliczana mu będzie do pozycji, w której włączył silnik (MoP).

Motor gliders requiring a second (third) launch must land before new launch or perform *In-air Launch Procedure* (see 7.3.2.c.). In other cases scoring calculation will be based on the competitor performance to the point, in which MoP was started.

- 7.3.2.c.** Organizator może na *Odprawie* zezwolić na wykonywanie *Procedury Ponownego Startu* dla motoszybowców, która nie będzie wymagała lądowania. Podczas wykonywania *Procedury* piloci motoszybowców muszą przestrzegać następujących zasad:

- *uruchomienie silnika musi nastąpić w kręgu nadlotniskowym;*
- *musi być zgłoszone przez radio i potwierdzone przez obserwatora (kierownika lotów, kierownika sportowego lub sędziego);*
- *po uruchomieniu silnika pilot musi nabierać wysokość zgodnie z procedurą dla motoszybowców do strefy wczepienia.*
- *wyłączenie silnika musi nastąpić w strefie wyczepienia na wysokości nie większej, niż określona w danym dniu wysokość wczepienia.*
- *łączna suma startów za samolotem i wykonanych *Procedur Ponownego Startu* z punktu 7.3.2.c. nie może być wyższa niż trzy.*

Organizers may (on the briefing) allow motor gliders to perform *In-air Launch Procedure*, which will not require a landing. During this *Procedure* motor glider's pilots have to follow described below rules:

- *start of MoP have to be performed in airfield Traffic Pattern;*
- *pilot has to inform organizers observer about starting the MoP. Observer must give and acknowledge the In-air Launch Procedure clearance.*
- *after starting a MoP motor gliders shall follow the same climb out path as the aero towed gliders in their Class and to the designated release area.*
- *pilots shall shut down their MoP in the designated release area at or below the maximum release altitude.*
- *number of lurching (winch, aero-tow and in-air) procedures can not exceed 3 in total.*

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

Attention: Aero-towing motor gliders having a MoP capable of being started in flight (including sustain MoP) have to start and run the engine for at least 30 seconds and at most for 2 minutes, either before the launch or within 5 minutes after release.

If above procedure will not be performed due to safety reasons, pilot has to perform *Alternate Procedure*. The rules of *Alternate Procedure* are:

- pilot has to start a MoP **above altitude 576m AMSL within 3 km radius** from the Finish Point (the center of Finish Line or the center of Finish Ring).
- MoP can run for 2 minutes maximum.
- the time elapsed from shut down of an engine to the official Start Time can not be less than 10 minutes.

Chief of Scorers can allow some motor gliders to not perform engine run test, if the recognition of noise level recorded by both main and secondary FR in previous competition flight is sufficient and can not be misinterpreted. The list of competition numbers of such motor gliders will be published on scoring office doors.

7.3.3. Obszary, na których zabronione jest ciągle krążenie lub dozwolone jest krążenie w jednym kierunku.

Areas, where continuous circling is prohibited or permitted in one direction only.

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wyczepienia szybowców poniżej wysokości 800m AMSL (QNH). Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych.

Circling in release area below altitude 800m AMSL (QNH) until the end of the launch period is prohibited.

7.4.2. Rodzaje i definicje startów lotnych, które będą wykorzystane.

Start Option to be used and Start geometry.

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.

Start Line – straight 10 km line (with start point in the middle), perpendicular to the first leg (line between the Start Point and the Turning Point or the Centre of the First Assigned Area).

7.4.3.a. Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego.

Radio procedures for announcing the start line opening.

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 122,600 MHz w języku polskim i angielskim:

Announcing of opening the start line will take place by radio on frequency 122,600 MHz:

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

- **As soon as possible after launch of the last glider in the class,**

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

Start line for class will be open in minutes at

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

- **5 minutes before the opening of the start line for the class.**

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

Start line for class will be open in 5 minutes at

- **W momencie otwierania startu lotnego:**

- **Just after the opening of the start line for the class.**

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

Start line for class is open now, at

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

Altitude and speed limit at start line.

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).

Altitude limit procedure (as in 7.4.3.b) „Between opening of start line and your own start time glider should find themselves below specific altitude set at briefing or before first take

off”). That limit – if used - will be set at the briefing and published on the task sheet in meters AMSL (QNH).

7.4.5. Znacznik Startu (Event Marker).

Organizator nie przewiduje wprowadzenia znacznika startu.

No Event Marker procedure will be used.

7.6.1. Współrzędne Obwiedni Zawodów opublikowane będą na stronie internetowej zawodów. Przekroczenie podczas lotu *Obwiedni Zawodów* będzie traktowane jako *Pozorne Lądowanie Przygodne* w miejscu przecięcia *Obwiedni* i nie będzie dodatkowo karane. Wszelkie naruszenie regulaminu po przecięciu *Obwiedni* spowoduje przyznanie kary zgodnie z *Listą Punktów Karnych*.

The Contest Area Boundary is published on the website. Pilots flying outside the contest area will be considered outlanded virtually in the point of crossing Contest Area Boundary. The scoring will be based on this virtual outlanding, after which, all competition rules still applies.

7.6.2.a. Zasady postępowania w przypadku rzeczywistego lądowania przygodnego:

Po wylądowaniu w terenie zawodnik jest zobowiązany w jak najkrótszym czasie powiadomić biuro lądowań o lądowaniu w terenie zgodnie z drukiem „Outlanding Report”. Meldunek może być przekazany pomocnikowi, ale w tym przypadku pomocnik musi złożyć „Outlanding Report” w biurze lądowań przed opuszczeniem lotniska.

When landing out the pilot shall - without delay - complete the outlanding form and pass all the information from this form to the outlanding office. Helper can pass his message to „Outlanding Office” before leaving airfield.

7.6.4 Wymagania i warunki dotyczące powrotu na holu po lądowaniu przygodnym:

Provision of and requirements for aero tow retrieves:

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

Return on tow is only possible from airports and airfields. After returning you should give filled „Outlanding Report”.

7.7.1. Typy i definicje mety, które będą wykorzystane:

Finish Option to be used and Finish Geometry.

a. Linia Mety w kształcie linii prostej o długości 2 km, usytuowana według schematów, podawanych każdorazowo na odprawie zawodników przed konkurencją.

a. Finish Line – 2 km long, according to the procedure charts, shown on the Briefing.

b. Meta w kształcie okręgu o promieniu 3 km wokół Końcowego Punktu Trasy, którym będzie punkt o współrzędnych lotniska EPST.

b. Finish Ring (3km radius from EPST Airfield Reference Point).

7.7.3.a. Procedury dolotowe:

Finish Procedure.

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,200 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed *Linia Mety* lub środkiem *Okręgu Mety*.

Pilot’s announcement of the arrivals will be done on the airport frequency 122.200 MHz 10km before Finish Line or the center of the Finish Ring (regarding finish procedure in use). For announcing of arrivals the following phrases shall be used at the place specified at briefing: Competition number, distance to airfield in kilometers and “speed finish” (if used).

Piloci przecinający linię mety poniżej 50m - lądują na wprost.

Pilots crossing Finish Line below 50m shall make straight in landing.

- w przypadku lądowania na wprost pilot powinien przekazać meldunek w następujący sposób - znaki konkursowe i odległość do mety;

Przykład: „*AL dziesiąty kilometr*”.

Piloci przecinający linię mety powyżej 50m z zapasem energii gwarantującej bezpieczne wykonanie manewru, lądują zgodnie z procedurą omówioną podczas odprawy przedlotowej.

Pilots crossing Finish Line at or above 50m shall join landing procedure described on the briefing.

- 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*”.

W przypadku ustalenia na odprawie inauguracyjnej linii mety w kształcie okręgu, stosowne procedury zostaną zawodnikom wytłumaczone.

If „Ring” type of finish line will be used, organizers will explain appropriate procedure.

Uwaga: Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Przekroczenie linii mety będzie kontrolowane przez GNSS i (w przypadku przecięcia linii mety poniżej 400m AMSL) wizualnie przez komisję sędziowską. Czas przecięcia linii mety będzie interpolowany do najbliższej sekundy od ostatniego fix-a przed linią mety i pierwszego fix-a po przecięciu linii mety.

Zawodnik, który nie przetnie linii mety przed czasem zamknięcia będzie miał zaliczoną odległość do ostatniego fix-a poprzedzającego czas zamknięcia linii mety.

Kierunek i prędkość wiatru będą podawane przez kierownika lotów na częstotliwości 122,200 MHz w przypadku przewidywanych lub pojawienia się istotnych zjawisk meteorologicznych mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

Note: An exception from the required procedures is possible after the approval from the flight director. Crossing the finish line will be controlled via GNSS and (if finish line was crossed below 400m AMSL) visually, by Scoring Commission. The finish time will be interpolated to the nearest second between the last fix before crossing and the first after crossing.

The pilot who will not finish before the finish line closing time will be scored for the distance to the last fix before the finish line closing time.

Wind speed and direction will be announced by the flight director on 122,200 MHz in case of significant changes that might affect the flight safety.

7.8.1. Procedury lądowania.

Landing Procedures.

Procedura lądowania będzie określona na odprawie przedlotowej.

Podczas lądowania obowiązuje łączność na częstotliwości 122,200 MHz.

Pilot, który nie ukończył zadania lub z innego powodu zamierza wylądować na lotnisku powinien włączyć się do kręgu nadlotniskowego na pozycje „ z wiatrem” i wylądować na wskazanym podczas odprawy pasie lądowań, chyba że kierownik lotów wyda inne polecenie. Przed włączeniem się do kręgu nadlotniskowego pilot powinien podać przez radiostacje 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 siedem prawy*”.

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

Uwaga: W przypadku lądowania dużej ilości szybowców w krótkim odstępie czasu organizator będzie ściągał szybowce poza pas lądowań swoim środkiem transportu. Obowiązkiem pilota jest współpraca z kierowcą ściągającego 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.

The landing procedure will be announced during the morning briefing.

The frequency 122.200 MHz is mandatory for the landing procedure.

Pilot who hasn't finished the task or for some other reason is planning on landing should enter the downwind position and land on the active (announced in the morning briefing) runway unless the flight director requests a different procedure. Before entering the traffic pattern the pilot should make the following announcements:

- Distance from the field
- Entry procedure for the traffic pattern

Example: "AL inbound ten kilometers, entering right downwind runway 27 right.

First gliders landing should perform a long landing at the edge of the active runway and maintain the landing direction during roll out. The glider landing at the very edge of the runway has the right to change direction to vacate the runway. The direction can be changed only to the side and in the area of the runway which was specified on the briefing. If possible pilots should remove the gliders from the runway as soon as possible to create space for the following traffic.

Note: In case of group-landings the organizer will support removing gliders from active runways. In this case it's pilot's responsibility to cooperate with the driver (hook up the tow rope and walk the wing) and follow the instructions to vacate as soon as possible. The glider will be removed outside the landing area (not to the tie downs or other parking position)

7.9. Dokumentacja lotu.

Flight Documentation.

Pilot musi dostarczyć do Biura Komisji Sędziowskiej rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis na nośniku magnetycznym i niecertyfikowany GNSS FR (jeśli był stosowany) **Po lądowaniu na lotnisku w nieprzekraczalnym czasie 45 minut od czasu lądowania**, nawet jeśli zawodnik nie odszedł lub zawrócił z trasy, a także, gdy konkurencja była odwołana. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda w czasie 45 minut od czasu lądowania, to zapisy w nim zawarte nie będą przedstawiały wartości w rozumieniu dokumentacji konkurencji.

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

Posiadany Rejestrator GNSS zatwierdzony przez Międzynarodową Komisję Szybowcową (IGC FAI) przed dniem 14.03.2010 roku oraz musi posiadać skalowanie sondy ciśnieniowej. Zaleca

się posiadanie zapasowego rejestratora GNSS FR, którym będzie mogło być urządzenie nie zaakceptowane przez IGC.

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

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

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

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

Zapisy GNSS na nośnikach magnetycznych muszą być zapisane w formacie IGC. Nośnik magnetyczny musi być czytelnie oznaczony. Numer konkursowy i oznaczenie statusu urządzenia „główne” lub „zapasowe” uznaje się jako minimum opisu nośnika. Dostarczenie niezbędnego osprzętu do odczytu niecertyfikowanych GNSS FR i nośników magnetycznych jest obowiązkiem pilota.

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

Wypełnienie i oddanie druku „Outlanding Report” do biura lądowań jest wymagane tylko w przypadku gdy zawodnik:

- wystartował, odszedł na trasę i nie przeciął linii mety,
- wystartował, odszedł na trasę i zawrócił na lotnisko startu,
- lub gdy zawodnik wystartował, nie odszedł na trasę i wylądował na lotnisku lub w polu.

The pilot has to deliver either the approved flight logger or other accepted data storage device and, if used, a noncertified flight recorder accepted by the chief of scoring to the scoring office. The deadline, in case of landing on the airfield, is 45 minutes after the landing time disregarding if the pilot has completed the task, turned back or the task has been cancelled. If the pilot is using a noncertified flight recorder accepted by the chief of scoring and will not deliver the flight log in the 45 minutes time frame, the documentation will be considered as not valid.

In case of outlanding GNSS FR must be delivered as soon as possible after arrival to Leszno airfield. If pilot is using GNSS FR not certified by IGC and will not deliver it to the scoring office immediately after arrival, recorded flight data will not be valid.

In case that the scoring office requests the backup Flight Recorder, pilot is obligated to deliver it in 60 minutes after being notified. Notifying should be done personally or using mobile phone by the scoring office.

For all Flight Recorders approved by the IGC before 14.03.2010 a valid calibration certificate must be provided. It is recommended to have backup GNSS FR, it could be not approved by the IGC but approved by the chief of scoring FR.

Flight data files downloaded from GNSS FR's must be saved in IGC format to the clearly marked memory card, which will be accepted by the scoring office. Markings should contain contest numbers and competition class designator as minimum.

Pilot is obligated to possess IGC files until publication of official results.

H. PUNKTACJA.

SCORING.

8.1. Typ systemu punktacji.

Scoring system:

Obowiązuje 1000 - Punktowy System Punktacji.

1000-Points Scoring System will be used.

8.2.4. Lista współczynników wyrównawczych.

Handicaps List.

Obowiązuje *Załącznik nr 1b i 1c do II Regulaminu Zawodów – edycja 1.10.2009 r.*

Handicap List will be published on the main official board.

8.3.2. Kara za lądowanie przygodne (M).

Outlanding penalty.

Nie obowiązuje.

Not applicable.

I. PROTESTY.

PROTESTS.

9.2.3. Wysokość opłaty za protest.

The amount of the protest fee.

Kaucja za złożenie protestu została ustalona na 200 zł.

Protest fee is set to 200 PLN.

J. WRĘCZANIE NAGRÓD.

PRIZEGIVING.

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

Requirements for flags and discs.

Podczas ceremonii otwarcia będzie wciągnięta na maszt flaga narodowa i będzie odegrany narodowy hymn Polski. Poczet Sztandarowy będzie się składał z ubiegłorocznych medalistów Mistrzostw. Od momentu rozpoczęcia mistrzostw aż do zakończenia ceremonii rozdania nagród, powinny być wciągnięte na masztach następujące flagi: Aeroklubu Polskiego i wszystkich reprezentowanych krajów.

Podczas ceremonii zakończenia będzie ściągnięta z masztu flaga narodowa i będzie odegrany narodowy hymn Polski. Poczet Sztandarowy będzie się składał z aktualnych medalistów Mistrzostw.

Wszyscy zawodnicy mają obowiązek uczestniczenia w ceremoniach otwarcia i zakończenia mistrzostw. Nieobecność będzie traktowana jako przejaw zachowania niegodnego sportowca.

Zwycięzcy zawodów w każdej klasie zostaną wyłonieni zgodnie z zapisami pkt. 1.2.2. II Regulaminu Zawodów.

During opening ceremony Polish National Flag will be raised by last year's medalists and Polish National Anthem will be played. For the whole competition period a flag of Aero Club of Poland and the flags of the countries of all competitors should be flown.

During closing ceremony Polish National Flag will be pulled down by current medalists and Polish National Anthem will be played.

All competitors should be present at opening and closing ceremony.

There shall only be one Winner. If two or more pilots have the same number of points after the final competition day, the sequence between these pilots shall be decided by the daily results. The Winner shall be the pilot who has the most daily wins. If a tie still exists, the Winner shall be the pilot with the most second placings, and so on.

The Champion of Poland will be the best Polish pilot.

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

Organizator przyznaje dyplomy wszystkim zawodnikom zagranicznym.

During Polish Nationals Championship gold, silver and bronze medals, together with diplomas, will be given by Aero Club of Poland to three best Polish pilots.

Organizers will give diplomas to all foreign pilots.

Dyrektor Mistrzostw
(-)
Waldemar Lekan

Koniec

Zatwierdzono uchwałą Komisji Szybowcowej - KS nr 43