



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



# Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków

28. Regionalne Zawody Szybowcowe Ostrów Glide w klasie Klub A

oraz Klub B o Puchar Prezydenta Miasta Ostrowa

25. Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet w klasie Klub A

Krajowe Zawody Szybowcowe w klasie 18 metrowej

## Regulamin lokalny

### 1. Miejsce rozgrywania zawodów

Nazwa lotniska	Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków (EPOM)
Częstotliwość Kierownika Lotów	122,205 MHz
Współrzędne geograficzne	51°42'06"N / 017°51'03"E
Elewacja lotniska	142 m AMSL (QNH)
Mapy Google	<a href="https://goo.gl/maps/CVNBxdjrGUm">https://goo.gl/maps/CVNBxdjrGUm</a>
Czas	Europe / Warsaw UTC +2h

### 2. Kalendarium zawodów

Początek przyjmowania zgłoszeń	04.02.2019	
Koniec przyjmowania zgłoszeń	27.05.2019	
Data opłacenia wpisowego	14.06.2019	
Rejestracja zawodników	11.07.2019	10:00 – 20:00
Odprawa inauguracyjna	11.07.2019	20:30
Ceremonia otwarcia zawodów	11.07.2019	20:30
Rozgrywanie konkurencji	12.07 – 20.07.2019	
Dzień rezerwowy	21.07.2019	
Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów	21.07.2019	10:00

\* W przypadku, gdy po dniu 20.07.2019 do rozegrania zawodów brakować będzie 1 konkurencja, dzień 21.07 (niedziela) będzie rezerwowym dniem konkursowym i w tym dniu będzie rozgrywana konkurencja, a ceremonia zakończenia zawodów nastąpi po ogłoszeniu oficjalnych wyników z tego dnia.

### 3. Kierownictwo zawodów

Dyrektor Zawodów	Karol Skarżyński
Kierownik Sportowy	Maciej Całka
Sędzia Główny	Wojciech Batog
Zastępca sędziego	Paweł Kaczmarek
Kierownik Lotów	Jacek Wasiak
Szef Techniczny Zawodów	Antoni Kierzkowski



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



Główna Księgowa Agnieszka Bielska  
Komisarz Zawodów Zbigniew Meller

#### 4. Adres organizatora i konta bankowe

**Adres** Aeroklub Ostrowski Lotnisko Michałków  
63-400 Ostrów Wielkopolski  
**Telefon / Fax** Tel. / fax +48 62 735 20 23  
+48 793 474 312  
**E-mail** aero.ostrowski@wp.pl  
dyrektor@michalkow.pl  
**Strona internetowa zawodów** www.ostrowglide.pl  
**Konto bankowe (PLN)** IBAN: PL 02 1090 1160 0000 0000 1600 9522  
**Konto bankowe (EUR)** IBAN: PL 10 1090 1160 0000 0001 1773 9001  
**BIC (SWIFT CODE)** WBKPPLPP

#### 5. Klasy i limity

Maksymalna łączna liczba uczestników zawodów ograniczona jest do 130 zawodników

##### A. Klasy

	Klasy	Max liczba zawodników	Wymagania
<b>25. Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet</b>	Klub A	30	200 godzin nalotu samodzielnego oraz 5000 km
<b>Krajowe Zawody Szybowcowe</b>	18 m	50	200 godzin nalotu samodzielnego oraz 5000 km
	Klub A	50	150 godzin nalotu samodzielnego oraz 3000 km
<b>28. Ostrów Glide</b>	Klub B	50	100 godzin nalotu samodzielnego oraz 1500 km

We wszystkich klasach prowadzona będzie jedna klasyfikacja obejmująca pilotów polskich i pilotów z zagranicy. Wyniki będą obliczane w oparciu o współczynniki określone w Załączniku nr 1 II Regulaminu Zawodów Szybowcowych.

#### 6. Dodatkowe zasady bezpieczeństwa.

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



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



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.

## **SZCZEGÓŁY ZAWODÓW**

### **7. Zgłoszenia**

Zgłoszenia będą się odbywały wyłącznie poprzez stronę internetową. Zgłoszenia będą przyjmowane do dnia **27.05.2019**.

Jeżeli po tym terminie ciągle dostępne będą wolne miejsca, organizator może przyjąć zgłoszenie zawodnika po indywidualnym rozpatrzeniu sprawy.

### **8. Procedury Rejestracji**

Przystępując do rejestracji należy posiadać przy sobie wszystkie dokumenty wymienione w punkcie 10

Druk zgłoszeniowy wraz z oświadczeniem o spełnianiu warunków uczestnictwa przez pilota i szybowiec zostanie przedstawiony zawodnikowi do podpisania w biurze zawodów. Podpisane druku kończy proces rejestracji.

### **9. Opłaty i koszty uczestnictwa**

	<b>Klasa</b>	<b>Wpisowe</b>	<b>Termin</b>	<b>Termin bez zwrotu</b>
<b>25. Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet Krajowe Zawody Szybowcowe</b>	Klub A 18 m	500,00 zł	11.07.2019	14.06.2019
	Klub A	600,00 zł		
<b>28. Ostrów Glide</b>	Klub B			

**Dla JUNIORÓW urodzonych w 1994 roku i później opłata wpisowego wynosi 500,00 zł – opłata najpóźniej w dniu przyjazdu na zawody**

<b>Klasa</b>	<b>Cena holu</b>	<b>Cena dla samostartu</b>
SMPK Klub A 18 m	160,00 zł*	40,00 zł*
Klub A		
Klub B		

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



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



**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) Osłonę 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,

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

**10. Dodatkowa wymagana dokumentacja:**

**Dotycząca pilota:**

- a) ważna licencja pilota szybowcowego;
- b) ważne na cały czas zawodów orzeczenie lekarskie
- c) ważna Licencja Sportowa FAI;
- d) książka pilota szybowcowego z aktualnym nalotem (godzin i kilometrów);
- e) ważne świadectwo radiooperatora;

**Dotycząca szybowca:**

- a) Poświadczenie obsługi statku powietrznego (CRS)
- b) Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu (ARC);
- c) Świadectwo obsługi technicznej (MS)
- d) Pozwolenie na radiostację;
- e) Instrukcja użytkownika w locie;
- f) Świadectwo rejestracji
- g) Polisy wymaganych ubezpieczeń (pkt. 13)

**11. Wymagania względem pilotów:**

**Wymagane wykszolenie:**



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



	Klasy	Max liczba zawodników	Wymagania
<b>25. Szybowcowe Mistrzostwa Polski Kobiet</b>	Klub A	30	200 godzin nalotu samodzielnego oraz 5000 km
<b>Krajowe Zawody Szybowcowe</b>	18 m	50	200 godzin nalotu samodzielnego oraz 5000 km
	Klub A	50	150 godzin nalotu samodzielnego oraz 3000 km
<b>28. Ostrów Glide</b>	Klub B	50	100 godzin nalotu samodzielnego oraz 1500 km

Obowiązkowe posiadanie Srebrnej Odznaki Szybowcowej

### **12. Wymagania aktualnego treningu**

Zawodnik musi wykazać posiadanie aktualnego treningu szybowcowego:

- Pilot posiadający łączny nalot na szybowcach mniejszy niż 500 godz. musi wykonać w roku rozgrywania zawodów przed ich rozpoczęciem co najmniej 5 lotów na szybowcach, w czasie co najmniej 10 godzin.
- Pilot posiadający w poprzednim roku nalot na szybowcach mniejszy niż 50 godz. musi wykonać w roku rozgrywania zawodów przed ich rozpoczęciem co najmniej 5 lotów na szybowcach, w czasie co najmniej 10 godzin.

### **13. Ubezpieczenia**

- 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.

### **14. Zasady kwalifikacji – Ostrów Glide (RZS)**

Piloci, którzy w terminie (termin przyjmowania zgłoszeń określony na początku PO) dokonali zgłoszenia startu w danej klasie zawodów i opłacili wpisowe, kwalifikują się w kolejności według następujących kryteriów:

- Pozycja w rankingu IGC na dzień 01.03 danego roku.
- Data wpłaty wpisowego

Z zawodników, którzy opłacili wpisowe w terminie, ale nie uzyskali kwalifikacji zostanie utworzona lista rezerwowa z której w kolejności będą dobierani zawodnicy w razie rezygnacji któregoś z zakwalifikowanych. Jeżeli w terminie nie został przekroczony limit zawodników w



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



klasie, zostaną dopuszczani piloci zgłoszeni w terminie późniejszym. Obowiązuje kolejność zgodnie z datą wpłaty wpisowego (w przypadku tej samej daty stosowane są powyższe kryteria kwalifikacji). Jeżeli zawodnik dokonał wpłaty wpisowego przed datą opłacenia wpisowego, ale nie uzyskał kwalifikacji - wpisowe zostanie zwrócone.

## Zwycięzca poprzedniej edycji kwalifikowany jest automatycznie

### **15. Procedura kwalifikacji KZS**

#### **Zasady kwalifikowania do KZS**

W KZS mogą startować:

1. Zdobywcy Medali w dotychczasowych SMP,
2. Członkowie Szybowcowej Kadry Narodowej i Szybowcowej Kadry Narodowej Kobiet,
3. Czołowi piloci CZS z poprzedniego sezonu (3 i 4 miejsce – prawo startu w **KZS**)
4. Piloci którzy na LR z ostatniego sezonu uzyskali nie mniej niż 100 punktów,
5. Piloci legitymujący się Licencją Sportową wydaną przez zagraniczny NAC, którzy posiadali uzyskali nie mniej niż 750 punktów w IGC Ranking List w okresie od 30 września roku poprzedzającego rok rozgrywania zawodów do dnia **27.05.2019**

### **16. Kolejność kwalifikacji 27.05.2019 – 45 dni przed KZS**

1. Piloci, którzy najpóźniej do dnia **27.05.2019** dokonali zgłoszenia startu w danej klasie zawodów i opłacili wpisowe, kwalifikują się w następującej kolejności:
2. Piloci, którzy najpóźniej do dnia **27.05.2019** dokonali zgłoszenia startu w danej klasie zawodów i opłacili wpisowe, kwalifikują się w następującej kolejności:
  - a) zdobywca Tytułu Szybowcowego Mistrza Polski w danej klasie w roku poprzedzającym zawody,
  - b) czołowi piloci CZS z poprzedniego sezonu (zdobywcy **3 i 4** miejsca),
  - c) piloci zajmujący wyższe miejsce na LR w klasyfikacji Ogólnej za rok poprzedzający rok rozgrywania zawodów – warunek ten stosuje się z zastrzeżeniem sytuacji opisanej w pkt. d),
  - d) jeżeli w zawodach zgłoszenia dokonali piloci zagraniczni i została przekroczona ilość 50 zgłoszeń, to kolejność ostatnich miejsc (ale nie więcej niż 15) ustala się następująco:  
Należy wziąć pod uwagę wszystkich pilotów zagranicznych oraz pilotów z polską Licencją Sportową, którzy po uwzględnieniu kryterium c) zajmują miejsca od (51 minus ilość pilotów zagranicznych) do 50. Kolejność jest ustalana zgodnie z miejscem na IGC Ranking List w dniu **27.05.2019**



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



*(Np. Do SMP zgłosiło się 54 pilotów z Polski i 3 zagranicznych. Kolejność na liście do miejsca 47 ustala się stosując kryterium a), b) i c). Następnie bierzemy 3 pilotów zagranicznych i 3 polskich z miejsc 48 – 50. Ustalamy wśród tych 6-ciu kolejność zgodnie z IGC RL z dnia weryfikacji zgłoszeń. 3 najlepszych otrzymuje na liście miejsca 48 – 50.)*

- Po terminie **27.05.2019** piloci, którzy na liście zgłoszeń znaleźli się na miejscu dalszym niż 50 otrzymują status rezerwowych, z zachowaniem kolejności zgodnie z kryterium kwalifikacji c). Piloci zgłoszeni po terminie określonym w punkcie zostają dopisani do listy rezerwowych w kolejności zgodnej z datą wpłaty wpisowego (w przypadku tej samej daty ma zastosowanie kryterium kwalifikacji z pkt c). Pilot rezerwowy może zastąpić zawodnika z listy zakwalifikowanych, który zrezygnuje ze startu po ww. terminie.
- Jeżeli po **27.05.2019** nie został przekroczony limit ilości zawodników w klasie (**50**), Organizator może dopuścić pilotów zgłoszonych w terminie późniejszym. Obowiązuje kolejność zgodnie z datą wpłaty wpisowego (w przypadku tej samej daty ma zastosowanie kryterium kwalifikacji z pkt c). Organizator może określić nowy limit, mniejszy niż pierwotny limit ilości zawodników
- Organizator zwraca zawodnikowi wpłacone wpisowe, w przypadku jego rezygnacji ze startu przed **27.05.2019**. Organizator zwraca wpłacone wpisowe zawodnikom niezakwalifikowanym.

## **17. WYMAGANIA TECHNICZNE**

### **A) Obowiązkowe, dodatkowe wyposażenie**

- spadochron z ważnym przełożeniem na cały czas trwania zawodów;
- rejestrator GNSS zatwierdzony przez IGC przed dniem **11.07.2019** roku ze skalowaniem sondy ciśnieniowej, kable do podłączenia GNSS FR do PC (jeżeli rejestrator zatwierdzony przez IGC jest wymagany w danej klasie)
- minimalny zalecany pozostały resurs szybowca: 50 godzin;
- sprzęt do kotwiczenia szybowca (tylko w przypadku kotwiczenia szybowca)
- **FLARM z włączonymi trybami: Stealth Mode oraz No Track**

### **B) Dodatkowe informacje, ustawienia FLARM**

- Urządzenie antykolizyjne FLARM, z aktualnym na dany rok oprogramowaniem, za wyjątkiem klas klub B w dowolnych zawodach i wszystkich klas SMPJ; w urządzeniu musi być aktywny Stealth Mode (zapis w pliku konfiguracyjnym: \$PFLAC,S,PRIV,1), musi być aktywna funkcja No Track (zapis w pliku konfiguracyjnym: \$PFLAC,S,NOTRACK,1), zaleca się uaktywnienie Competition Mode (zapis w pliku konfiguracyjnym: \$PFLAC,S,CFLAGS,2),

- Zawodnik dostarczy Komisji Sędziowskiej zapis rejestratora uwzględniający uaktywnienie opcji Stealth Mode (Priv). Może to być równocześnie zapis rejestratora głównego albo odrębny zapis z zapasowego lub innego. Jeżeli zawodnik nie ma możliwości uzyskania zapisu pliku igc z rejestracją funkcji Stealth Mode, przedstawi treść pliku konfiguracyjnego



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



urządzenia FLARM w sposób i w miejscu ustalonym przez Sędziego Głównego, na każde jego wezwanie.

**- Lista punktów karnych**

Brak aktywnej funkcji FLARM Stealth Mode (Priv)		Brak aktywnej funkcji FLARM NoTrack	
Pierwsze przekroczenie	100 pkt.	Pierwsze przekroczenie	10 pkt.
Następne przekroczenia	100 pkt.	Następne przekroczenia	50 pkt.
Maksymalna kara	100 pkt.	Maksymalna kara	100 pkt.

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.

**B) Przyrządy, które należy usunąć z szybowca**

Busole Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty muszą zostać wymontowane (chyba że są zintegrowane z instrumentami typu LX9000,8000,8080,Zeus,Butterfly Vario a deaktywacja funkcji sztucznego horyzontu jest zapisywana w plikach IGC – w takim wypadku mogą zostać dopuszczone przez sędziego). Zakrętomierze mogą pozostać, ale muszą być odłączone od zasilania, a tarcze muszą być zasłonięte i zaplombowane przez sędziego.

**C) Procedury sprawdzania ciężaru szybowca.**

Ważenie może odbywać się przed wjazdem na grid.

**18. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE**

**A) Jednostki miary**

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).

**B) Częstotliwości radiowe używane podczas Zawodów**

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

-Częstotliwość bezpieczeństwa	122,505 MHz
-Starty, holowanie, meta, lądowanie	122,205 MHz
-Ogłoszenia czasów startu lotnego	122,205 MHz,

**C) 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





SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



częstotliwości 122,205 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 122,205 MHz.

## **19. KONKURENCJE**

### **A) Typy konkurencji, które będą wyznaczane**

Konkurencja wyścigowa (RT),

Konkurencja prędkościowa przez wyznaczone rejony (AAT).

## **20. PROCEDURY ZAWODÓW**

Każdego dnia do godziny **08:15** czasu lokalnego będzie opublikowany na tablicy oficjalnej 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.

### **A) Przepisy dotyczące zrzucania balastu wodnego na starcie**

Dozwolone bez ograniczeń.

### **B) Granice lotniska**

Zostały określone w Załączniku 2 do *Regulaminu Lokalnego*.

### **C) Obszary, na których zabronione jest ciągle krążenie lub dozwolone jest krążenie w jednym kierunku**

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wyczepienia szybowców poniżej wysokości 942m AMSL (QNH). Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych.

### **D) 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), położony prostopadłe do linii wiodącej do pierwszego PZ lub do środka Wyznaczonego Rejonu.

**Cylinder Startu** - Obszar wyznaczony przez okrąg, którego środek stanowi Punkt Odlotu; promień okręgu powinien być wystarczająco długi, by obejmować lotnisko wyjściowe i wszystkie strefy wyczepienia. Minimalny promień cylindra – 5km.

### **E) Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego**

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 122,205 MHz w języku polskim i angielskim:



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



- **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 .....*

### **F) 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).

### **G) Znacznik Startu**

Znacznik startu (Event Marker) zostanie użyty w klasie 18m. Interwał 15 minut.

### **H) Slot Startowy**

Kierownik Sportowy może w danym Dniu wyznaczyć Slot Startowy. Wielkość slotu musi być zapisana w Zadaniu Dnia. Slot może mieć wartość 10, 15 lub 20 minut.

Sloty wyznacza się na „okrągłe” wartości zegarowe (niezależnie od czasu otwarcia Startu Lotnego).

Dla slotu 10 min. jest to: 00, 10, 20, 30, 40 i 50 minut po pełnej godzinie zegarowej,

dla slotu 15 min. jest to: 00, 15, 30, 45,

dla slotu 20 min. jest to: 00, 20, 40.

Za czas startu przyjmuje się czas slotu występujący bezpośrednio przed danym Startem Lotnym (z zastrzeżeniem poniżej).

W przypadku Startu Lotnego w czasie krótszym niż 1 minuta przed czasem slotu, za czas startu przyjmuje się czas slotu następującego bezpośrednio po Starcie Lotnym, ale doliczana jest kara – czas lotu jest powiększany o 1 minutę.

Wyznaczenie slotu automatycznie znosi ewentualny obowiązek stosowania Znacznika Startu w danym Dniu.

### **I) Start Odłożony**

Opcja ta może być zastosowana, jeżeli oprogramowanie do obliczania wyników będzie dostosowane do jej użycia.

W SMP i KZS Kierownik Sportowy może w Dniu Lotnym zarządzić użycie Znacznika Startu (Event Marker) w celu wyznaczenia momentu odejścia na trasę. Organizator zawodów innych niż SMP określi w Regulaminie Lokalnym, czy przewiduje używanie Znacznika Startu



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



(Event Marker) w celu wyznaczenia momentu odejścia na trasę. Kierownik Sportowy w Zadaniu Dnia zaznaczy, jeżeli w Dniu Lotnym obowiązuje Start Odłożony.

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

Opcją startu może być jedynie Cylinder (7.4.2.a). Średnica cylindra nie może być mniejsza niż 5 km.

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

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

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

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

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

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

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

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



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



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

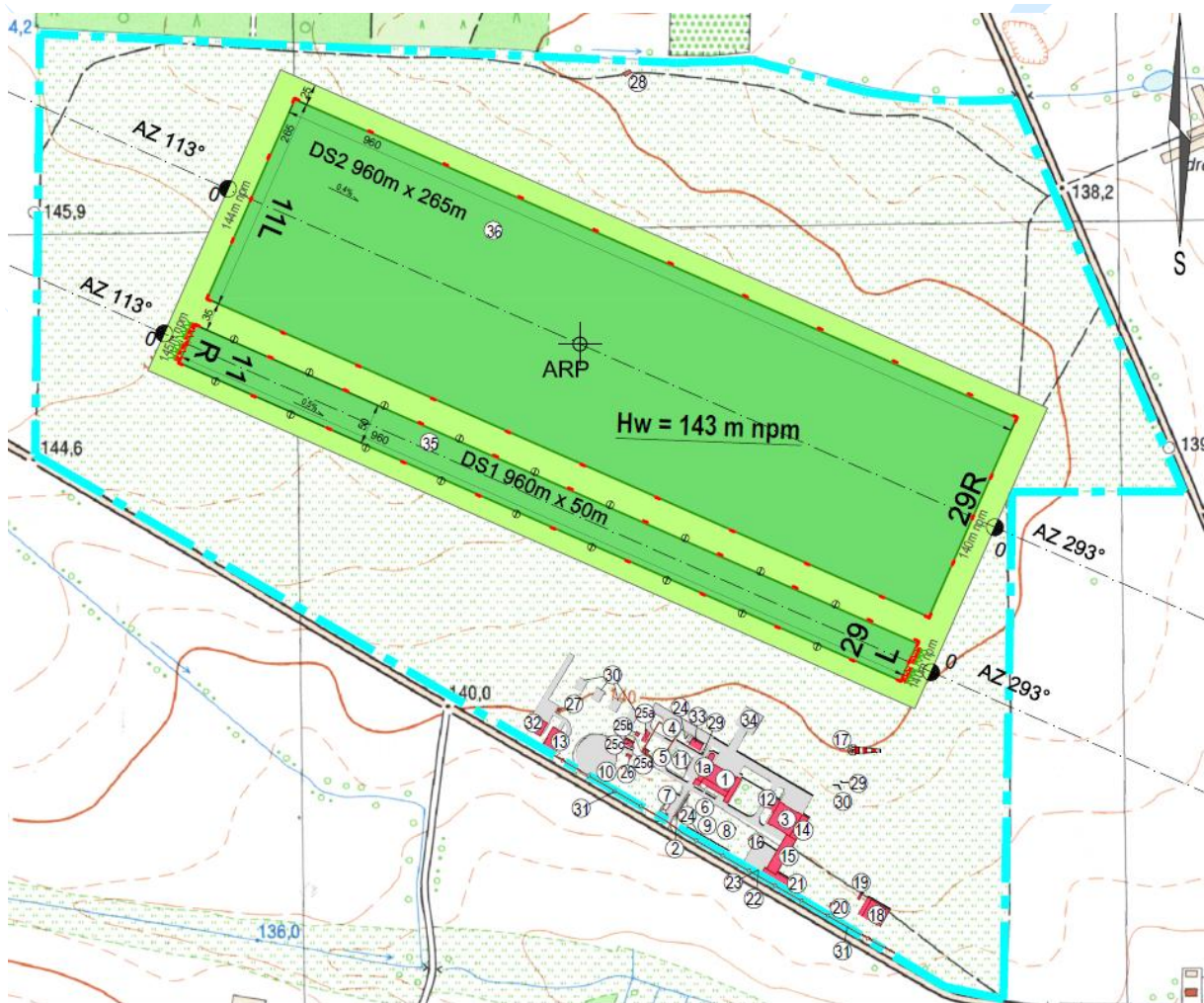
W przypadku, gdy zawodnik zadeklarował użycie w zawodach (lub w konkurencji) więcej niż 2 rejestratorów GNSS, tylko zadeklarowane jako 1-szy (główny) i 2-gi (pierwszy zapasowy) z nich będą brane pod uwagę przy ustalaniu zapisu EM, wszystkie pozostałe będą traktowane, jako urządzenia bez EM.

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

W przypadku użycia Startu Odłożonego nie mają zastosowania zapisy w punktach: 7.4.1, 7.4.2.b, 7.4.3.a, 7.4.5, 7.4.6.

#### **D) Granice obszaru rozgrywania zawodów:**

Obwiednia podczas zawodów nie będzie używana





SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



### **K) 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) lub też przez pomocnika - w tym przypadku pomocnik musi powiadomić biuro lądowań przed opuszczeniem lotniska.

### **L) 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 oddać wypełniony druk „Outlanding Report”.

### **M) Typy i definicje mety, które będą wykorzystane:**

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

### **N) Procedury dolotowe:**

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,205 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed obwodem *Okręgu Mety*.

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

**Uwaga:** Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Przecięcie linii mety będzie kontrolowane przez GNSS. 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.

### **O) Procedury lądowania**

Procedura lądowania będzie określona na odprawie przedlotowej.

Podczas lądowania obowiązuje łączność na częstotliwości 122,205 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



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



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 (podłączenie 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.

### **P) Dokumentacja lotu**

#### **Rejestratory lotu dla KZS i SMPK**

Certyfikowany rejestrator lotu zatwierdzony przez IGC do dnia 11.07.2019 z dokumentem kalibracji musi być używany. Zaleca się stosowanie urządzenia certyfikowanego przez IGC także jako zapasowy rejestrator lotu.

#### **Rejestratory lotu dla RZS**

Zezwala się na stosowanie niecertyfikowanego urządzenia jako głównego rejestratora lotu. Zaleca się jednak stosowanie w tym celu urządzeń certyfikowanych przez IGC (do dnia 11.07.2019, 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.

**FLARM Stealth Mode** - Zawodnik dostarczy Komisji Sędziowskiej zapis rejestratora uwzględniający uaktywnienie opcji Stealth Mode (Priv). Może to być równocześnie zapis rejestratora głównego albo odrębny zapis z zapasowego lub innego. Jeżeli zawodnik nie ma możliwości uzyskania zapisu pliku igr z rejestracją funkcji Stealth Mode, przedstawi treść pliku konfiguracyjnego urządzenia FLARM w sposób i w miejscu ustalonym przez Sędziego Głównego, na każde jego wezwanie.



SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA  
WIELKOPOLSKIEGO



**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.

## **21. PUNKTACJA**

**Typ systemu punktacji.**

Obowiązuje 1000 - Punktowy System Punktacji.

**Lista współczynników wyrównawczych.**

Obowiązuje Załącznik 1 do II Regulaminu Zawodów

**Kara za lądowanie przygodne (M).**

Nie obowiązuje.

## **22. PROTESTY**

**Wysokość opłaty za protest.**

Kwota wadium za złożenie protestu została ustalona na 400 zł.

## **23. WRĘCZANIE NAGRÓD**

Będzie ogłoszone na odprawie głównej.

OSTRÓW  
GLIDE

**Dyrektor Zawodów  
Karol Skarżyński**