

## **REGULAMIN LOKALNY (RL)**

### **A SZCZEGÓŁY ZAWODÓW**

#### **A.1 Nazwa Zawodów:**

### **XXXVI SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE OTWARTEJ**

**VIII CZĘSTOCHOWSKIE KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE KLUB – A  
VIII CZĘSTOCHOWSKIE KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE KLUB – B**

**Częstochowa 14 - 22.05.2011**

#### **A.2 MIEJSCE ROZGRYWANIA ZAWODÓW:**

Nazwa lotniska	Rudniki
Częstotliwość Kierownika Lotów	122,80 MHz
Szerokość geograficzna	50°53'06''N
Długość geograficzna	19°12'17''E

#### **A.3. HARMONOGRAM ZAWODÓW:**

Początek przyjmowania zgłoszeń:	01.01.2011
Koniec przyjmowania zgłoszeń:	07.05.2011
Ostateczny termin zmiany klasy:	13.05.2011
Zatwierdzenie udziału pilotów rezerwowych:	28.04.2011
Ostateczny termin zatwierdzania nowych GNSS FR:	13.03.2011
Trening zawodników:	11.05 – 13.05.2011
Termin przybycia na zawody:	13.05.2011 (piątek) do godz. 19.00
Weryfikacja techniczna sprzętu:	13.05.2011 w godz. 10.00 – 19.30
Rejestracja zawodników:	13.05.2011 w godz. 10.00 – 19.30
Oficjalna odprawa inauguracyjna:	13.05.2011 godz. 20.00
Ostateczny termin zgłaszania zmian w konfiguracji:	13.05.2011 godz. 19:30
Ceremonia otwarcia zawodów:	14.05.2011 godz. 9.00
Rozgrywanie konkurencji:	14.05 – 21.05.2011
Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów:	21.05.2011 (sobota) godz. 20.00

**W przypadku, gdy po dniu 21.05.2011 do rozegrania zawodów brakować będzie 1 konkurencja, dzień 22.05.2011 będzie rezerwowym dniem rozgrywania konkurencji.**

#### **A.4 KIEROWNICTWO ZAWODÓW:**

Dyrektor Zawodów	Michał Braszczyński
Kierownik Sportowy	Przemysław Piekarski
Kierownik Lotów	Artur Osmulski / Daniel Sosnowski
Kierownik Biura Meteo	Piotr Ojrzyński
Sędzia Główny	Wojciech Ścigała
Sędzia Rezerwowy:	Januarek Wojtak
Kierownik Techniczny	Włodzimierz Nowak
Kierownik Finansowy	Małgorzata Jonkwisz
Kierownik Administracyjny	Małgorzata Jonkwisz
Przewodniczący Komisji Sportowej	Marek Mrozek

#### **A.5 ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW:**

Adres Organizatora Zawodów: Aeroklub Częstochowski, 42-200 Częstochowa, ul. P.O.W. 4  
Telefony/faxy: biuro/lotnisko 034 3279755  
Konto bankowe: FORTIS BANK POLSKA S.A. 28 1600 1097 0002 3402 3345 0001  
e-mail: [acz@aeroklub-czestochowa.org.pl](mailto:acz@aeroklub-czestochowa.org.pl) internet: [www.aeroklub-czestochowa.org.pl](http://www.aeroklub-czestochowa.org.pl)

## **B CZEŚĆ OGÓLNA:**

### **1.1 DODATKOWE CELE ZAWODÓW: NIE PRZEWIDZIANO**

#### **1.3.1 KLASY NA ZAWODACH:**

##### **1.3.1.1 MIEDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI – KLASA OTWARTA**

Klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach należących do klasy otwartej zgodnie z Załącznikiem nr 1 II. *Regulaminu Zawodów Szybowcowych*.

Zasady kwalifikowania pilotów do zawodów rangi SMP zostały określone w regulaminie: I. *System Rozgrywania Zawodów Szybowcowych i Kwalifikowania Zawodników* - edycja 01.03.2011.

Prowadzona będzie jedna klasyfikacja obejmująca całość wszystkich pilotów.

##### **1.3.1.2 KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE KLUB – A**

Klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach należących do klasy Klub A zgodnie z Załącznikiem nr 1 II. *Regulaminu Zawodów Szybowcowych*.

Prowadzona będzie jedna klasyfikacja obejmująca całość wszystkich pilotów.

##### **1.3.1.3 KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE KLUB – B**

Klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach należących do klasy Klub B zgodnie z Załącznikiem nr 1 II. *Regulaminu Zawodów Szybowcowych*.

Prowadzona będzie jedna klasyfikacja obejmująca wszystkich pilotów.

### **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 antydopingowych:**

#### **National anti-doping rules.**

Organizator może przeprowadzić kontrolę, zgodnie z wymaganiami polskich przepisów antydopingowych. Osoby wskazane przez Dyrektora Zawodów 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.*

## **C ZGŁOSZENIA I REJESTRACJA:**

### **3.4.1 Przesyłanie zgłoszeń:**

#### **Entries.**

Przysłanie zgłoszenia w nieprzekraczalnym terminie do dnia **07.05.2011 r.** (decyduje data stempla pocztowego, data wysłania e-maila lub wysłania faxu) na adres Aeroklubu Częstochowskiego. 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 07.05.2011 (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 13.05.2011 przed godziną 19:30 czasu lokalnego.**

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

**Note!** If B) method will be used, entry form must be delivered to the Competition Office latest at 19:00 on Friday – 13.05.2011. In case of resignation from competition, inform organizers as soon as possible.

### 3.4.2 Opłaty wpisowe i koszty uczestnictwa:

**Wpisowe:** Wpłata wpisowego w wysokości 380-PLN od jednego zawodnika należy wnieść w nieprzekraczalnym terminie do dnia 14.04.2011r, (decyduje data wpływu pieniędzy na konto Aeroklubu Częstochowskiego).

rachunek bankowy organizatora – Aeroklubu Częstochowskiego:

Aeroklub Częstochowski ul. P.O.W. 4 42-200 Częstochowa  
**FORTIS BANK POLSKA S.A. 28 1600 1097 0002 3402 3345 0001**

**Uwaga! w przypadku wpływu wpisowego na konto organizatora po terminie 14.04.2011 r. wpisowe wynosi 430,- PLN.**

The Entry Fee per participating glider is 380,- PLN, which have to be posted on the organizer's account until 14.04.2011, with all transfer fees covered by the competitor separately.

**Note!** After a day of 14.04.2011 the entry fee is 430 PLN.

**UWAGA: Pilotowi rezygnującemu ze startu w zawodach przed ich rozpoczęciem zostanie zwrócone 75% wpłaconego wpisowego.**

**Organizator w ramach dotacji AP, środków własnych i opłaty wpisowej gwarantuje:**

- usługi poligraficzne związane z mistrzostwami,
- zorganizowany trening wraz z wykładaniem konkurencji w zawodach w terminie od 11.05 do 22.05.2011,
- wodę do tankowania szybowców,
- osłonę meteorologiczną,
- utrzymanie komisji sędziowskiej,
- utrzymanie służby startowej,
- niezbędne usługi telekomunikacyjne (odbiór komunikatów meteo, uzgodnienia ruchowe...),
- dostęp do Internetu,
- przygotowanie lotniska.

Organizers funds together with an entry fee cover:

- polygraphy service,
- organized training and competition task setting from 11-22.05.2011,
- water for glider's ballast,
- meteo service,
- Scoring Office costs,
- airfield operation's costs,
- telecommunication service,
- internet Access,
- preparation of an airfield.

**Koszty Uczestnictwa:** Zawodnik lub Aeroklub Regionalny pokrywają następujące koszty:

- wpisowe (zgodnie z zapisem w punkcie 3.4.2),
- koszty holi do konkurencji za samolotem: 1 hol - 100 zł za hol na 600 metrów. Po wykorzystaniu pierwszych 4 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,
- koszty ciągów do konkurencji za wyciągarką: 1 ciąg - 40 zł,
- koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji,
- koszty ściągania z terenu przygodnego,
- mapy,
- koszty zakwaterowania i wyżywienia – podane zostały na stronie internetowej zawodów:

<http://www.aeroklub-czestochowa.org.pl/pl/zawody-szybowcowe-2011/zaw-maj/zaw-noc.html>

**Uwaga:** Wszystkie należności na rzecz Aeroklubu Częstochowskiego należy regulować gotówką. Aeroklub Częstochowski jest płatnikiem VAT i może wystawiać faktury VAT.

**Participation costs:** Competitor covers following costs:

- entry fee (according to 3.4.2),
- towing fee - 100,- PLN per one 600m high tow. After first four 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,
- the cost of a winch launch 40,- PLN,
- transportation of gliders to the grid and after landing,
- transportation of gliders from outlanding site,
- accommodation and telephone connections costs,
- maps.

### 3.5.4 Dodatkowa wymagana dokumentacja:

#### Dotycząca Pilota:

- a) ważna licencja pilota szybowcowego z wpisanymi następującymi uprawnieniami:
  - uprawnienie do startu na szybowcu za samolotem holującym – (ATTO)”,
  - piloci planujący wykonywanie startów za wyciągarką – uprawnienie do startów za wyciągarką (WL),
  - piloci planujący udział na szybowcu z napędem umożliwiającym start muszą posiadać wpis do licencji:  
„uprawnienie do startu na szybowcu z własnym napędem umożliwiającym samodzielny start (MGTO),
- b) ważne na cały czas zawodów orzeczenie lekarskie ( minimum do 22.05.2011),
- c) ważna Licencja Sportowa FAI,
- d) książka pilota szybowcowego,
- e) ważne świadectwo radiooperatora,
- f) ważne KTP i KWT ,
- g) polisa ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków,
- h) Mapa lotnicza Polski w skali 1:500 000,
- i) upoważnienie do samodzielnego przeglądu szybowca przed lotem (dla szybowców zarejestrowanych w Polsce).

#### Dotycząca Szybowca:

- a) Świadectwo Zdatości do lotu (ARC),
- b) Świadectwo rejestracji,
- c) Pozwolenie na radiostacje,
- d) polisy wymaganych ubezpieczeń.
- e) Instrukcja użytkowania w locie.

#### For the pilot:

- valid Pilot License or equivalent document issued or endorsed by the authorities of the country in which the competitor's sailplane is registered;
- valid FAI Sporting Licence;
- Medical Certificate (valid until 22.05.2011 at least);
- valid Radio Licence.

#### For the glider:

- Aircraft Radio License;
- Certificate of Airworthiness or Permit to Fly;
- Registration Certificate;
- Third Party Insurance.

### 3.6 Ubezpieczenia:

#### Insurance.

Uzgodnienie warunków refundacji szkód z zakładem ubezpieczeniowym jest obowiązkiem zawodnika. Organizator nie będzie pośredniczył w załatwianiu spraw związanych z ubezpieczeniami.

- każdy pilot musi być ubezpieczony od następstw nieszczęśliwych wypadków, bez wyłączenia ryzyka uprawiania szybownictwa i startu w zawodach, na kwotę według własnego uznania;
- każdy szybowiec musi posiadać polisę ubezpieczeniową OC. Dla szybowców certyfikowanych na maksymalną masę startową;
  - mniejszą jak 500 kg – na kwotę 750.000 SDR;
  - 501 do 1000 kg – na kwotę 1.500.000 SDR

- 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 50.000,- PLN dla szybowców klasy otwartej oraz 35.000,- 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.

## **D WYMAGANIA TECHNICZNE**

### **4.1.1 OBOWIĄZKOWE DODATKOWE WYPOSAŻENIE SZYBOWCA:**

- minimalny zalecany pozostały resurs szybowca: 50 godzin,
- sprzęt do tankowania szybowca,
- pokrowiec na kabinę,
- sprzęt do kotwiczenia szybowca,
- sprawny technicznie szybowiec z odpowiednimi potwierdzeniami w dokumentacji technicznej,
- spadochron z ważnością ułożenia obejmującą czas trwania zawodów,
- rejestrator GNSS-FR zatwierdzony przez IGC (ze skalowaniem sondy ciśnieniowej) w przypadku SMPO,
- rejestrator GNSS-FR zatwierdzony przez IGC (ze skalowaniem sondy ciśnieniowej) lub niezatwierdzony przez IGC GNSS FR z zapisem wysokości w przypadku KZS.

### **4.1.2 Z szybowca muszą być usunięte następujące przyrządy umożliwiające loty bez widoczności:**

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.

Zaleca się stosowanie oznaczeń na płatowcu szybowca poprawiające widoczność podczas lotu.

Organizator nie przewiduje umieszczania na pokładzie szybowców zestawów do wizualizacji przebiegu lotu online.

### **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.

## **E OGÓLNE PROCEDURY LOTNE:**

### **5.2 Jednostki miary:**

#### **Units of measurement.**

Odległość będzie podawana w kilometrach, 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.

### **5.3.1c Częstotliwości radiowe używane podczas zawodów:**

#### **Radio frequencies to be used during the championships.**

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

- Częstotliwość bezpieczeństwa 122,400 MHz
- Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,800 MHz,
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 122,400 MHz

For the competition the following frequencies will be used:

- flight safety purposes 122,400 MHz
- for all airport operations at the contest site 122,800 MHz,
- Start Line opening announcements 122,400 MHz

### **5.3.1d Częstotliwości dla celów poprawienia 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 122,400 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 122,800 MHz.

In order to increase safety in gaggles, all pilots should stay tuned to 122,400 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 122,800 MHz.

During ground operations, within airfield boundaries 122,800 MHz shall be monitored.

## **F KONKURENCJE:**

### **6.1 Typy konkurencji, które będą wyznaczone :**

#### **Possible tasks:**

- Konkurencja Wyścigowa (RT),
- Racing task (RT)
  
- Konkurencja Obszarowa (AAT).
- Assigned Area racing task (AAT).

## **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.

### **Zrzucanie balastu wodnego na Gridzie:**

#### **Rules for water ballast dumping on the grid.**

Dozwolone bez ograniczeń.

**No restrictions.**

### **7.2.2 Granice lotniska:**

#### **Airfield Boundary.**

Będą wywieszane na tablicy głównej.

W przypadku lądowania szybowca wewnątrz granic lotniska podczas trwania startów ziemnych, Organizator będzie ściągał szybowce poza pas lądowań swoim środkiem transportu. Obowiązkiem pilota jest współpraca z kierowcą ściągniętego pojazdu (podczepienie liny i prowadzenie szybowca za skrzydło) i zastosowanie się do poleceń organizatora w celu jak najszybszego opuszczenia pasa lądowań.

Airfield Boundary will be posted on main bulletin board.

Should a glider land within airfield boundary during launch procedures the Organizer is responsible for retrieve from the landing runway with organizer’s car. The pilot is responsible for and requested to help with transport as to vacate the runway in expeditious way.

### **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 860m w strefie 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 wyczepienia.*
- *wyłączenie silnika musi nastąpić w strefie wyczepienia na wysokości nie większej, niż określona w danym dniu wysokość wyczepienia.*
- *każdy ponowny start wlicza się do limitu startów ziemnych przysługujących zawodnikowi.*

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 lunching (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. 5.5. 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 660m AMSL within 5 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.
- starting an engine below 660m AMSL while flying outside 5 km radius from Finish Point **will be assumed as virtual outlanding.**

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.

#### **Procedury startu ziemnego za samolotem:**

Wysokość odczepienia zwykle będzie wynosiła 860 m AMSL. W uzasadnionych przypadkach wysokość holowania może być obniżona do 760 m AMSL. Informacja o obniżeniu wysokości odczepienia musi być ogłoszona przez radio na częstotliwości 122,800 MHz, najpóźniej na 10 minut przed rozpoczęciem startów ziemnych. W każdej kolejce startów dla wszystkich pilotów danej klasy musi obowiązywać taka sama wysokość odczepienia lub wyłączenia silnika dla szybowców startujących przy pomocy własnego napędu.

Release altitude usually will be 860m AMSL. In reasonable cases it may be decreased to 760m AMSL. The information about it must be broadcasted by the radio on frequency 122.800 MHz not later, than 10 minutes prior to the first launch. Release altitude has to be the same to the all gliders and motor gliders in their class.

#### **7.3.3 Obszary, na których zabronione jest ciągłe 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 960 m (QNH). Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych.

*Circling in release areas below altitude 960m until the end of the launching period is prohibited.*

#### **7.4.2 Rodzaje i definicje startów lotnych, które będą wykorzystane podczas zawodów:**

##### **Start types to be used during competition.**

**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.

**Start Line** – straight 10 km line, 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 122,400 MHz w języku polskim i angielskim:

*Announcing of opening the start line will take place by radio on frequency 122,400 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 .....*

#### **7.4.2 b Limity wysokości i prędkości dotyczące procedury startu lotnego :**

##### **Altitude and speed limit at start line.**

Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości 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 „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).*

#### **7.6.1 Granice obszaru rozgrywania zawodów:**

Granica obszaru rozgrywania zawodów jest udostępniona na stronach internetowych Organizatora.

*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.*

#### **7.6.2 Zasady postępowania w przypadku rzeczywistego lądowania przygodnego:**

##### **Rules after outlandings.**

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:**

##### **Aero-tows after outlandings.**

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 EPRU (50° 53' 10.8" N, 19° 12' 08.9"E)
- b. Finish Ring (3km radius from EPRU Airfield Reference Point 50° 53' 10.8" N, 19° 12' 08.9"E).

### 7.7.3 Procedury dolotowe:

#### Finish Procedure.

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,800 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed linią mety.

Pilot's announcement of the arrivals will be done on the airport frequency 122.800 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. Czas przekroczenia linii mety będzie interpolowany do najbliższej sekundy od ostatniego fix-a przed linią mety i pierwszego fix-a po przekroczeniu 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 122,800 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. 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 122,800 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 122,800 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 radiostację 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 sześć trawa”.

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 ściągniętego pojazdu (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 122.800 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 ten kilometers inbound, entering right downwind for runway 26 grass.

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).

## 7.8 Dokumentacja lotu:

### Flight Documentation.

Pilot musi dostarczyć do Biura Komisji Sędziowskiej rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis (na nośniku danych lub drogą elektroniczną) 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 musi być zatwierdzony przez Międzynarodową Komisję Szybowcową (IGC FAI) przed dniem 13.03.2011 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 Rudniki natychmiast po przyjeździe na lotnisko** – raport z lądowania („Outlanding Report”) i rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis (na nośniku danych lub drogą elektroniczną) i niecertyfikowany GNSS FR jeśli był stosowany. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda natychmiast po przyjeździe na lotnisko w Rudnikach, to zapisy w nim zawarte nie będą przedstawiały wartości w rozumieniu dokumentacji konkurencji. W przypadku zażądania przez Komisję Sędziowską zapasowego urządzenia kontroli przelotu, pilot zobowiązany jest spełnić żądanie w ciągu 60 minut od powiadomienia. Przez powiadomienie należy rozumieć poinformowanie zawodnika przez członka komisji sędziowskiej bezpośrednio lub przez telefon komórkowy. Powyższą dokumentację należy dostarczyć do biura komisji sędziowskiej lub do miejsca wskazanego przez Sędziego Głównego. Zapisy GNSS na nośnikach danych muszą być zapisane w formacie IGC. Nośnik musi być czytelnie oznaczony. Numer konkursowy i oznaczenie statusu urządzenia „główne” lub „zapasowe” uznaje się jako minimum opisu nośnika. Dostarczenie niezbędnego sprzętu do odczytu rejestratorów i nośników 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 Rudniki 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 13.03.2011 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**

### **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 1 do II Regulaminu Zawodów – edycja 1.04.2011 r.  
Handicap List will be published on the main official board.

## **I PROTESTY**

### **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 WRE CZANIE NAGRÓD**

### **10.2.1 Wymagania dotyczące flag lub 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.

**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 Zawodów

*Michał Braszczyński*

Zatwierdzony przez Komisję Szybowcową AP – uchwała KS nr 80a/27/04/2011