



**REGULAMIN LOKALNY**  
**LOCAL PROCEDURES**

**A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW. COMPETITION DETAILS.**

**1) NAZWA I TERMIN ZAWODÓW:**

**Name and date of the event:**

**MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI  
W KLASIE O T W A R T E J  
KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE STANDARD  
REGIONALNE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE KLUB B  
International Polish Gliding Championship of the Open Class  
National Gliding Competition of Standard Class  
Regional Gliding Competition of Club B Class**

**STAŁOWA WOLA 29.04 – 08.05.2016 r.**

**2) MIEJSCE ROZGRYWANIA:**

**Location of the Event:**

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

### **3) KALENDARIUM ZAWODÓW:**

#### **Time Schedule:**

Początek przyjmowania zgłoszeń: First day of application submission:	15.01.2016
Termin wpłaty wpisowego: Deadline of entry fee payment:	15.03.2016
Weryfikacja zgłoszeń Verification of application:	16.03.2016
Koniec przyjmowania zgłoszeń: Deadline of application submission:	29.04.2016 (Uwaga – patrz pkt VII.5 Pisma Organizacyjnego) (Remark – see Chapter VII.5 of Organizational Information)
Trening zawodników: Training days:	25.04 – 29.04.2016
Termin przybycia na zawody: Day of arrival at the competition:	<b>29.04.2016 do godz. 20.00 (piątek/Friday)</b>
Weryfikacja techniczna sprzętu: Technical verification of the gliders:	<b>29.04.2016 w godz. 10.00 – 20.00</b>
Rejestracja zawodników: Registration of competitors:	<b>29.04.2016 w godz. 10.00 – 20.00</b>
Odprawa inauguracyjna: Opening Briefing:	29.04.2016 godz. 20.30 (piątek/ <b>Friday</b> )
Ceremonia otwarcia zawodów Opening Ceremony:	30.04.2016 godz. 9.00 (sobota/ <b>Saturday</b> )
<b>Rozgrywanie konkurencji</b> <b>Contest flying</b>	<b>30.04. – 07.05.2016 *</b>
Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów: Closing Ceremony and Prize giving:	07.05.2016 godz. 20.00 (sobota/ <b>Saturday</b> )

\* W przypadku, gdy po dniu 07.05.2016 do rozegrania zawodów w danej klasie brakować będzie jednej konkurencji, dzień 08.05.2016 będzie rezerwowym dniem rozgrywania konkurencji w tej klasie.

\* In case, after 07.05.2016, one task in either class would be necessary to make the competition valid, day 08.05.2016 is a day of competition in this class.

### **4) KIEROWNICTWO ZAWODÓW:**

#### **Organizer Team:**

Dyrektor Zawodów Championships Director	Jarosław Urban (+48 605 543 344) <b>biuro@aeroklubstalowowolski.pl</b>
Kierownik Sportowy Task setter	Dariusz Łukawski
Sędzia Główny President of Jury	Wojciech Ścigała

Kierownik Lotów Flight Operation Director	Bogusław Kieliszek
Szef Techniczny Zawodów Maintenance director	Piotr Moch
Komisarz Zawodów Referee	Wiktoria Dwojak
Biuro zawodów Chief of Administration	Anna Duda
Obsługa Meteorologiczna Meteorologist	Zbigniew Siwik

**5) ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW:**

**ADDRESS OF THE ORGANIZER:**

Adres	AEROKLUB STALOWOWOLSKI Lotnisko Turbia Turbia 488 37-415 ZALESZANY
Telefon / e-mail: internet:	+48 15 844 01 18 <a href="mailto:biuro@aeroklubstalowowolski.pl">biuro@aeroklubstalowowolski.pl</a> <a href="http://zawody2015.aeroklubstalowowolski.pl/">http://zawody2015.aeroklubstalowowolski.pl/</a>
Konto bankowe:	PKO o/Stalowa Wola <b>PL 33 1020 4939 0000 0402 0021 1888</b> z dopiskiem: „wpisowe” + (SMP, KZS lub RZS) + imię i nazwisko
Bank account:	<b>BIC (SWIFT CODE):</b> <b>BPKOPLPW</b> <b>NRB:</b> <b>PL 33 1020 4939 0000 0402 0021 1888</b> <b>Note:</b> “Gliding Competitions” + pilot name

**B. CZĘŚĆ OGÓLNA.**  
**GENERAL.**

**1.3.1. Klasy i klasyfikacje na zawodach:**

**Championship Classes and classifications:**

**1.3.1.1. Szybowcowe Mistrzostwa Polski w klasie Otwartej:**  
**Polish Gliding Championship of the Open Class:**

Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach zaliczonych do klasy Otwartej zgodnie z *Tabelą 1c w Załączniku nr 1 do „II Regulamin Zawodów Szybowcowych”* (dalej: „Regulamin Zawodów”).

Common classification for Polish and foreign pilots flown on Open Class gliders, according to *Table 1c in Appendix 1 of the Polish rules: “II Regulamin Zawodów Szybowcowych”* (Polish Rules For Glider Competition; in short: “Competition Rules”).

Zasady kwalifikowania pilotów do zawodów rangi SMP zostały określone w regulaminie *I System Rozgrywania Zawodów Szybowcowych i Kwalifikowania Zawodników* – edycja 31.01.2014 i opisane szczegółowo w opublikowanym na stronie internetowej Organizatora Piśmie Organizacyjnym zatwierdzonym przez Komisję Szybowcową w dniu 21 marca 2016 roku (dalej: „Pismo Organizacyjne”).

**1.3.1.2 Krajowe Zawody Szybowcowe w Klasie Standard:  
National Gliding Competition of the Standard Class:**

Jedna klasyfikacja obejmująca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach zaliczonych do klasy Standard zgodnie z *Tabelą 1a w Załączniku nr 1 do Regulaminu Zawodów*.

Common classification for Polish and foreign pilots, flown on Standard Class gliders according to *Table 1a in Appendix 1 of the Competition Rules*.

**1.3.1.3 Regionalne Zawody Szybowcowe w Klasie Klub B:  
Regional Gliding Competition of the Club B Class:**

Jedna klasyfikacja obejmująca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach zaliczonych do klasy Klub B zgodnie z *Tabelą 1b w Załączniku nr 1 do Regulaminu Zawodów*.

Common classification for Polish and foreign pilots, flown on Club B Class gliders according to *Table 1b in Appendix 1 of the Competition Rules*.

**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 the 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 bear special identification marks consisting of glider Competition Number, shown in a visible way. Pilots have to brief 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.

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. Miejsce i czas publikacji decyzji operacyjnych.**

### **Time and place of publication of operational information.**

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 Aeroklub. 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 means, that the grid is not set yet, and the the gliders shall not be moved onto the Grid.

## **C. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW.**

### **ENTRY AND REGISTRATION PROCEDURES.**

#### **3.4.1. Przysyłanie zgłoszeń.**

##### **Entries.**

Przysłanie zgłoszenia w nieprzekraczalnym terminie do dnia **29.04.2016 r.** (decyduje data stempla pocztowego, data wysłania e-maila lub wysłania faxu) na adres Aeroklubu Stalowowolskiego. Akceptowane będą następujące rozwiązania:

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

Entry form shall be sent before deadline of 29.04.2016 (the application form must be received by organizers not later than this date). Following application methods are accepted:

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

#### **3.4.2. Opłaty wpisowe i koszty uczestnictwa:**

##### **Entry Fee and participation costs:**

##### **Wpisowe:**

W klasach: **SMP w klasie Otwartej oraz KZS w klasie Standard**) wpłata wpisowego w wysokości **550,- PLN** od jednego szybowca, a w klasie **RZS Klub B** wpłata wpisowego w wysokości **500,- PLN** od jednego szybowca, w terminie do 15.03.2016 r. (decyduje data wpływu pieniędzy na konto Aeroklubu Stalowowolskiego). Piloci wpłacający wpisowe po tym terminie będą kwalifikowani w miarę wolnych miejsc na podstawie kolejności wpłat wpisowego. Wpisowe musi zostać wpłacone w nieprzekraczalnym terminie do dnia 29.04.2016.

##### **Entry Fee:**

**SMP Open and KZS Club A:** the Entry Fee per participating glider is **550,- PLN**, **RZS Club B:** the Entry Fee per participating glider is **500,- PLN** which has to be credited to the organizer's account until 15.03.2016, with all transfer fees covered by the competitor separately. Pilots paying the entry fee after this date will be qualified only if there are vacancies in the class, according to the order of entry fee payment. The Entry Fee must be paid until deadline of 29.04.2016.

**Organizator w ramach środków własnych i opłaty wpisowej gwarantuje:**

- usługi poligraficzne związane z zawodami,
- wodę do mycia i tankowania szybowców,
- osłonę meteorologiczną,
- utrzymanie komisji sędziowskiej,
- zgłoszenie wyników zawodów do Listy Rankingowej IGC (zgłoszenie zostanie przesłane przez Komisję Szybowcową po zaksięgowaniu na koncie KS wpłaty dokonanej przez Organizatora za wpis zawodów do Kalendarza Imprez Sportowych AP).
- utrzymanie służby startowej,
- niezbędne usługi telekomunikacyjne (odbiór komunikatów meteo, uzgodnienia ruchowe itp.),
- dostęp do Internetu.

**Organizers funds together with an entry fee cover:**

- printouts,
- water for glider's ballast,
- meteo service,
- Scoring Office costs,
- competition final scores declaration to IGC Ranking List.
- airfield operation's costs,
- telecommunications,
- internet access.

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

- wpisowe w wysokości 550,- PLN (RZS Klub B – 500,- PLN). Organizator zwraca zawodnikowi wpłacone wpisowe w przypadkach wymienionych w Piśmie Organizacyjnym.
- koszty holi za samolotem: 1 hol (600 m) – 160,- PLN (RZS Klub B – 150,- PLN) – *dotyczy zarówno holi do konkurencji jak i lotów treningowych.*
- koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji.
- koszty ściągania z terenu przygodnego.
- koszty zakwaterowania (w tym również w dowolnej formie na terenie Aeroklubu Stalowowolskiego) i wyżywienia – oferty będą na bieżąco publikowane na stronie zawodów <http://www.zawody2016.aeroklubstalowowolski.pl>
- mapy.

**Uwaga:** Aeroklub jest płatnikiem VAT i może wystawiać faktury VAT. Wszystkie ceny podano z podatkiem VAT (ceny brutto).

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

- Entry Fee: 550,- PLN (RZS Club B - 500,- PLN) per one glider. Organizer returns Entry Fee in cases described in Organizational Information.
- towing fee 160,- PLN (RZS Club B – 150,- PLN) per one 600 m high tow (both for competition and training),
- transportation of gliders to the grid and after landing,
- transportation of gliders from outlanding site,
- accommodation costs – offers will be published on the Organizer's website,
- maps.

**3.5.1. Procedura rejestracji:**

### **Registration procedure:**

Po przybyciu w dniu 29.04.2016 na lotnisko w Turbi w pierwszej kolejności należy zgłosić się do sekretariatu zawodów w celu uregulowania opłaty za pierwsze 3 hole (opłaty można dokonać wcześniej przelewem na konto podane w punkcie A.5 z dopiskiem „3 hole” + imię i nazwisko). Następnie z potwierdzeniem wpłaty za hole należy zgłosić się do Biura Rejestracji Zawodników z **wypełnionymi wszystkimi punktami Druku Rejestracyjnego**. Proces rejestracji zostanie zakończony w momencie przyjęcia druku przez członka komisji rejestracji zawodników. Dla usprawnienia procesu rejestracji, bardzo prosimy o jak najwcześniejsze rozpoczęcie rejestracji. W dniu rejestracji zawodników tj. 29.04.2016 zarówno sekretariat jak i biuro rejestracji czynne będą w godzinach od 10.00 do 20.00.

Upon arrival on 29.04.2016 at the airfield of Turbia, at first please report to the Competition Office and pay the fee for the first three tows (payments can be made in advance by bank transfer to the account given in paragraph A.5). Once payment is made, continue to the Registration Office with a Registration Form filled in. When the form is accepted by a commission member, the registration process is complete. Please register as early as possible to expedite the process. On 29.04.2016, the Competition Office and Registration Office are open between 10.00 and 20.00.

Zawodnik w trakcie rejestracji powinien wykazać posiadanie aktualnego treningu szybowcowego:

- a) pilot posiadający łączny nalot na szybowcach mniejszy niż **500 godz.** musi wykonać w roku 2016 przed rozpoczęciem zawodów co najmniej **5** lotów na szybowcach, w czasie co najmniej **10** godzin.
- b) pilot posiadający w roku 2015 nalot na szybowcach mniejszy niż **50** godz. musi wykonać w roku **2016** przed rozpoczęciem zawodów co najmniej **5** lotów na szybowcach, w czasie co najmniej 10 godzin.

During registration, Competitor should present his actual glider training:

- a) a pilot who has glided less than 500 hours in the whole career, is obliged to perform in 2016 at least 5 glider flights in minimum 10 hours, before starting the Competition,
- b) a pilot who glided less than 50 hours in 2015, is obliged to perform in 2016 at least 5 glider flights in minimum 10 hours, before starting the Competition.

### **3.5.4. Wymagana dokumentacja:**

#### **Documentation required:**

- 1) Licencja Pilota Szybowcowego, Świadectwo Operatora Radiotelefonisty i Orzeczenie Lotniczo - Lekarskie z ważnością na cały okres trwania zawodów.  
[Glider pilot license, radio license and medical certificate valid for competition period.](#)
- 2) Ważna Licencja Sportowa FAI na cały okres trwania zawodów.  
[FAI License valid for competition period.](#)
- 3) Książka Pilota Szybowcowego z potwierdzeniem nalotu.  
[Glider pilot's logbook with current flight hours.](#)
- 4) Polisa ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków.  
[Personal medical insurance certificate.](#)

### 3.6. Ubezpieczenia.

#### **Insurance.**

Zawodnicy zobowiązani są do ubezpieczenia szybowców w zakresie:

- OC dla szybowców certyfikowanych na maksymalną masę startową:
  - mniejszą niż 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. Każdy pilot musi być ubezpieczony od następstw nieszczęśliwych wypadków, bez wyłączenia ryzyka uprawiania szybownictwa i startu w zawodach, na kwotę według własnego uznania. Organizator nie będzie pośredniczył w załatwianiu spraw związanych z ubezpieczeniami.

Third party insurance, covering the whole contest area, with no exclusion clause for competitions, is the responsibility of the pilot.

Third party insurance has to be for the amount listed below, depending on maximum take-off mass:

- less than 500 kg – minimum 750.000 SDR;
- 500 kg to 1000 kg – minimum 1.500.000 SDR.

Personal medical insurance is required for all pilots and crews, covering accidents and sickness, including any hospital costs and transport back to the team member's home country. Pilots in particular should ensure that their insurance will extend to accidents and injuries sustained whilst gliding and in competition. Organizer will not mediate in completing the formalities related to potential claims.

Dokumenty potwierdzające posiadanie odpowiednich ubezpieczeń muszą być sporządzone w języku polskim lub angielskim.

Documentary proof of insurance shall be provided to the Organisers in Polish or English.

## D. WYMAGANIA TECHNICZNE.

### **TECHNICAL REQUIREMENTS.**

#### 4.1.1. Obowiązkowe dodatkowe wyposażenie:

##### **Additional equipment required:**

1) Sprawny technicznie szybowiec z odpowiednimi potwierdzeniami w dokumentacji technicznej:

- minimalny zalecany zapas rezerwy: **50 godz.**,
- sprawna technicznie radiostacja pokładowa z zezwoleniem radiowym,
- instrukcja użytkowania w locie.

Airworthy glider with valid airworthiness documentation:

- minimum recommended flight time reserve to next maintenance: 50 hours,
- airworthy transceiver with radio certificate,



- glider's flight manual.

- 2) Spadochron z ważnością ułożenia na cały czas trwania zawodów.

[Parachute with rigging valid for competition period.](#)

- 3) Rejestrator GNSS-FR zatwierdzony przez IGC (ze skalowaniem sondy ciśnieniowej); w KZS dopuszcza się stosowanie jako podstawowego niecertyfikowanego GNSS; zaleca się posiadanie zapasowego rejestratora GNSS-FR, którym będzie mogło być urządzenie nie zatwierdzone przez IGC; 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.

[GNSS flight recorder approved by IGC FAI with calibration certificate; in regional championship non-approved GNSS flight recorders are allowed; it is recommended to have at least one backup GNSS flight recorder \(IGC FAI non-approved devices are allowed as backup\); GNSS-FR and other electronic equipment should be mounted to the glider structure, instrument panel or its cover, or the canopy. It should not limit external visibility from the cockpit.](#)

- 4) Mapa lotnicza rejonu rozgrywania zawodów w skali 1:500 000.

[Aerial map of Championship area \(1:500 000 scale\).](#)

- 5) Sprzęt do kotwiczenia szybowca (tylko w przypadku kotwiczenia szybowca).

[Anchoring equipment \(when glider is to be anchored\).](#)

**Uwaga:** Zawodnik jest odpowiedzialny za sprawność techniczną oraz obsługę uczestniczącego w zawodach szybowca i wyposażenia przez cały czas trwania zawodów. Ponadto, wszyscy uczestnicy powinni spełniać obowiązkowe wymagania w zakresie wyposażenia szybowca, wynikające z obowiązujących Regulaminów wymienionych w pkt. IX, w tym w szczególności pkt 4.1.1 II Regulaminu Zawodów Szybowcowych, w zakresie wyposażenia w urządzenia antykolizyjne FLARM.

**Remark:** [A Competitor is responsible for the technical condition of a glider taking part in a competition as well as its technical service and the equipment during the whole time of a competition. Moreover, the binding requirements concerning the glider equipment resulting of binding Regulations presented in point IX of Organizational Information, including, inter alia, requirements concerning FLARM collision avoidance device, described in point 4.1.1 II Glider Competition Regulation, should be met by all Competitors.](#)

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

##### **[Devices that should be removed from the glider.](#)**

- [Busole Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty.](#)
- [Bohli, Shanz, KT 1 compasses and artificial horizons.](#)

**Uwaga:** Wszystkie szybowce muszą zostać przed każdą konkurencją przeglądnięte przez upoważnionego pilota. Za dokonanie przeglądu i wpisu w dokumentację odpowiada pilot szybowca.

#### **4.2.2. Procedury sprawdzania ciężaru szybowca.**

## Procedures for checking aircraft mass.

**Organizator, nie później niż do dnia 22 kwietnia 2016 roku podejmie decyzję w sprawie obowiązkowego sprawdzania ciężaru szybowców. W przypadku podjęcia decyzji o obowiązkowym sprawdzaniu ciężaru szybowców, zastosowanie znajda poniższe zasady.**

Szybowce będą wstępnie ważone podczas badania kontrolnego od 27 do 29 kwietnia 2016 r. (trzy ostatnie dni przed rozpoczęciem zawodów) w czasie wybranym przy rejestracji on-line. Podczas wstępnej inspekcji technicznej, szybowce będą ważone z balastem odpowiednim dla swojej klasy lub zgodnie z limitem wynikającym z dokumentacji szybowca, wraz z dodatkowym wyposażeniem, takim jak spadochron, napoje i inne. Piloci będą ważeni oddzielnie. Następnie zostanie określony „referencyjny ciężar do holowania” (RCIH) - na kole głównym, z całym dodatkowym wyposażeniem do holowania za samochodem (pokrowce na skrzydłach, dyszel do holowania wraz z obejmą na ogon, koło pod skrzydło).

Gliders will be first weighed during scrutineering from 27th to 29th April 2016 at the particular time, chosen at online registration. During initial technical inspection, gliders will be weighed ballasted to their class or certification limit, with all removable equipment, including parachute, drinks, on board. Pilots will be weighed separately. Then the glider “tow reference weight” (TORW) will be determined on the main wheel only, with all extra car tow equipment attached (wing covers, tail and wing wheels, tow bar etc.).

Każdego dnia do 25% szybowców w każdej klasie będzie ważone w trakcie transportu na Grid lub bezpośrednio na Gridzie. Wazenie odbywać się będzie tylko na kole głównym, otrzymana wartość zostanie porównana z RCIH, z tolerancją do maksimum + 5 kg. Jeśli ciężar szybowca na kole głównym przekroczy RCIH, należy usunąć taką część balastu, aby osiągnąć RCIH. Nieusuwalny balast może być pozostawiony tylko zgodnie z zaleceniami producenta (na przykład wskazanymi w instrukcji użytkownika w locie).

Each day up to 25% of gliders in each class gliders will be weighed on their way to the grid on the weighing stations or right on the grid. Only main wheel will be weighed, resulting value will be compared to TORW, weighing tolerance of maximum + 5 kgs will be used. If glider's main wheel weight exceeds its TORW, the glider is required to drop ballast to meet the reference weight. Non-disposable ballast can only be added according to the manufacturer's manual (e.g. flight manual).

Jeśli balast został uzupełniony po lądowaniu, wymagane jest ponowne ważenie przed startem.

If water is added after a re-landing, glider may be required to be weighed again before take-off.

## **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), prędkość w kilometrach na godzinę (km/h), prędkość pionowa w metrach na sekundę (m/s), masa w kilogramach, kursy i radiale w stopniach. Ciśnienie QNH (hPa) i limity wysokości będą podawane na arkuszu zadania dnia.

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       | 122,200 MHz                         |
| - Starty, holowanie, meta, lądowanie | 122,200 MHz, rezerwowa 122,600 MHz. |
| - Ogłoszenia czasów startu lotnego   | 122,200 MHz i 122,600 MHz           |
| - Korespondencja między zawodnikami  | 122,300 MHz do 122,900 MHz          |
| z wyłączeniem częstotliwości:        | 122,600 MHz                         |

For the competition the following frequencies will be used:

- |  |                                    |
|--|------------------------------------|
| - flight safety purposes                         | 122,200 MHz                        |
| - for all airport operations at the contest site | 122,200 MHz, alternate 122,600 MHz |
| - Start Line opening announcements               | 122,200 MHz and 122,600 MHz        |
| - frequency for competitors                      | 122,300 MHz – 122,900 MHz          |
| without frequency:                               | 122,200 MHz and 122,600 MHz        |

#### **5.3.1.d. Częstotliwość służąca poprawie bezpieczeństwa pilotów.**

##### **Safety frequency.**

Dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w krążeniu z innymi szybowcami, wszyscy piloci mają przed odejściem na trasę oraz w odległości do 20 km od punktu odlotowego pozostawać na częstotliwości 122,600 MHz. Od rozpoczęcia startu ziemnego aż do opuszczenia strefy wyczepienia, a następnie 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 128,500 MHz.

In order to increase safety in gaggles, all pilots should stay tuned to 122,600 MHz before opening of start line and 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 128,500 MHz is required.

## **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 Board a “Grid order” will be published. It will 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 starcie.**

##### **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 ściągającego 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 official 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.

#### **3.2.1. 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 (or 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 has 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.*

**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. Regulaminu Zawodów.

**Note:** All gliders having an engine (MoP) capable of being started in flight (including sustainer engines) shall comply to the noise level recording procedures described in par. 5.5. of the Competition Rules. Chief of scorers can allow some motor gliders not to perform engine run test, if the recognition of noise level recorded by both main and secondary FR in previous competition flight is sufficient and cannot be misinterpreted. The list of competition numbers of such motor gliders will be published on official board.

### 7.3.3. Procedury startu ziemnego za samolotem.

#### **Aerotowing procedures.**

Wysokość wyczepienia będzie zwykle wynosiła 750 m AMSL. W uzasadnionych przypadkach wysokość wyczepienia może być zmniejszona do 650 m AMSL. Informacja o zmniejszeniu wysokości wyczepienia musi być ogłoszona przez radio na częstotliwości 122,2 MHz najpóźniej na 10 minut przed rozpoczęciem startów ziemnych. W każdej kolejce startów dla wszystkich pilotów danej klasy musi obowiązywać taka sama wysokość wyczepienia lub wyłączenia silnika dla szybowców startujących przy pomocy własnego napędu.

Release altitude usually will be 750 m AMSL. In reasonable case it may be decreased to 650 m AMSL. The information about it must be broadcasted by the radio on frequency 122,2 MHz not later than 10 minutes prior to the first launch. Release altitude has to be the same for all gliders and motor gliders in one class.

### 7.3.4. 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 800m AMSL. Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych.

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

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

#### **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 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).

#### 7.4.4.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 i 122,200 MHz w języku polskim i angielskim:

Announcing of opening the start line will take place by radio on frequency 122,600 MHz i 122,200 MHz in Polish and English language:

- **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 ..... .*

#### **7.4.4.b. Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości.**

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

Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości (jeśli będzie zastosowana procedura z pkt. 7.4.4.b. 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 7.4.4.b of Competition Rules) „ 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.**

Przewiduje się w SMP w klasie Otwartej wymóg używania funkcji Znacznika Startu (Event Marker) jako deklaracja odejścia na tresę.

*Event Marker will be used in Polish Gliding Championship of the Open Class for declaration of crossing the start line.*

#### **7.6.1. Granice obszaru rozgrywania zawodów.**

##### **Contest Area Boundary.**

- |               |             |
|---------------|-------------|
| 1. N51°24,00' | E018°35,00' |
| 2. N51°47,00' | E020°13,00' |
| 3. N51°32,52' | E023°34,14' |

Dalej na południe wzdłuż granicy FIR do punktu

- |               |             |
|---------------|-------------|
| 4. N49°53,18' | E023°03,30' |
| 5. N50°40,00' | E018°40,00' |
| 6. N51°24,00' | E018°35,00' |

Elektroniczny plik z granicą obszaru rozgrywania zawodów będzie udostępniony na stronie internetowej Organizatora.

*The file with electronic form of the Contest Area Boundary will be on the Organizer's website.*

#### **7.6.2.a. 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 przygodnym. Meldunek może być przekazany pomocnikowi, ale w tym przypadku pomocnik musi złożyć „Outlanding Report” w biurze lądowań przed opuszczeniem lotniska.

*In case of outlanding 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 file filled „Outlanding Report”.

#### **7.7.1. Typy i definicje mety, które będą wykorzystane.**

##### **Types and definitions of Finish Line that will be used.**

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

Finish Ring (3 km radius from EPST Airfield Reference Point). The center of Finish Ring is EPST airfield ARP.

#### **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 środkiem Okręgu Mety.

Pilot's announcement of the arrivals will be done on the airport frequency 122.200 MHz 10km before the center of the Finish Ring (regarding finish procedure in use).

**Piloci przecinający linię mety poniżej 250 m AMSL - lądują na wprost.**

##### **Pilots crossing Finish Line below 250 m AMSL 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”.**

- Competitors shall provide the following information: **their contest number and distance to the finish line only.**

**E.g. „AL TEN KILOMETERS“**

**Piloci przecinający linię mety powyżej 250m AMSL z zapasem energii gwarantującej bezpieczne wykonanie manewru, lądują zgodnie z procedurą omówioną podczas odprawy przedlotowej.**

##### **Pilots crossing Finish Line at or above 250m AMSL 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”.**

- Competitors shall provide the following information: **their contest number and distance to the finish line and additionally: „Speed finish”.**

**E.g. „AL TEN KILOMETERS, Speed Finish”**

Stosowne procedury zostaną zawodnikom wytłumaczone na odprawie inauguracyjnej.

Organizer will explain appropriate procedure during Opening Briefing.



**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 122,200 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. 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 pozycję „z wiatrem” i wylądować na wskazanym podczas odprawy pasie lądowań, chyba że kierownik lotów wyda inne polecenie. Przed włączeniem się do kręgu nadlotniskowego pilot powinien podać przez radiostację następujące informacje:

- Odległość do lotniska;
- Sposób włączenia się do kręgu nadlotniskowego;

**Przykład:** „*AL dziesiąty kilometr, wchodzę na pozycję z wiatrem prawy krąg do pasa trzy zero 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 to land should enter the downwind position and land on the active (announced on 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 three zero 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 01.03.2016 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 Turbia 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 Turbi, 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 01.03.2016 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.**

#### **8.2.4. Lista współczynników wyrównawczych.**

##### **Handicaps List.**

Obowiązuje *Załącznik nr 1* do II Regulaminu Zawodów Szybowcowych  
Handicaps List – see Appendix No 1 of the Competition Rules.

## **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 najlepszemu zawodnikowi posiadającemu obywatelstwo polskie w każdej klasie zawodów szybowcowych. AP przyznaje również dyplomy potwierdzające otrzymanie medali.**

*Organizator przyznaje dyplomy wszystkim zawodnikom.*

**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 pilots.**

Dyrektor Mistrzostw  
(-)  
Jarosław Urban

Koniec

Zatwierdzono uchwałą Komisji Szybowcowej z dnia 27-04-2016 roku, [Uchwałą KS nr 2/26/04/2016](#)