



REGULAMIN LOKALNY
LOCAL PROCEDURES

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW. COMPETITION DETAILS.

1) NAZWA I TERMIN ZAWODÓW:

Name and date of the event:

REGIONALNE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE KLUB A
Glide Challenge Cup GSS-KSS Prievidza 2015
Regional Gliding Competition in Club Class A
Glide Challenge Cup GSS-KSS Prievidza 2015

PRIEVIDZA 01 – 10.05.2015r.

2) MIEJSCE ROZGRYWANIA:

Location of the Event:

Nazwa lotniska Airfield name	Lotnisko Prievidza (Słowacja) – LZPE
Częstotliwość Kierownika Lotów Frequency	122,60 MHz
Szerokość geograficzna Latitude	048°46'05.00''N
Długość geograficzna Longitude	018°35'42.00''E

Wysokość 260 m/ 853 ft AMSL
Elevation

3) KALENDARIUM ZAWODÓW:**Time Schedule:**

Początek przyjmowania zgłoszeń: First day of application	31.12.2014
Termin wpłaty wpisowego: Deadline of entry fee payment:	30.04.2015
Weryfikacja zgłoszeń Verification of applications:	28.02.2015
Koniec przyjmowania zgłoszeń: Deadline of application submission:	30.04.2015 (Uwaga – patrz pkt Kwalifikowanie do zawodów Pisma Organizacyjnego) (Remark – see Chapter Qualifying rules in Bulletin No:)
Trening zawodników: Training days:	28.04 – 30.04.2015
Zalecany trening (dla pilotów którzy będą wykonywali pierwsze loty w sezonie, oraz tych którzy nigdy nie latali w rejonie Priewidzy). Recommended training (for those who will perform first flights this season, or never flew in the area of Priewidza before).	
Termin przybycia na zawody: Day of arrival at the competition:	30.04.2015 do godz. 20.00 (czwartek/thursday)
Weryfikacja techniczna sprzętu: Technical verification of the gliders:	30.04.2015 w godz. 17.00 – 20.00
Rejestracja zawodników: Registration of competitors:	30.04.2015 w godz. 17.00 – 21.00
Odprawa inauguracyjna: Opening Briefing:	30.04.2015 godz. 20.00 (czwartek/thursday)
Ceremonia otwarcia zawodów Opening Ceremony:	01.05.2015 godz. 9.30 (piątek/friday)
Pierwsza odprawa First briefing	01.05.2015 godz. 10.00
Rozgrywanie konkurencji Contest flying	01.05. – 09.05.2015 *
Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów: Closing Ceremony and Prize giving:	09.05.2015 po zakończeniu konkurencji (sobota/Saturday)

* W przypadku, gdy po dniu 09.05.2015 do rozegrania zawodów brakować będzie jednej konkurencji, dzień 10.05.2015 będzie rezerwowym dniem rozgrywania konkurencji.

* In case, after 09.05.2015, one task would be necessary to make the competition valid, day 10.05.2015 is a reserve day of competition.

4) KIEROWNICTWO ZAWODÓW:**Organizer Team:**

Dyrektor Zawodów
Competition Director
Kierownik Sportowy
Task setter

Wojciech Kos (+48 33 866 10 46)
wojciechkos@interia.pl
Marek Korneć

Sędzia Główny Chief Scorer	Eva Hořejší
Sędzia Rezerwowy Deputy Scorer	Ladislav Zeidl
Kierownik Lotów Flight Operation Director	- zostanie przedstawiony na pierwszej odprawie. - will be presented on the first briefing.
Szef Techniczny Zawodów Competition Chief Technician	- zostanie przedstawiony na pierwszej odprawie. - will be presented on the first briefing.
Komisarz Zawodów Official Observer	- Przemysław Ochal
Biuro zawodów Competition Office	Andrzej Czarnecki
Obsługa Meteorologiczna Meteorologist	AK Prievicza

5) ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW:

ADDRESS OF THE ORGANIZER:

Adres

GÓRSKA SZKOŁA SZYBOWCOWA AP "ŻAR"
IM. ADAMA DZIURZYŃSKIEGO
UL. GÓRSKA 19
MIĘDZYPRODZIE ŻYWIECKIE
34-312 MIĘDZYPRODZIE BIAŁSKIE

Telefon /
e-mail:
internet:

+48 33 866 10 46
prezes@osrodekzar.pl
<http://www.gcc2015.pl>

Konto bankowe Bank Spółdzielczy w
Bank account: Radziechowach-
Wieprzu) z dopiskiem:

(PLN): 86 8140 0009 0017 7829 2000 0010
(EUR): PL 31 8140 0009 0017 7829 2000 0030
„wpisowe” + (RZS GCC) + imię i nazwisko.
“Gliding Competition + (RZS GCC) + pilot name”.

SWIFT CODE: POLUPLPR

B. CZĘŚĆ OGÓLNA.

GENERAL.

1.3.1. Klasy i klasyfikacje na zawodach:

Competition Classes and classifications:

1.3.1.1. Regionalne Zawody Szybowcowe w Klasie Klub A:

Regional Gliding Competition in Club Class A:

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

Joint classification for Polish and foreign pilots flying Club A Class gliders, according to *Table 1d 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 RZS zostały określone w regulaminie *I System Rozgrywania Zawodów Szybowcowych i Kwalifikowania Zawodników* – edycja 31.01.2014 i opisane szczegółowo w opublikowanym na stronie internetowej Zawodów Piśmie Organizacyjnym zatwierdzonym przez Komisję Szybowcową w dniu 30.03.2015 roku (dalej: „Pismo Organizacyjne”).

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) Wszystkie szybowce muszą krążyć w lewo w obszarze 5 km od punktu bazowego lotniska (ARP).
All gliders must circle left within the area of 5km from airport's reference point (ARP).
- c) Maksymalna prędkość dla pojazdów poruszających się na terenie lotniska nie powinna przekraczać 20 km/h.
Vehicle speed limit on the airfield is 20 km/h.
- d) 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 grid 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 may perform a test, according to Polish Anti-doping Rules. Every competitor asked by Competition Director has to make himself available 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 hangaru w którym odbędzie się odprawa inauguracyjna. 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 publication is the Official Board. All official decisions regarding briefing, task cancellation or grid order will be published there until 8:15 LT. Lack of grid order in the morning means, that the grid is not yet set, 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 **30.04.2015 r.**

Akceptowane będą następujące rozwiązania:

A) Zgłoszenie elektroniczne na stronie internetowej (pod warunkiem podania wszystkich wymaganych danych).

Entry form shall be send before deadline of 30.04.2015 (the application form must be received by organizers not later than this date). Following application methods are accepted:

A) Electronic application online, through the Competition web page.

3.4.2. Opłaty wpisowe i koszty uczestnictwa:

Entry fee and participation costs:

Wpisowe:

RZS w klasie Klub A: Wpłata wpisowego w wysokości **525,- PLN** lub **125,- EUR** od jednego szybowca w terminie do 30.04.2015 r. (decyduje data wpływu pieniędzy na konto GSS AP "ŻAR"). Koszty przelewu pokrywa wpłacający.

Dbając o rozwój młodych talentów wprowadziliśmy ulgę we wpisowym 50% dla Juniorów.

Również aby zachęcić do udziału w zawodach, wprowadziliśmy ulgę we wpisowym 50% dla kobiet.

Entry fee:

RZS of Club Class A: The Entry Fee per participating glider is **525,- PLN** or **125,- EUR** , which has to be credited to the organizer's account until 30.04.2015. Bank charges on the competitor's account.

In order to encourage young pilots and Ladies, the entry fee for them is set at **EUR 62,- PLN 260,-** .

Organizator w ramach środków własnych i opłaty wpisowej gwarantuje:

- usługi poligraficzne związane z zawodami,
- wodę do mycia szybowców,
- osłonę meteorologiczną,
- utrzymanie komisji sędziowskiej,
- zgłoszenie wyników zawodów do Listy Rankingowej IGC
- utrzymanie służby startowej,
- niezbędne usługi telekomunikacyjne (odbiór komunikatów meteo, uzgodnienia ruchowe itp.),
- dostęp do Internetu.

Entry fee will cover:

- printouts,
- water to wash gliders,
- meteo service,
- Scoring Office costs,
- competition final scores declaration to IGC Ranking List.
- airfield operation costs,
- telecommunications,
- internet access.

Koszty uczestnictwa: Zawodnik lub Aeroklub Regionalny pokrywają następujące koszty:

- wpisowe w wysokości 525 zł lub 125 EUR (ulga 50% dla juniorów i kobiet). Organizator zwraca zawodnikowi wpłacone wpisowe w przypadkach wymienionych w Piśmie Organizacyjnym.
- koszty holi za samolotem: 1 hol (600 m) - 30,- EUR (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 i wyżywienia – oferty będą na bieżąco publikowane na stronie zawodów <http://www.gcc2015.pl>
- mapy.

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

Wszystkie ceny podano z podatkiem VAT (ceny brutto).

Participation costs: Competitor covers following costs:

- entry fee: 525,- PLN 125,- EUR per one glider (discount of 50% for Juniors and Ladies). Organizer returns Entry Fee in cases described in Bulletin No. 1
- towing fee 30,- EUR 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 official competition website,
- maps.

3.5.1. Procedura rejestracji:

Registration procedure:

W dniu 30.04.2015 w pierwszej kolejności należy zgłosić się do kasy Aeroklubu Prievidza w celu uregulowania opłaty za pierwsze 3 hole.

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. 30.04.2015 zarówno kasa jak i biuro rejestracji czynne będą w godzinach od 17.00 do 21.00.

Upon arrival at the Prievidza airfield on 30.04.2015, at first please call at AK Prievidza office and pay the fee for the first three tows. Once payment is made, continue to the Registration Office with a Registration Form filled up. 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 30.04.2015, Registration Office will be open between 17.00 and 21.00.

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 record.
- 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.
- 5) Ważne na okres zawodów KTP i KWT.
- 6) Upoważnienie do samodzielnego przeglądu szybowca przed lotem (dla szybowców zarejestrowanych w Polsce).

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 illness, 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 language.

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 resursu: **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 certificate valid for competition period.

3) Rejestrator GNSS-FR zatwierdzony przez IGC (ze skalowaniem sondy ciśnieniowej); w RZS 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 competition 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 shall not limit external visibility from the cockpit.

- 4) Mapa lotnicza rejonu rozgrywania zawodów w skali 1:500 000.
Aerial map of Competition area (1:500 000 scale).
- 5) Sprzęt do kotwiczenia szybowca (tylko w przypadku kotwiczenia szybowca).
Anchoring equipment (when glider is to be anchored).

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 przewiduje dodatkowego ważenia szybowców przed lotem.

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

A. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE. GENERAL FLYING PROCEDURES.

5.2. Jednostki miary.

Units of measurement.

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

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 CET will be used for all procedures.

5.3.1.c. Częstotliwości radiowe używane podczas Zawodów.

Radio frequencies to be used during the Competition.

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

- Częstotliwość bezpieczeństwa, meta, lądowanie 122,600 MHz, **common emergency** 121,500 MHz
- Starty, holowanie, 123,475 MHz
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 122,600 MHz
- Korespondencja między zawodnikami 123,400 MHz,

For the competition the following frequencies will be used:

- flight safety purposes, start line, finish line 122,600 MHz
- for all airport operations at the contest site 123,475 MHz
- Start Line opening announcements 122,600 MHz
- frequency for competitors 123,400 MHz

5.3.1.d. Częstotliwość służąca poprawie bezpieczeństwa pilotów.

Safety frequency.

Dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w krążeniu z innymi szybowcami oraz w odległości do 20 km od punktu odlotowego, a następnie od 10 km przed linią mety, aż do opuszczenia pasa lądowań wszyscy piloci powinni pozostawać na częstotliwości 122,600 MHz. Od rozpoczęcia startu ziemnego aż do opuszczenia strefy wyczepienia, każdy pilot musi pozostawać na częstotliwości 123,475 MHz.

In order to increase safety in gaggles, all pilots should stay tuned to 122,600 MHz wherever within 20 km radius from the Start Point or within 10 km radius to finish point (on final glide). During ground operations, within airfield boundaries 122,600 MHz shall be monitored. Before and during launch, until leaving release area, pilots have to stay on 123,475 MHz.

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 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.

7.2.2. Granice lotniska.

Airfield Boundary.

Elektroniczny plik z granicami lotniska będzie udostępniony na stronie internetowej zawodów <http://www.gcc2015.pl>.

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.

The file with the Airfield Boundary will be available on the official competition website <http://www.gcc2015.pl>.

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.a. Procedury startu ziemnego w przypadku motoszybowców.

Launch procedures for motor gliders.

Motoszybowce wykonujące samodzielny start muszą przestrzegać tej samej procedury startu jak szybowce holowane za samolotem. 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 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 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 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.

Aerotow procedures.

Wysokość wyczepienia będzie zwykle wynosiła 600m QNE.

Release altitude usually will be 600m QNE.

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

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

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wyczepienia szybowców poniżej wysokości 650m QNE. Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych.

Circling at the altitude below 650m QNE in the area of airtow and release is prohibited until the end of the launch period.

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 w języku polskim i angielskim:

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

- **Po starcie ostatniego szybowca:**

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

Start lotny zostanie otwarty za minut o godzinie

Start line will be open in minutes at

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

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

Start lotny zostanie otwarty za 5 minut o godzinie

Start line will be open in 5 minutes at

- **W momencie otwierania startu lotnego:**

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

Start lotny 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 według ciśnienia QNH.

Start altitude limit procedure (as in 7.4.4.b of Competition Rules) if used, will be announced at the briefing and published on the task sheet in meters QNH.

7.4.5. Znacznik Startu.

Event Marker.

Nie będzie stosowany.

Not used in the competition

7.6.1. Granice obszaru rozgrywania zawodów.

Contest Area Boundary.

Elektroniczny plik z granicą obszaru rozgrywania zawodów będzie udostępniony na stronie internetowej zawodów <http://www.gcc2015.pl>.

The file with electronic form of the Contest Area Boundary will be available on the **official competition 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 „Meldunek lądowania przygodnego” w biurze lądowań przed opuszczeniem lotniska.

Biuro lądowań będzie wykorzystywało "elektroniczne biuro lądowań" <http://lowcrop.aero/gccprievidza2015/>.

Sposoby powiadomienia biura lądowań:

- a) SMSem ,
- b) złożenie przez pomocnika „Meldunek lądowania przygodnego”,
- c) telefonicznie

In case of outlanding the pilot shall - without delay - inform the Outlanding Office. The information may be passed to the helper, in such case the helper shall inform Outlanding Office before he leaves the airfield.

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

Conditions for aero tow retrieves.

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

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 LZPE ARP.

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

7.7.3.a. Procedury dolotowe:

Finish Procedure.

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,600 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed środkiem Okręgu Mety.

Pilot is obliged to declare his arrival at the airport frequency 122.600MHz 10km before the center of the Finish Ring.

Piloci przecinający linię mety poniżej 300 m QNE - lądują na wprost.

Pilots crossing Finish Line below 300 m QNE shall make straight landing.

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

Przykład: „FZ dziesiąty kilometr”.

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

E.g. „FZ TEN KILOMETERS“

Piloci przecinający linię mety powyżej 300m QNE z zapasem energii gwarantującej bezpieczne wykonanie manewru, lądują zgodnie z procedurą omówioną podczas odprawy przedlotowej.

Pilots crossing Finish Line at or above 300m QNE shall perform 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: „FZ 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. „FZ 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. Przecięcie linii mety będzie kontrolowane przez GNSS. Czas przecięcia linii mety będzie interpolowany do najbliższej sekundy od ostatniego fix-a przed linią mety i pierwszego fix-a po przecięciu linii mety.

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

Kierunek i prędkość wiatru będą podawane przez kierownika lotów na częstotliwości 122,6 Mhz w przypadku przewidywanych lub pojawienia się istotnych zjawisk meteorologicznych mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

Note: Deviation from the required procedures is possible after getting of the approval from the traffic controller.

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 122,600 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.

Po otwarciu startu lotnego, podczas lądowania obowiązuje łączność na częstotliwości 122,600 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: „*FZ dziesiąty kilometr, lądowanie z kręgu*”

Szybowce lądujące na pustym lotnisku powinny przyziemić jak najbliżej skraju aktywnego pasa lądowań z przelotem. Podczas dobiegu należy utrzymywać kierunek na wprost. 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 122.600 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 traffic controller 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: “FZ ten kilometers, right circle.

First landing gliders landing should perform a long landing at the edge of the active runway and maintain the landing direction during roll out. 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 mass-landings the organizer will support removing of gliders from active runways. In this case it is pilot’s responsibility to cooperate with the driver (hook up the tow rope and walk the wing) and follow the instructions to vacate the field 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. **Po lądowaniu na lotnisku w nieprzekraczalnym czasie 45 minut od czasu lądowania**, nawet jeśli zawodnik nie odszedł lub zawrócił z trasy.

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) musi posiadać skalowanie sondy ciśnieniowej. Zaleca się posiadanie zapasowego rejestratora GNSS FR, którym będzie mogło być urządzenie nie certyfikowane przez IGC.

W przypadku lądowania w terenie natychmiast po przyjeździe na lotnisko – raport z lądowania („Meldunek lądowania przygodnego”) i rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis na nośniku magnetycznym.

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.

Dopuszczalne jest zgłoszenie zakońzonego lub przerwane go lotu poprzez przesłanie pliku igr na adres internetowy podany przez organizatora.

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

Wypełnienie i oddanie druku „Meldunek lądowania przygodnego” 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. The deadline, in case of landing on the airfield, is 45 minutes after the landing time regardless whether the pilot has completed the task, or not.

In case of outlanding GNSS FR must be delivered as soon as possible after arrival to Prievidza airfield.

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

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.

It is permitted to declare completed or aborted flight through internet by sending the .igc file to the address given by the Organizer.

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

H. PUNKTACJA.

SCORING.

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 Szybowcowych *Handicap List* – see Appendix No 1 of the II Competition Rules AP.

I. PROTESTY.

PROTESTS.

9.2.3. Wysokość opłaty za protest.

The amount of the protest fee.

Kaucja za złożenie protestu została ustalona na 50,- zł lub 15,- EUR.
Protest fee is set to PLN 50,- or EUR 15,-.

J. ODWOŁANIA

APPEALS

Każdy zawodnik może odwołać się od decyzji Komisarza Zawodów do Komisji Szybowcowej AP, która jest najwyższą instancją odwoławczą, w terminie do 17.05.2015r.

Each player may appeal the decision of the Commissioner of Competition Commission Gliding AP, which is the highest court of appeal, within the 17.05.2015r.

K. WRĘCZANIE NAGRÓD.

PRIZE GIVING.

10.2.1. Wyłonienie zwycięzcy.

Selection of the Winner.

Wszyscy zawodnicy mają obowiązek uczestniczenia w ceremoniach otwarcia i zakończenia zawodów.

Zwycięzca zawodów zostanie wyłoniony zgodnie z zapisami pkt. 1.2.2.3. II Regulaminu Zawodów.

All competitors should be present at opening and closing ceremony.

There shall be only one Winner. If two or more pilots have the same score 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 scored most daily wins. If a tie still exists, the Winner shall be the pilot with the most second placings, and so on.

10.2.2. Organizator zawodów przyznaje puchary i dyplomy potwierdzające zajęte miejsca trzem najlepszym zawodnikom.

Organizator przyznaje również dyplomy potwierdzające zajęte miejsca.

**Three best pilots will receive Winner Cups, together with diplomas.
Other competitors will receive diplomas.**

Dyrektor Zawodów

Wojciech Kos

Koniec