

REGULAMIN LOKALNY (RL)

Local Procedures

A. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW / COMPETITIONS DETAILS

A.1 Nazwa Zawodów / Name of the event:

**Leszno Cup
Leszno 14.08 - 23.08.2015**

43 Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów w Klasach Standard i Klub B Leszno 13.08 - 23.08.2015

A.2 MIEJSCE ROZGRYWANIA ZAWODÓW / Location of the Event:

Nazwa lotniska / name of aerodrome	Leszno Strzyżewice EPLS
Częstotliwość Kierownika Lotów / frequency of flights coordinator	122,30 MHz
Szerokość geograficzna / latitude	51 ° 50'06''N
Długość geograficzna / longitude	16 ° 31'19''E

A.3 HARMONOGRAM ZAWODÓW / Time Schedule:

Początek przyjmowania zgłoszeń:	01.04.2015
Koniec przyjmowania zgłoszeń:	10.07.2015
Zatwierdzenie udziału pilotów rezerwowych:	11.08.2015
Trening zawodników	12 – 13.08.2015
Obowiązkowy trening dla zawodników SMPJ w klasie STD	14.08 – 16.08.2015
Termin przybycia na zawody:	13.08.2015 (środa) do godz. 21.00
Weryfikacja techniczna sprzętu:	13.08.2015 w godz. 10.00 – 21.00
Rejestracja zawodników:	13.08.2015 w godz. 10:00 – 21:00
Ostateczny termin zgłaszania zmian w konfiguracji:	13.08.2015 godz. 21:00
Oficjalna odprawa inauguracyjna:	13.08.2015 godz. 21:00
Ceremonia otwarcia zawodów:	14.08.2015 godz. 09:00
Rozgrywanie konkurencji **::	14.08 – 22.08.2015
Rozgrywanie konkurencji SMPJ w klasie Standard***:	17.08 – 23.08.2015
Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów:	22.08.2015 godz. 20:00
Termin składania odwołań do Komisji Szybowcowej	30.08.2015

Rejestracja zawodników zostanie zakończona dnia 13.08.2015 (czwartek) o godzinie 20:00 czasu lokalnego. Zawodnicy, którzy nie zarejestrują się w powyższym terminie, nie będą dopuszczeni do startu w zawodach i nie otrzymają zwrotu wpisowego.

**** W przypadku, gdy po dniu 22.08.2015 do rozegrania zawodów brakować będzie jedna konkurencja, dzień 23.08.2015 (niedziela) będzie rezerwowym dniem konkursowym i w tym dniu będzie rozgrywana trzecia konkurencja.**

***** W dniach 14.08 – 16.08.2015 przewidziany jest obowiązkowy trening dla zawodników w klasie standard. W związku z przesunięciem terminu rozgrywania konkurencji w tej klasie, nie przewiduje się dnia rezerwowego – dzień 23.08.2015 jest obowiązkowym ostatnim dniem rozgrywania konkurencji w tej klasie.**

Leszno Cup/43 SMPJ Leszno

Beginning of registration	01.04.2015
Final Entry Forms	10.07.2015
Confirmation of backup pilots	11.08.2015
Training for competitors	12 - 13.08.2015
Mandatory training in STD class (SMPJ)	14.08 – 16.08.2015
Time of arrivals	13.08.2015(Wednesday) 21:00
Acceptance checks for gliders	13.08.2015 10.00 – 21:00
Registration of competitors	13.08.2015 10.00 – 21:00
Configuration Change closes at 21:00 hrs.	13.08.2015
First Competitors briefing	13.08.2015 21:00
Opening ceremony	14.08.2015 09.00
Contest flying **	14.08 – 22.08.2015
Contest flying in Standard class (SMPJ)***	17.08 – 23.08.2015
Closing Ceremony and Prize giving at 20:00 hrs.	22.08.2015
final time for references to Gliding Commission	30.08.2015

Registration will be finished by 13.08.2015 (Thursday) at 20:00 LMT. Competitors, who register after mentioned time, will not be allowed to take part in competition and their deposit payment will not be refunded.

** If there were only 2 valid championship days by Saturday evening, August 23th, 2015 (Sunday) would also be a flying day. In this case, the closing ceremony and Prize giving will be held as soon as possible in the evening.

*** Within 14.08 - 16.08.2015 mandatory training is provided for the competitors in the standard class. In connection with the postponement of the competition in this class, there is no reserve day - the day of 08/23/2015 is a mandatory flying day in standard class.

A.4 KIEROWNICTWO ZAWODÓW / Competition Officials:

Dyrektor Zawodów	Competition Director	Katarzyna Kuta
Kierownik Sportowy	Sporting Director	Tomasz Krok
Kierownik Lotów	Flight coordinator	Robert Koralewski
Kierownik Biura Meteo	Meteo officer	Zbigniew Siwik
Sędzia Główny	Chief of Scorers	Marek Uzarowski
Komisarz Zawodów	Referee	Zbigniew Meller

A.5 ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW

Address of the organizer:

Aeroklub Leszczyński, 64-100 Leszno, ul. Szybowników 28

Telefon/fax: biuro/lotnisko 065 5293219; 065 5287510

Konto bankowe: **BZ WBK Oddział Leszno 65 1090 1245 0000 0000 2400 9789**

e-mail: dyrektor@aeroklub.leszno.pl internet: <http://lesznocup.pl/2015/1,home.html>

<http://www.aeroklub.leszno.pl/zawody>

B CZĘŚĆ OGÓLNA / GENERAL :

1. DODATKOWE CELE ZAWODÓW: Wyłonienie Mistrza Polski w klasach standard oraz klub B

Additional objectives: Selection of Polish Junior Champion in standard, club B classes

2. KLASY NA ZAWODACH / Competition classes :

2.1 15m – Leszno Cup w klasie 15m

Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach zaliczonych do klasy 15m zgodnie z Tabelą 1a w Załączniku nr 1 do II. Regulaminu Zawodów Szybowcowych / **One classification taking into account the Polish pilots and pilots from abroad, gliders 15m class in accordance with Table 1a in Annex 1 to the II Rules of Competition Soaring.**

2.2 18m – Leszno Cup w klasie 18m

Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach zaliczonych do klasy 18m zgodnie z Tabelą 1a w Załączniku nr 1 do II. Regulaminu Zawodów Szybowcowych./ **One classification taking into account the Polish pilots and pilots from abroad, gliders 18m class in accordance with Table 1a in Annex 1 to the II Rules of Competition Soaring.**

2.3 Standard – Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów w klasie Standard

Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach zaliczonych do klasy Standard zgodnie z Tabelą 1a w Załączniku nr 1 do II. Regulaminu Zawodów Szybowcowych / **One classification taking into account the Polish pilots and pilots from abroad, gliders standard class in accordance with Table 1a in Annex 1 to the II Rules of Competition Soaring.**

2.4 Klub B – Szybowcowe Mistrzostwa Polski Juniorów w klasie Klub B

Jedna klasyfikacja uwzględniająca pilotów polskich i pilotów z zagranicy, na szybowcach zaliczonych do klasy Klub B zgodnie z Tabelą 1b w Załączniku nr 1 do II. Regulaminu Zawodów Szybowcowych./ **One classification taking into account the Polish pilots and pilots from abroad, gliders club B class in accordance with Table 1a in Annex 1b to the II Rules of Competition Soaring.**

3. Dodatkowe zasady bezpieczeństwa:

Additional safety rules.

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

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

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

Vehicle speed limit on the grid is 25 km/h.

c) Prawo wjazdu na pole wzlotów uzyskują tylko samochody z identyfikatorem w postaci znaków konkursowych szybowca. Identyfikator powinien być przyklejony w widocznej części samochodu. Przeszkolenie pomocnika w zakresie zasad bezpiecznego poruszania po polu wzlotów jest obowiązkiem pilota.

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

4. 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 tests according to Polish Anti-doping Rules. Every competitor asked by Competition Director has to report himself in specified time and place.

C ZGŁOSZENIA I REJESTRACJA:

1. Przesyłanie zgłoszeń:

Entries:

Zgłoszenie elektroniczne na stronie internetowej do dnia **10.07.2015 r.** na stronie Organizatora [Entry form shall be submitted in electronic form before deadline of 10.07.2015 via www.aeroklub.leszno.pl](#)

2. Opłaty wpisowe i koszty uczestnictwa

Entry and registration procedures:

Wpisowe: Wpłata wpisowego/ [entry fee](#) / w wysokości 550zł od jednego zawodnika należy wnieść w nieprzekraczalnym terminie do dnia **12.08.2015r.**, (decyduje data wpływu pieniędzy na konto Aeroklubu Leszczyńskiego).

Aeroklub Leszczyński ul. Szybowników 28 64-100 Leszno
BZ WBK Oddział Leszno 65 1090 1245 0000 0000 2400 9789

Organizator w ramach środków własnych i opłaty wpisowej gwarantuje:

- usługi poligraficzne związane z mistrzostwami,
- zorganizowany trening wraz z wykładaniem konkurencji w zawodach w terminie 13.08.2015
- wodę do tankowania szybowców,
- osłonę meteorologiczną,
- utrzymanie komisji sędziowskiej,
- utrzymanie służby startowej,
- niezbędne usługi telekomunikacyjne (odbiór komunikatów meteo, uzgodnienia ruchowe...),
- dostęp do Internetu,
- przygotowanie lotniska.

Organizers funds together with an entry fee cover:

- [graphics service](#),
- [training and competition task setting from 13.08.2015](#)
- [water for glider's ballast](#),
- [meteo service](#),
- [Scoring Office costs](#),
- [airfield operation's costs](#),
- [telecommunication service](#),
- [internet Access](#),
- [preparation of the airfield](#).

Koszty Uczestnictwa :

Zawodnik lub Aeroklub Regionalny pokrywają następujące koszty:

- wpisowe (zgodnie z zapisem w punkcie C.2),
- koszty holi do konkurencji za samolotem: 1 hol - 160 zł za hol na 600 metrów.

Leszno Cup/43 SMPJ Leszno

- koszty holi za wyciągarką: 1 start - 40 zł (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,
- mapy,

Uwaga : Wszystkie należności na rzecz Aeroklubu Leszczyńskiego należy regulować gotówką. Aeroklub Leszczyński jest płatnikiem VAT i może wystawiać faktury VAT.

Participation costs: Competitor covers following costs:

- entry fee (according to 3.4.2),
- towing fee - 160,- PLN per one 600m high tow.
- winch towing fee - 40,- PLN per one tow.
- transportation of gliders to the grid and after landing,
- transportation of gliders from outlanding site,
- accommodation and telephone connections costs,
- maps.

3. Wymagana dokumentacja / documentation required: :

Dotycząca Pilota:

- ważna licencja pilota szybowcowego
- ważne na cały czas trwania zawodów orzeczenie lekarskie
- ważna Licencja Sportowa FAI,
- ważne świadectwo radiooperatora,
- polisa ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków,
- Srebrna Odznaka Szybowcowa FAI,

Dotycząca Szybowca:

- Poświadczenie Przeglądu Zdatości do lotu (ARC),
- Świadectwo Zdatości do Lotu lub Pozwolenie na Lot,
- Pozwolenie na radiostacje,
- polisy wymaganych ubezpieczeń
- Instrukcja użytkownika w locie.

For the pilot:

- valid Pilot License or equivalent document issued or endorsed by the authorities of the country in which the competitor's sailplane is registered
- valid FAI Sporting License
- Medical Certificate
- Silver Badge
- valid Radio License
- Personal medical insurance certificates.

For the glider:

- Aircraft Radio License
- Certificate of Airworthiness or Permit to Fly
- Airworthiness Review Certificate
- Radio certificate
- Third Party Insurance
- Glider's Flight Manual

4. Ubezpieczenia:

Insurance:

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

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

a. Third party insurance cover:

Third party insurance, covering the whole contest area, with no exclusion clause for competitions, is the responsibility of the pilot. Documentary proof of insurance shall be provided to the Organizers in Polish or English and it has to be to the amount of listed below, regarding maximum take off mass:

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

b. Medical insurance cover:

- 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.
- **Documentary proof of medical insurance shall be provided to the Organizer's in Polish or English.**

D WYMAGANIA TECHNICZNE / TECHNICAL REQUIREMENTS:

1. OBOWIĄZKOWE DODATKOWE WYPOSAŻENIE SZYBOWCA

Additional equipment required:

- GNSS FR zaaprobowany przez IGC przed 15 marca 2015 z ważnym skalowaniem.
- GNSS flight recorder approved by IGC FAI before March 30, 2015, with calibration certificate .
- minimalny zalecany pozostały resurs szybowca: 50 godzin;
- minimal recommended flight time reserve: 50 hours;
- sprzęt do kotwiczenia szybowca (tylko w przypadku kotwiczenia szybowca);
- anchoring equipment (when glider is to be anchored);
- 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 nieograniczający widoczności.
- GNSS FR and other electronic equipment should be mounted to the glider frame or to the board, it should not limit outer visibility.

2. Z szybowca muszą być usunięte następujące przyrządy umożliwiające loty bez widoczności:

Devices that shall be removed from the glider.

Busole Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty.
Bohli, Shanz, KT 1 compasses and artificial horizons are not allowed.

3. Procedury sprawdzania ciężaru szybowca:

Procedures for checking aircraft mass.

Organizator nie przewiduje dodatkowego ważenia szybowców przed lotem.
Organizers do not intend to check glider weight before nor on the grid.

E OGÓLNE PROCEDURY LOTNE / FLIGHT PROCEDURES :

1. Jednostki miary:

Units of measurement.

Odległość będzie podawana w kilometrach i metrach, wysokość w metrach w odniesieniu do średniego poziomu morza (według cieniowania QNH), masa w kilogramach, kursy i radiale w stopniach.. Cienienie 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.

2. Częstotliwości radiowe używane podczas zawodów:

Radio frequencies to be used during the championships.

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

- Częstotliwość bezpieczeństwa (w tym lądowanie w terenie przygodnym) 122,500 MHz
- Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,300 MHz,
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 122,500 MHz
- Korespondencja między zawodnikami **122,200 MHz do 122,900 MHz**
z wyłączeniem częstotliwości: **122,300 MHz i 122,700 MHz.**

Uwaga! - Podczas lotu w MATZ Mirosławiec, Łask należy prowadzić nasłuch na częstotliwości 128,500 MHz i wykonywać polecenia kontrolera ruchu MATZ Łask lub Mirosławiec.

For the competition the following frequencies will be used:

- flight safety purposes 122,500 MHz
- for all airport operations at the contest site 122,300 MHz,
- Start Line opening announcements 122,500 MHz
- frequency for competitors **122,200 MHz – 122,900 MHz**
excluding frequency: **122,300 MHz and 122,500 MHz.**

Note! - during flight in MATZ Łask and Mirosławiec, all pilots must monitor to 128,500 MHz and comply with all Łask or Mirosławiec INFO clearances.

3. Częstotliwości radiowe używane dla celów poprawienia bezpieczeństwa pilotów:

Safety frequencies.

Dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w krążeniu z innymi szybowcami oraz w odległości do 20 km od punktu odlotowego, wszyscy piloci powinni pozostawać na częstotliwości 122,500 MHz. Od rozpoczęcia startu ziemnego aż do opuszczenia strefy wyczepienia oraz od 10 km przed linią mety, aż do opuszczenia pasa lądowań każdy pilot musi pozostawać na częstotliwości 122,300 MHz.

In order to increase safety in gaggles, all pilots should stay tuned to 122,500 MHz whenever within 20 km radius from the Start Point. Before and during launch, until leaving release area, or within 10 km radius to finish point (on final glide), pilots have to stay on 122,300 MHz. During ground operations, within airfield boundaries 122,300 MHz shall be monitored.

F KONKURENCJE / TASKS.

1. Typy konkurencji, które będą wyznaczane:

Possible tasks:

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

G PROCEDURY ZAWODÓW: / COMPETITIONS PROCEDURES.

Każdego dnia do godziny 08:15 czasu lokalnego będzie opublikowany na tablicy oficjalnej schemat ustawienia szybowców na Gridzie - „Grid Order”, określający Grid Time i kierunek startu. Podczas ustawiania szybowca na Gridzie istotne jest zajęcie miejsca we właściwym rzędzie. Szybowiec przybywający, jako pierwszy w rzędzie musi zająć najdalszą pozycję w swoim rzędzie licząc od parkingu szybowców. Następne szybowce zajmują kolejne miejsca w rzędzie od najdalszego do najbliższego. Najpóźniej 10 minut przed rozpoczęciem startów ziemnych będzie podana informacja potwierdzająca rozpoczęcie lub przesunięcie startów. Najpóźniej 10 minut przed rozpoczęciem startów należy usunąć w wyznaczone miejsce samochody, rowery i inny sprzęt pomocniczy.

Every day by 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.

Zrzucanie balastu wodnego na Gridzie:

Rules for water ballast dumping on the grid.

Dozwolone bez ograniczeń.

No restrictions.

1. Granice lotniska:

Airfield Boundary.

Znajdują się w załączniku nr 1 oraz 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 pojazd (podłączenie 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.

2. Procedury startu ziemnego w przypadku motoszybowców:

Launch procedures for motor gliders.

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 ogłoszonej wysokości w strefie wyczepienia.

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

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

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

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 procedurą¹ 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 (at the first briefing) allow motor gliders to perform *In-air Launch Procedure*, which will not require a landing. During this *Procedury* motor glider's pilots have to follow rules described below:

- start of MoP have to be performed in airfield Traffic Pattern;
- pilot has to inform organizer's observer about starting the MoP. Observer must give and acknowledge the *In-air Launch*

Procedury clearance.

- after starting a MoP motor gliders shall follow the same climb out path as the aero towed gliders in their Class and to the designated release area.

- *pilots shall shut down their MoP in the designated release area at or below the maximum release altitude.*
- *number of lurching (winch, aero-tow and in-air) procedures can not exceed 3 in total.*

Uwaga: W przypadku motoszybowców posiadających silnik, (MoP), który można włączać podczas lotu (w tym silnik marszowy), obowiązują procedury kontroli zapisu hałasu opisane w pkt. 5.5. II Regulaminu Zawodów.

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

Procedury startu ziemnego za samolotem:

Wysokość odzepienia zwykle będzie wynosiła 700 m AMSL. W uzasadnionych przypadkach wysokość holowania może być zmniejszona do 600 m AMSL. Informacja o zmniejszeniu wysokości odzepienia musi być ogłoszona przez radio na częstotliwości 122,300 MHz, najpóźniej na 10 minut przed rozpoczęciem startów ziemnych. W każdej kolejce startów dla wszystkich pilotów danej klasy musi obowiązywać taka sama wysokość odzepienia lub wyłączenia silnika dla szybowców startujących przy pomocy własnego napędu.

Aerotowing procedures:

Release altitude usually will be 700m AMSL. In reasonable cases it may be decreased to 600m AMSL. The information about it must be broadcasted by the radio on frequency 122.300 MHz not later, than 10 minutes prior to the first launch. Release altitude has to be the same to the all gliders and motor gliders in their class.

3. Obszary, na których zabronione jest ciągłe krążenie lub dozwolone jest krążenie w jednym kierunku:

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

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wyczepienia szybowców poniżej wysokości 900 m (QNH). Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych.

Circling in release areas below altitude 900m MSL until the end of the launching period is prohibited.

4. Rodzaje i definicje startów lotnych, które będą wykorzystane podczas zawodów:

Start types to be used during competition.

Linia Startu - odcinek linii prostej o długości 10 km (licząc po 5 km od punktu odlotu określającego linię startu), położony prostopadłe do linii wiodącej do pierwszego PZ lub do środka Wyznaczonego Rejonu.

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

4.1 Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego.

Radio procedures for announcing the start line opening.

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 122,500 MHz w języku polskim i angielskim:

Announcing of opening time of start line will take place by radio on frequency 122,500 MHz:

- **Po starcie ostatniego szybowca z klasy :**
- **As soon as possible after launch of the last glider in the class,**
Start lotny dla klasy... zostanie otwarty za minut o godzinie
Start line for class will be open in minutes at
- **Na 5 minut przed otwarciem startu lotnego:**
- **5 minutes before the opening of the start line for the class.**
Start lotny dla klasy... zostanie otwarty za 5 minut o godzinie
Start line for class will be open in 5 minutes at
- **W momencie otwierania startu lotnego:**
- **Just after the opening of the start line for the class.**
Start lotny dla klasy... został otwarty o godzinie
Start line for class is open now, at

4.2 Limity wysokości i prędkości dotyczące procedury startu lotnego:

Altitude and speed limit at start line.

Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości zostaną każdorazowo określone na odprawie i na arkuszu zadania dnia. Ograniczenie wysokości w procedurze będzie podawane w metrach nad średni poziom morza (według ciśnienia QNH).

Altitude limit procedure „Between opening of start line and your own start time glider should find themselves below specific altitude set at briefing or before first take off”. That limit – if used - will be set at the briefing and published on the task sheet in meters AMSL (QNH).

4.3 Znacznik Startu:

Event Marker.

Nie przewiduje się znacznika startu

No event marker to be used

5. Granice obszaru rozgrywania zawodów:

Contest Area Boundary.

Granica obszaru rozgrywania zawodów jest udostępniona na stronach internetowych Organizatora.

The Contest Area Boundary is published on the website. Pilots flying outside the contest area will be considered outlanded virtually in the point of crossing Contest Area Boundary. The scoring will be based on this virtual outlanding.

6. Zasady postępowania w przypadku rzeczywistego lądowania przygodnego:

Rules after outlandings.

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

A competitor who has landed out shall contact his/her Crew or outlanding office by telephone without delay giving them information as specified on the “Outlanding form”. The Crew shall hand the completed “Outlanding form” to the Organizers without delay. Non-compliance may be penalized.

7. 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”.

Aero tow retrieves will be permitted provided the glider has landed on an airfield that is safe to tow out of and that allows the tug and the glider to be back at the contest site within the limits of legal daylight. The Crew or pilot shall hand the completed outlanding form to the Organizers without delay. Non-compliance may be penalized.

8. 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 100Leszno o współrzędnych 51 ° 50'06''N, 16 ° 31'19''E

Finish Ring (3km radius from 100Leszno Point 51 ° 50'06''N, 16 ° 31'19''E).

9. Procedury dolotowe:

Finish Procedure:

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,300 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed środkiem lotniska.

Competitors shall announce their arrival on the finish line frequency of 122,300 MHz when they are 10 km before the center of airfield on a final glide. They have to remain on that frequency for the remainder of the flight.

Piloci przecinający okrąg linii mety poniżej 100m - lądują na wprost.

Pilots crossing Finish Ring below 100m shall make straight in landing.

- w przypadku lądowania na wprost pilot powinien przekazać meldunek w następujący sposób - znaki konkursowe i odległość do lotniska; **Przykład:** „*AL dziesiąty kilometr*”.

Competitors shall provide the following information: **their contest number and distance to the airfield only:** e.g. “AL TEN KILOMETERS”

Piloci przecinający okrąg linii mety powyżej 100m z zapasem energii gwarantującej bezpieczne wykonanie manewru, lądują zgodnie z procedurą omówioną podczas odprawy przedlotowej.

Pilots crossing Finish Ring at or above 100m 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 only:** e.g. “AL TEN KILOMETERS, Speed Finish”

Uwaga: Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Przebieg 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 122,300 MHz w przypadku przewidywanych lub pojawienia się istotnych zjawisk meteorologicznych mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

Procedures for crossing of the finish line shall be announced at the Briefing. Competitors crossing the finish line should make the ordered circuit and land in the ordered area.

An exception from the required procedures is possible after the approval from the flight director. Non-compliance shall be penalized. Crossing of the finish line will be controlled by the GNSS FR. The finish time shall be interpolated to the nearest second, from the last GNSS fix prior to the finish line and the first fix after the finish line. Competitors still on task after closure of the finish line will be considered as outlanded at the last valid GNSS fix immediately preceding the closure time. In case of actual or forecasted significant meteorological phenomena, which may affect safety of flight operations, wind direction and strength will be announced by marshaller on frequency 122,300 MHz.

10. Procedury lądowania:

Landing Procedures.

Procedura lądowania będzie określona na odprawie przedlotowej. Podczas lądowania obowiązuje łączność na częstotliwości 122,300 MHz. Pilot, który nie ukończył zadania lub z innego powodu zamierza wylądować na lotnisku powinien włączyć się do kręgu nadlotniskowego na pozycje „ z wiatrem” i wylądować na wskazanym podczas odprawy pasie lądowań, chyba że kierownik lotów wyda inne polecenie. Przed włączeniem się do kręgu nadlotniskowego pilot powinien podać przez radiostację następujące informacje:

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

Przykład: „*AL dziesiąty kilometr, wchodzę na pozycję z wiatrem prawy krąg do pasa dwa sześć*”.

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

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

Example: “*AL ten kilometers inbound, entering right downwind for runway 26.*”

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 is the 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).

11. Dokumentacja lotu:

Flight Documentation.

Pilot musi dostarczyć do Biura Komisji Sędziowskiej rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis (na nośniku danych lub drogą elektroniczną) i niecertyfikowany GNSS FR (jeśli był stosowany) **Po lądowaniu na lotnisku w nieprzekraczalnym czasie 45 minut od czasu lądowania**, nawet, jeśli zawodnik nie odszedł lub zawrócił z trasy, a także, gdy konkurencja była odwołana. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda w czasie 45 minut od czasu lądowania, to zapisy w nim zawarte nie będą przedstawiały wartości w rozumieniu dokumentacji konkurencji. W przypadku zażądania przez Komisję Sędziowską zapasowego urzędnika kontroli przelotu, pilot zobowiązany jest spełnić żądanie w ciągu 60 minut od powiadomienia. Przez powiadomienie należy rozumieć poinformowanie zawodnika przez członka komisji sędziowskiej bezpośrednio lub przez telefon komórkowy. Posiadany Rejestrator GNSS musi być zatwierdzony przez Międzynarodową Komisję Szybowcową (IGC FAI) przed dniem 19.03.2015 roku oraz musi posiadać skalowanie sondy ciśnieniowej. Zaleca się posiadanie zapasowego rejestratora GNSS FR, którym będzie mogło być urządzenie nie zaakceptowane przez IGC.

W przypadku lądowania poza granicami lotniska Leszno natychmiast po przyjeździe na lotnisko – raport z lądowania („Outlanding Report”) i rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis (na nośniku danych lub drogą elektroniczną¹) i niecertyfikowany GNSS FR, jeśli był stosowany. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda natychmiast po przyjeździe na lotnisko w Lesznie, to zapisy w nim zawarte nie będą przedstawiały wartości w rozumieniu dokumentacji konkurencji. W przypadku zażądania przez Komisję Sędziowską zapasowego urzędnika kontroli przelotu, pilot zobowiązany jest spełnić żądanie w ciągu 60 minut od powiadomienia. Przez powiadomienie należy rozumieć poinformowanie zawodnika przez członka komisji sędziowskiej bezpośrednio lub przez telefon komórkowy. Powyższą dokumentację należy dostarczyć do biura komisji sędziowskiej lub do miejsca wskazanego przez Sędziego Głównego. Zapisy GNSS na nośnikach danych muszą być zapisane w formacie IGC. Nośnik musi być czytelnie oznaczony. Numer konkursowy i oznaczenie statusu urządzenia „główne” lub „zapasowe” uznaje się jako minimum opisu nośnika. Dostarczenie niezbędnego sprzętu do odczytu rejestratorów i nośników jest obowiązkiem pilota. Pilot jest zobowiązany do zachowania zapisu GNSS aż do ogłoszenia wyników oficjalnych. Wypełnienie i oddanie druku „Outlanding Report” do biura lądowań jest wymagane tylko w przypadku gdy zawodnik:

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

The pilot has to deliver either the approved flight logger or other accepted data storage device (or email the log) 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 19.03.2015 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 retain IGC files until publication of official results.

H PUNKTACJA /SCORING:

1. Typ systemu punktacji:

Scoring system:

Obowiązuje 1000 - Punktowy System Punktacji.
1000-Points Scoring System will be used.

2. Lista współczynników wyrównawczych:

Handicaps Index List:

Obowiązuje lista współczynników opublikowana w biuletynie
Handicap Index List published in the Bulletin.

I PROTESTY / PROTESTS:

1. Wysokość opłaty za protest:

The value of the protest fee.

Kaucja za złożenie protestu została ustalona na 200 zł.
The amount of the protest fee is 200 PLN.

J WRĘCZANIE NAGRÓD/ PRIZE-GIVING:

1. Wymagania dotyczące flag lub płyt CD (hymny narodowe):

Requirements for flags and discs.

Podczas ceremonii otwarcia będzie wciągnięta na maszt flaga narodowa i będzie odegrany narodowy hymn Polski. Poczet Sztandarowy będzie się składać z ubiegłorocznych medalistów SMPJ.

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 Zawodow.. 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.

K. ODSTĘPSTWA OD REGULAMINU

Będą miały zastosowanie tabele współczynników szybowców opublikowana na stronie organizatora <http://lesznocup.pl>

Koniec / [End](#)

Dyrektor Zawodów
Katarzyna Kuta