



REGULAMIN LOKALNY

I. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW.

1) NAZWA I TERMIN ZAWODÓW

Regionalne Zawody Szybowcowe w Lisich Kątach

W KLASIE KLUB A ORAZ KLUB B

Lisie Kąty 27.07-05.08.2018

2) MIEJSCE ROZGRYWANIA:

Nazwa lotniska	Lisie Kąty
Częstotliwość Kierownika Lotów	122,800 MHz
Szerokość geograficzna	53°31'12"N
Długość geograficzna	18°50'56"E
Elewacja	35m AMSL

3) KALENDARIUM:

Początek przyjmowania zgłoszeń:	29.12.2017
Termin wpłaty wpisowego:	15.06.2018
Werifikacja zgłoszeń	15.06.2018
Koniec przyjmowania zgłoszeń:	27.07.2018
Rejestracja zawodników:	28.07.2017(piątek) w godz.10:00–19:00
Trening zawodników:	21.07.2017-27.07.2018
Odprawa inauguracyjna:	27.07.2018 godz. 20:00
Ceremonia otwarcia zawodów:	27.07.2018 godz. 20:00
Rozgrywanie konkurencji:	28.07-04.08.2018 (05.08 dzień rezerwowy)
Ceremonia zakończenia zawodów i wręczenia nagród:	04.08.2018 godz. 20:00

Rejestracja zawodników zostanie zakończona w dniu 27.07.2018 (Piątek) 19:00 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 04.08.2018 do rozegrania zawodów brakować będzie 1 konkurencja, dzień 05.08.2018 (niedziela) będzie rezerwowym dniem na rozegranie brakującej konkurencji.

4) KIEROWNICTWO ZAWODÓW:

Dyrektor Zawodów:	Piotr Czarnowski
Kierownik Sportowy:	Krzysztof Herczyński
Kierownik Lotów:	Bartosz Staszak
Sędzia Główny:	Zbigniew Meller
Sędzia rezerwowo:	Paweł Krzywicki

Regulamin Lokalny



RZS Klub A, Klub B



<http://zawody.lisie.pl/>

Obsługa Meteorologiczna:

Zbigniew Siwik

Rzecznik Prasowy:

Agata Giebel

Kierownik Administracyjny:

Monika Celmer

Komisarz Zawodów:

Sebastian Stępak

5) ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW

Adres: Aeroklub Nadwiślański
Lotnisko Lisie Kąty
86-300 Grudziądz

Telefon:

(0-56) 468-18-32

Fax:

(0-56) 468-18-42

e-mail:

aeroklub@lisie.pl

Internet:

<http://www.rzs.lisie.pl/>

Konto bankowe:

BZ WBK S.A.

42 1090 2590 0000 0001 2340 6327

II. CZĘŚĆ OGÓLNA

1) Klasy i klasyfikacje na zawodach:

Konkurencje będą rozgrywane w następujących klasach:

a) Regionalne Zawody Szybowcowe – klasa Klub A (RZS Klub A):

Uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach klasy Klub A zgodnie z Tabelą 1b II Regulaminu Zawodów Szybowcowych bez balastu wodnego. Wyniki będą obliczane z uwzględnieniem współczynników wyrównawczych zawartych w tejże tabeli.

b) Regionalne Zawody Szybowcowe – klasa Klub B (RZS Klub B):

Uwzględniająca pilotów polskich i zagranicznych, na szybowcach klasy Klub B zgodnie z Tabelą 1b II Regulaminu Zawodów Szybowcowych bez balastu wodnego. Wyniki będą obliczane z uwzględnieniem współczynników wyrównawczych zawartych w tejże tabeli.

2) Dodatkowe zasady bezpieczeństwa

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

b) Maksymalna prędkość dla pojazdów poruszających się na terenie lotniska nie powinna przekraczać 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.

3) Krajowe wymagania dotyczące testów antydopingowych.

Organizator może przeprowadzić kontrolę, zgodnie z wymaganiami polskich przepisów antydopingowych. Osoby wskazane przez kierownika sportowego muszą stawić się w określonym miejscu i czasie.

Regulamin Lokalny



RZS Klub A, Klub B



<http://zawody.lisie.pl/>

4) Miejsce i czas publikacji decyzji operacyjnych

Oficjalnym miejscem publikacji decyzji operacyjnych jest „Tablica Oficjalna” ulokowana na ścianie holu w budynku Aeroklubu Nadwiślańskiego. Dodatkowo informacje będą wywieszane na hangarze szybowcowym. Decyzja o terminie odprawy lub odwołaniu konkurencji oraz schemat ustawienia szybowców (Grid Order) będą opublikowane codziennie do godziny 8:15 czasu lokalnego. Brak schematu ustawienia szybowców oznacza, że start nie jest wyłożony i nie należy transportować szybowców na start.

III. SZCZEGÓŁY ZAWODÓW

1) Przysyłanie zgłoszeń

Przysyłanie w nieprzekraczalnym terminie do dnia **27.07.2018r** zgłoszenia elektronicznego na stronie internetowej <http://www.ZAWODY.lisie.pl>

Uwaga! W przypadku rezygnacji ze startu w zawodach po dokonaniu zgłoszenia, prosimy o jak najszybsze poinformowanie organizatora.

2) Opłaty wpisowe i koszty uczestnictwa

a) Wpisowe:

Wpłata wpisowego w nieprzekraczalnym terminie do dnia 15.06.2018. na rachunek bankowy organizatora – Aeroklubu Nadwiślańskiego:

42 1090 2590 0000 0001 2340 6327

w wysokości :

KLUB A/KLUB B 590,- PLN od jednego zawodnika

UWAGA! Wysokość wpłaty wpisowego po dniu 15.06.2018 wynosi 690zł.

b) Organizator w ramach dotacji Komisji Szybowcowej, środków własnych i opłaty wpisowej gwarantuje:

- przygotowanie lotniska do zawodów,
 - usługi poligraficzne związane z mistrzostwami,
 - osłonę meteorologiczną,
 - utrzymanie komisji sędziowskiej,
 - utrzymanie służby startowej,
 - niezbędne usługi telekomunikacyjne (uzgodnienia ruchowe, komunikaty meteo, strona internetowa...),
 - dostęp do Internetu dla zainteresowanych
- UWAGA!** - Transfer mocno ograniczony możliwościami lokalnego operatora!

c) Koszty uczestnictwa: Zawodnik lub Aeroklub Regionalny pokrywają następujące koszty:

Klasa KLUB A/KLUB B - wpisowe – 590zł od jednego zawodnika

- hole - **130 PLN** za jeden hol na 600 metrów. Po wykorzystaniu pierwszych 4 holi każdy zawodnik musi zapłacić z góry za kolejne przewidywane hole w ilości i terminie określonym przez Dyrektora Mistrzostw. Opłata za niewykorzystane hole zostanie zwrócona.

- transport szybowca do i po konkurencji,
- koszty ściągania z terenu przygodnego,
- koszty zakwaterowania i wyżywienia, telefonów,
- mapy.

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



3) Dodatkowa wymagana dokumentacja:

a) Dotycząca pilota:

- ważna licencja szybowcowa
- ważne na cały czas zawodów orzeczenie lekarskie (minimum do 05.08.2018);
- ważna Licencja Sportowa FAI;
- książka pilota szybowcowego z aktualnym nalotem (godzin i kilometrów) potwierdzona przez szefa wyszkolenia macierzystego aeroklubu;
- ważne na okres zawodów KTP i KWT;
- upoważnienie do samodzielnego przeglądu szybowca przed lotem (dla szybowców zarejestrowanych w Polsce).
- odbitki ksero polis ubezpieczeniowych: (brak odbitek spowoduje niedopuszczenie zawodnika do lotów).
- **NW zawodnika.**

b) Dotycząca szybowca:

- Świadectwo Zdatości do lotu (ARC)
- Świadectwo rejestracji
- Pozwolenie na radiostację;
- polisy wymaganych ubezpieczeń .

4) Ubezpieczenia.

Zawodnicy zobowiązani są do ubezpieczenia szybowców w zakresie:

- OC dla szybowców certyfikowanych na maksymalną masę startową:
- mniejszą jak 500 kg - na kwotę minimalną 750.000 SDR;
- 500 kg do 1000 kg – na kwotę minimalną 1.500.000 SDR.
- uzgodnienie warunków refundacji szkód z zakładem ubezpieczeniowym jest obowiązkiem pilota. Organizator nie będzie pośredniczył w załatwianiu spraw związanych z ubezpieczeniami.

5) Warunki uczestnictwa:

Wymagania wyszkoleniowe:

- Klub A – min. 150h i min. 3000km
- Klub B – min. 100h i min. 1500km

6) Zasady kwalifikowania do RZS

a) Piloci, którzy dokonali zgłoszenia i opłacili wpisowe zgodnie z kolejnością daty wpłaty wpisowego 590,- do 15.06.2018. **UWAGA!** -Wpisowe po dniu 15.06.2018 wynosi 690,-PLN

b) Piloci, którzy znaleźli się na miejscu dalszym niż 50 (klasa Klub A i B), otrzymują status rezerwowych w danej klasie RZS, z zachowaniem kolejności zgodnie z kryterium kwalifikacji (a). Pilot rezerwowy może wystartować w zawodach, jeżeli jego data opłaty wpisowego jest w kolejności na miejscu niższym lub równym 100 biorąc pod uwagę obie klasy. Może również wystartować, jeżeli z powodu rezygnacji pilotów zakwalifikowanych, w dniu rejestracji znajduje się on wśród 100 pierwszych zgłoszeń.

c) Jeżeli w danej klasie w dniu 15.06 jest więcej niż 50 zawodników, zostaje ona podzielona na dwie podklasy. Rozgrywane one są osobno, tak jak dwie różne klasy na zawodach.

d) Podział do podklas następuje w stosunku 1:1 według kolejności na polskiej liście rankingowej z roku 2017. Podklasa osób z wyższym miejscem otrzymuje nazwę „Gold” a podklasa osób z niższym – „Silver”. Jeżeli ilość osób w danej klasie jest nieparzysta, to w podklasie „Gold” startuje jedna osoba więcej niż w „Silver”.

e) Osoby rejestrujące się w podzielonej klasie po 15.06 są przydzielane do podklasy zależnie od ich pozycji na LR 2017 względem najlepszej osoby z klasy „Silver”.



7) Lista zawodników.

Na stronie internetowej zawodów na bieżąco publikowana będzie uaktualniana (nie rzadziej niż raz na 2 tygodnie) lista zawodników zakwalifikowanych do startu w zawodach.

8) Procedura rejestracji

Po przybyciu w dniu 27.07.2018 na lotnisko w Lisich Kątach w pierwszej kolejności należy zgłosić się do sekretariatu zawodów w celu uregulowania opłaty za pierwsze 4 hole (opłaty można dokonać wcześniej przelewem na konto podane w punkcie III.2 z dopiskiem „4 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. 27.07.2018 zarówno sekretariat jak i biuro rejestracji czynne będą w godzinach od 10:00 do 19:00.

IV. WYMAGANIA TECHNICZNE

1) Obowiązkowe, dodatkowe wyposażenie.

- spadochron z ważnym przełożeniem na cały czas trwania zawodów;
- rejestrator GNSS-FR zatwierdzony przez IGC (z ważnym skalowaniem sondy ciśnieniowej), lub niecertyfikowany rejestrator GNSS-FR, zapisujący lot w pliku z rozszerzeniem IGC. W zawodach rangi RZS dopuszcza się skalowanie fabryczne lub dowolne skalowanie wykonane zgodnie z Kodeksem Sportowym FAI, Sekcja 3, Annex C, Dodatek 8, niezależnie od daty wykonania. W przypadkach budzących wątpliwość Sędzia Główny lub Sędzia Rezerwowy może poprosić zawodnika o aktualizację skalowania. Zaleca się stosować urządzenia takie jak: wariometry elektryczne z funkcją audio, komputery szybowcowe..

Obowiązkowe jest posiadanie urządzenia FLARM (w obu klasach). Zaleca się posiadanie zapasowego rejestratora GNSS FR, którym będzie mogło być urządzenie nie zaakceptowane przez IGC.

2) Busole Bohli, Shanz, KT 1 oraz sztuczne horyzonty. Zakrętomierze mogą pozostać, ale muszą być odłączone od zasilania, a tarcze muszą być zasłonięte i zaplombowane przez sędziego.

3) Procedury sprawdzania ciężaru szybowca

Organizator nie przewiduje ważenia szybowców.

V. OGÓLNE PROCEDURY LOTNE

1) Jednostki miary

Odległość będzie podawana w kilometrach i metrach, wysokość w metrach w odniesieniu do średniego poziomu morza (według ciśnienia QNH). Wszystkie czasy będą podawane według obowiązującego w Polsce czasu lokalnego (UTC + 2 godziny).

2) Częstotliwości radiowe używane podczas Zawodów

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

- Częstotliwość bezpieczeństwa 122,500 MHz
- Starty, holowanie, meta, lądowanie, lądowanie przygodne 122,800 MHz
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 122,500 MHz
- Korespondencja między zawodnikami 122,200 MHz do 122,900 MHz z wyłączeniem częstotliwości: 122,800 MHz .



3) Częstotliwość służąca poprawie bezpieczeństwa pilotów

Dla zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w krążeniu z innymi szybowcami oraz w odległości do 20 km od punktu odlotowego, wszyscy piloci 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 122,800 MHz.

VI. KONKURENCJE

1) Typy konkurencji, które będą wyznaczane.

- Konkurencja wyścigowa (RT),
- Konkurencja obszarowa (AAT).

VII. PROCEDURY ZAWODÓW

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.

1) Granice lotniska

Zdefiniowane w AIP Polska i dostępne w załączniku na końcu regulaminu.

2) Obszary, na których zabronione jest ciągle krążenie lub dozwolone jest krążenie w jednym kierunku

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wyczepienia szybowców poniżej wysokości 800m AMSL (QNH). Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych. W czasie krążenia z wieloma szybowcami zaleca się pozostawać na częstotliwości 122,500 MHz.

3) Rodzaje i definicje startów lotnych, które będą wykorzystane

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

4) Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego.

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

- Po starcie ostatniego szybowca z klasy:

Start lotny dla klasy... zostanie otwarty za minut o godzinie

- Na 5 minut przed otwarciem startu lotnego:

Start lotny dla klasy....zostanie otwarty za 5 minut o godzinie

- W momencie otwierania startu lotnego:

Start lotny dla klasy.....został otwarty o godzinie

Regulamin Lokalny



RZS Klub A, Klub B



<http://zawody.lisie.pl/>

5) Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości i prędkości.

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).

6) Event Marker i Slot startowy

Organizator ma możliwość zastosowania Slotów Startowych.

Organizator nie przewiduje stosowania Event Markera.

7) Zasady postępowania w przypadku rzeczywistego lądowania przygodnego

Po wylądowaniu w terenie zawodnik jest zobowiązany w jak najkrótszym czasie powiadomić biuro lądowań o lądowaniu w terenie 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.

Współrzędne *Obwiedni Zawodów* opublikowane będą na stronie internetowej zawodów. Przekroczenie podczas lotu *Obwiedni Zawodów* będzie traktowane jako *Pozorne Lądowanie Przygodne* w miejscu przecięcia *Obwiedni* i nie będzie dodatkowo karane. Wszelkie naruszenie regulaminu po przecięciu *Obwiedni* spowoduje przyznanie kary zgodnie z *Listą Punktów Karnych*.

8) Typy i definicje mety, które będą wykorzystane

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

9) Procedury dolotowe

Zawodnik musi zgłosić dołot na częstotliwości 122,800 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed środkiem *Okręgu Mety*.

Piloci przecinający granicę lotniska poniżej 50m - lądują na wprost

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

Przykład: „AL dziesiąty kilometr”.

Piloci przecinający granicę lotniska powyżej 50m z zapasem energii gwarantującej bezpieczne wykonanie manewru, lądują zgodnie z procedurą omówioną podczas odprawy przedlotowej.

- w przypadku lądowania z manewrem, pilot powinien przekazać meldunek w następujący sposób: znaki konkursowe, odległość do mety oraz hasło „speed finish”; **Przykład: „AL dziesiąty kilometr speed finish”.** W przypadku ustalenia na odprawie inauguracyjnej linii mety w kształcie okręgu, stosowne procedury zostaną zawodnikom wytłumaczone.

Uwaga: Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Przekroczenie linii mety będzie kontrolowane przez GNSS i (w przypadku przecięcia linii mety poniżej 400m AMSL) wizualnie przez komisję sędziowską. 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 122,800 MHz w przypadku przewidywanych lub pojawienia się istotnych zjawisk meteorologicznych mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.



10) Procedury lądowania

Procedura lądowania będzie określona na odprawie przedlotowej. Podczas lądowania obowiązuje łączność na częstotliwości 122,800 MHz. Pilot, który nie ukończył zadania lub z innego powodu zamierza wylądować na lotnisku powinien włączyć się do kręgu nadlotniskowego na 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 dwa siedem prawy”.

Szybowce lądujące na pustym lotnisku powinny przyziemić jak najbliżej skraju aktywnego pasa lądowań z przelotem. Podczas dobiegu należy utrzymywać kierunek na wprost. Prawo zmiany kierunku posiada tylko szybowiec lądujący bezpośrednio wzdłuż skraju pasa 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.

11) Dokumentacja lotu

Pilot musi dostarczyć do Biura Komisji Sędziowskiej rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis na nośniku magnetycznym i nie certyfikowany 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 nie certyfikowany 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 01.06.2012 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 EPGI 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 nie certyfikowany GNSS FR, jeśli był stosowany. Jeśli pilot stosuje nie certyfikowany GNSS FR i nie odda natychmiast po przyjeździe na lotnisko EPGI, 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 nie certyfikowanych 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.

Regulamin Lokalny



RZS Klub A, Klub B



<http://zawody.lisie.pl/.pl/>

VIII. PUNKTACJA

1) Typ systemu punktacji

Obowiązuje 1000 - Punktowy System Punktacji.

2) Lista współczynników wyrównawczych

Obowiązuje Tabela nr 1b dla klasy Klub A i Klub B w Załączniku nr 1 do II Regulaminu Zawodów ważna na dzień rozpoczęcia zawodów. Lista współczynników będzie opublikowana na Tablicy Oficjalnej.

IX. PROTESTY

Wysokość opłaty za protest.

Kaucja za złożenie protestu została ustalona na 200 zł.

X. WRĘCZANIE NAGRÓD.

W Regionalnych Zawodach Szybowcowych Aeroklub Nadwiślański przyznaje złoty, srebrny i brązowy medal najlepszym zawodnikom posiadającym obywatelstwo polskie w każdej klasie zawodów szybowcowych. AN przyznaje również dyplomy potwierdzające otrzymanie medali.

XI. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Niespełnienie wymogów zawartych w tym piśmie może spowodować niedopuszczenie pilota do zawodów.
2. Nowe informacje będą systematycznie zamieszczane na stronie internetowej zawodów <http://www.zawody.lisie.pl/> i w miarę możliwości będą wysyłane na adresy mailowe zawodników, którzy przysłał zgłoszenia.
3. Intencją organizatorów jest przeprowadzenie zawodów na jak najwyższym poziomie organizacyjnym sportowym. Jednym z warunków jest przestrzeganie terminów. Przesłanie zgłoszeń w terminie pozwoli nam lepiej przygotować się na Wasze powitanie. Dlatego proszę o jak najwcześniejsze nadsyłanie zgłoszeń.
4. Jesteśmy otwarci na pomysły usprawniające organizację zawodów

Dyrektor Mistrzostw
Piotr Czarnowski

Koniec



Za1 1)

Granice lotniska Lisie Kąty.

