

REGULAMIN LOKALNY

ZATWIERDZONY PRZEZ KOMISJĘ SZYBOWCOWĄ AP dnia: 12.06.2007

A SZCZEGÓŁY ZAWODÓW:

NAZWA ZAWODÓW:

- **MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE STANDARD;**
- **2 SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE ŚWIATOWEJ**
- **KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE KLUB B**
Suwałki 29.06 - 08.07.2007r.

MIEJSCE ROZGRYWANIA ZAWODÓW:

Nazwa lotniska	Suwałki (EPSU) Elev. 178 m AMSL
Częstotliwość kierownika lotów	122,800 MHz
Szerokość geograficzna	54°04'18"N
Długość geograficzna	022°54'06"E

HARMONOGRAM ZAWODÓW:

Ostateczny termin nadsyłania zgłoszeń	01 czerwca 2007
Ostateczny termin zatwierdzenia nowych GNSS	29 kwietnia 2007
Ostateczny termin przybycia na zawody	29 czerwca 2007, do godz. 18.00
Weryfikacja techn. i rejestracja zawodników	29 czerwca 2007, w godz. 10.00 – 19.00
Ostateczny termin zmian konfiguracji (winglety)	29 czerwca 2007, do godz. 19:00
Odprawa inauguracyjna	29 czerwca 2007, godz. 20:30
Ceremonia otwarcia zawodów	30 czerwca 2007, godz. 9.00
Rozgrywanie konkurencji	30 czerwca – 7 lipca 2007 *
Nieoficjalne zakończenie	07 lipca 2007, godz. 21:00
Ceremonia zamknięcia zawodów	8 lipca 2007, godzina 10.00

- Rejestracja zawodników zostanie zakończona dnia 29.06.2007 o godzinie 19:00 czasu lokalnego. Zawodnicy, którzy nie zarejestrują się w powyższym terminie, muszą się liczyć z możliwością niedopuszczenia do startu w zawodach i nieotrzymaniem zwrotu wpisowego!
- *W przypadku, gdy po dniu 07.07.2007 do rozegrania zawodów brakować będzie jedna konkurencja, to dnia 08.07.2007 może być podjęta próba rozegrania trzeciej konkurencji zaliczającej SMP lub KZS.

KIEROWNICTWO ZAWODÓW:

Dyrektor Zawodów	- Stanisław Gradolewski,
Kierownik Sportowy	- Jacek Dankowski,
Z-ca kierownika sportowego	- Paweł Krzywicki,
Sędzia Główny	- Paweł Krzywicki,
Kierownik lotów	- Stanisław Gradolewski,
Kierownik Finansowy	- Leszek Pypczyński,
Kierownik Techniczny	- Jan Gliński,
Przewodniczący Komisji Sportowej	- Adam Markowski,

ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW:

Adres	Aeroklub Suwalski, 16-400 Suwałki, ul. Wojczyńskiego 1
Telefon/fax	(087) 566 52 29
e-mail	info@aeroklub.suwalki.pl
Strona internetowa	www.zawody.aeroklub.suwalki.pl
konto bankowe	93 1020 1332 0000 1502 0241 4837

B CZEŚĆ OGÓLNA:**DODATKOWE CELE ZAWODÓW:****MIĘDZYNARODOWE SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE STANDARD I ŚWIATOWEJ:**

- Wyłonienie Mistrza Polski i dwóch wicemistrzów w klasie Standard i Światowej na podstawie wyników uzyskanych w klasyfikacji krajowej.
- Wyłonienie zwycięzcy klasyfikacji międzynarodowej.
- Zakwalifikowanie czołowych pilotów, którzy zajęli miejsca nie dalsze niż N/2 w klasyfikacji krajowej do przyszłorocznych SMP.
- Trening Reprezentacji na 14 SME w Pociunai.

KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE KLUB - B

- Wyłonienie zwycięzcy, który otrzyma PUCHAR
- Kolejnych dwóch czołowych pilotów stanie na podium zwycięzców KZS
- Zakwalifikowanie czołowych pilotów w ilości (N-x)/6 (klasyfikacja krajowa) z zaokrągleniem do następnej liczby całkowitej do przyszłorocznych SMP.

KLASYFIKACJE NA ZAWODACH:**Klasy:**

1.SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE STANDARD - z uwzględnieniem współczynników wyrównawczych określonych w załączniku nr 1b Regulaminu Zawodów Szybowcowych – (zakres od 1,000 do 0,893).

Prowadzone będą następujące klasyfikacje:

- **klasyfikacja krajowa:** uwzględniająca tylko zawodników polskich znajdujących się na „liście pilotów uprawnionych do startu w SMP”.
- **klasyfikacja międzynarodowa:** uwzględniająca zawodników polskich tylko z klasyfikacji krajowej oraz zarejestrowanych pilotów nie posiadających obywatelstwa polskiego.

2. SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI W KLASIE ŚWIATOWEJ - tylko na szybowcach PW 5 bez współczynników wyrównawczych. Prawo startu uzyskują wszyscy zawodnicy spełniający minimalne wymogi wyszkoleniowe określone przez Regulamin nr I (nalot całkowity 100 godzin i 1500 km przelotów). Jeśli na zawody zgłosi się pilot nie posiadający obywatelstwa polskiego, to dodatkowo będzie prowadzona klasyfikacja międzynarodowa.

3. KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE KLUB-B - akceptowane będą szybowce od Bociana do Cobry 15 z zastosowaniem współczynników wyrównawczych zgodnie z załącznikiem nr 1c II Regulaminu Zawodów Szybowcowych (zakres od 1,400 do 1,090).

Jeśli na zawody zgłosi się pilot nie posiadający obywatelstwa polskiego, to dodatkowo będzie prowadzona klasyfikacja międzynarodowa.

1.4.1 Dodatkowe zasady bezpieczeństwa:

- a.) Kierunek krążenia w kominie termicznym określa szybowiec, który pierwszy rozpoczął krążenie (Poza strefami gdzie nakazany jest kierunek krążenia w lewo pkt 7.3.3). Szybowce mogą krążyć w przeciwnych kierunkach jeśli różnica wysokości między nimi nie jest mniejsza jak 300 metrów. W przypadku gdy różnica wysokości między krążącymi szybowcami zmniejsza się poniżej 300 metrów, to wszyscy muszą przyjąć kierunek krążenia zgodny **z kierunkiem krążenia szybowca znajdującego się najniżej.**
- b.) Maksymalna prędkość dla pojazdów poruszających się na terenie lotniska nie powinna przekraczać 25 km/h.
- c.) Prawo wjazdu na pole wlotów (przestrzeń określona granicami lotniska – Zał. 8 Mapka nr 1) uzyskują tylko samochody oznakowane identyfikatorem wydanym przez organizatora. Identyfikator powinien być przyklejony na obydwóch bokkach samochodu. Przeszkolenie pomocnika w zakresie zasad bezpiecznego poruszania po polu wlotów jest obowiązkiem pilota.

Krajowe wymagania dotyczące testów antydopingowych:

Kontrola dopingowa może być przeprowadzona zgodnie z wymaganiami polskich przepisów antydopingowych. Osoby wskazane przez kierownika sportowego muszą stawić się w określonym miejscu i czasie.

Miejsce i czas publikacji decyzji operacyjnych

Oficjalnym miejscem publikacji decyzji operacyjnych jest „Tablica Oficjalna” ulokowana na ścianie holu budynku administracyjnego. 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.

C ZGŁOSZENIA I REJESTRACJA:

Przesyłanie zgłoszeń:

1. Przesyłanie zgłoszenia w nieprzekraczalnym terminie do dnia **01.06.2007r** (decyduje data stempla pocztowego, data wysłania e-maila lub wysłania faxu) na adres Aeroklubu Suwalskiego. Akceptowane będą następujące rozwiązania:
 - A. Przesyłanie zgłoszenia (na druku zgłoszeniowym zał nr 1 do pisma organizacyjnego) pocztą , faxem lub emailem (zeskanowanego zgłoszenia);
 - B. Zgłoszenie elektroniczne na stronie internetowej (pod warunkiem podania wszystkich wymaganych danych);

Uwaga!

Jeśli będzie zastosowane rozwiązanie określone w punkcie 1B, to druk zgłoszenia ze wszystkimi podpisami musi być dostarczony do biura rejestracji **w ostatecznym terminie do dnia 29.06.2007 przed godziną 19:00 czasu lokalnego.**

Oplaty wpisowe i koszty uczestnictwa:

Wpisowe: Oplatę wpisową w wysokości 300,-PLN należy wnieść w nieprzekraczalnym terminie do dnia 01.06.2007 roku (Po tym terminie wpisowe wynosi 350 zł) na rachunek bankowy organizatora – Aeroklubu Suwalskiego:

konto bankowe

93 1020 1332 0000 1502 0241 4837

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

- przygotowanie lotniska do zawodów
- usługi poligraficzne związane z mistrzostwami
- wodę do tankowania szybowców
- osłonę meteorologiczną
- utrzymanie komisji sędziowskiej
- utrzymanie służby startowej
- niezbędne usługi telekomunikacyjne (odbiór komunikatów meteo, uzgodnienia ruchowe, strona internetowa...)
- dostęp do Internetu dla zainteresowanych
- pokrycie pozostałych kosztów operacyjnych związanych z mistrzostwami

Pilot rezygnujący z udziału w zawodach traci prawo zwrotu wpisowego.

Koszty uczestnictwa: Zawodnik lub Aeroklub Regionalny pokrywają następujące koszty:

- wpisowe – 300 zł przed 01.06.2007 i 350 zł po 01.06.2007 od jednego zawodnika
- hole – 90 PLN za jeden hol na 600 metrów (15 PLN za każde 100m wysokości). Obowiązuje zapłata za 4 hole z góry przed przystąpieniem do rejestracji. Po wykorzystaniu pierwszych 4 holi każdy zawodnik musi zapłacić z góry za kolejne przewidywane hole w ilości i terminie określonym przez Dyrektora Mistrzostw. Koszty niewykorzystanych holi będą zwrócone. Członkowie SKN, RSKN i SKJ będą zwolnieni z wpłaty za pierwsze cztery hole jeśli nie wykorzystają limitu dofinansowania przed rozpoczęciem zawodów.
- Start za wyciągarką: 18,- PLN
- opłata za lądowanie: 22,- PLN dotyczy szybowców posiadających silnik umożliwiający start tylko w przypadku samodzielnego startu poprzedzającego lądowanie.
- koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji.
- koszty ściągania z terenu przygodnego.
- koszty zakwaterowania i wyżywienia.
- transport samolotem z lotnisk i lądowisk w uzgodnieniu z organizatorem 720 PLN za godzinę lotu.
- mapy.

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

Dodatkowa wymagana dokumentacja:

Dotycząca pilota:

- a) ważna licencja pilota szybowcowego (minimum do 08.07.2007) z wpisanymi następującymi uprawnieniami
 - uprawnienie do startu na szybowcu za samolotem holującym (ATTO),
 - piloci planujący starty za wyciągarką muszą posiadać wpis uprawniający do startu za wyciągarką (WL)
 - piloci planujący udział na szybowcu z napędem umożliwiającym start muszą posiadać wpis do licencji: „uprawnienie do startu na szybowcu z własnym napędem umożliwiającym samodzielny start (MGTO).
- b) ważne na cały czas zawodów orzeczenie lekarskie (minimum do 08.07.2007).
- c) ważna licencja zawodnika (sportowa) i wykupiona w AP przez klub licencja klubu w dyscyplinie szybownictwo;
- d) książka pilota szybowcowego z aktualnym nalotem (godzin i kilometrów);
- e) ważne świadectwo radiooperatora;

- f) ważne na okres zawodów KTP i KWT;
- g) uprawnienie do samodzielnego przeglądu i pobierania szybowca dotyczące typu, na którym startuje pilot;
- h) polisa ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków;
- i) Mapa lotnicza Polski w skali 1:500 000 z aktualnymi strefami lotnisk komunikacyjnych (CTR) w: Kownie i Wilnie, Strefami lotnisk wojskowych (MATZ) w: Malborku i obszarami kontrolowanymi lotnisk komunikacyjnych (TMA) Warszawa, Kowno, Wilno oraz aktualnymi strefami niebezpiecznymi (D), ograniczonymi (R) , zakazanymi (P) .
- j) Paszport lub dowód osobisty

Dotycząca szybowca:

- Książka szybowca ze wszystkimi wymaganymi wpisami: nalot, czynności okresowe;
- Świadectwo sprawności technicznej lub dokument ekwiwalentny;
- Świadectwo Rejestracji Szybowca;
- Pozwolenie na radiostację;
- Instrukcja użytkowania w locie;
- Polisa ubezpieczenia od OC;
- Polisa ubezpieczenia AC i Cargo. Dotyczy tylko szybowców depozytowych Aeroklubu Polskiego.

Ubezpieczenia:

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 ubezpieczenia od OC. Dla szybowców certyfikowanych na maksymalną masę startową:
 - Mniejszą jak 500 kg - na kwotę minimalną 750.000 SDR;
 - 500 do 1000 kg – na kwotę minimalną 1.500.000 SDR
- każdy szybowiec depozytowy będący własnością Aeroklubu Polskiego musi posiadać ubezpieczenie AC i Cargo na kwotę co najmniej równą wartości księgowej szybowca, ale nie mniejszą jak 35.000,- PLN dla szybowców Jantar std i Junior oraz 25.000,- PLN dla pozostałych szybowców.

Procedura rejestracji: Do rejestracji można przystąpić po przygotowaniu wszystkich dokumentów.

W pierwszej kolejności należy zgłosić się do biura Komisji Technicznej w godz. 10:00 – 19:00 z dokumentami szybowca (wyszczególnionymi w punktach 5,6,7 druku rejestracyjnego) i wypełnionymi punktami od **01** do **08** druku rejestracyjnego (zał.1). Po weryfikacji dokumentów i przeglądzie szybowca należy uzyskać wpis dopuszczający szybowiec do udziału w zawodach – punkt nr **09** druku rejestracyjnego. Następnie należy zapłacić w biurze zawodów za 4 hole i z potwierdzeniem wpłaty należy zgłosić się do Biura Rejestracji Zawodników z **wypełnionymi wszystkimi punktami druku rejestracyjnego**. Proces rejestracji można uznać za zakończony w momencie przyjęcia i podpisania druku przez członka sekcji rejestracji zawodników.

Rejestratory GNSS FR:

Do godziny 19:00 dnia 29.06.2007 każdy zawodnik musi dostarczyć do komisji sędziowskiej zadeklarowane rejestratory lotu GNSS FR (niezabudowane na stałe w

tablicy przyrządów) w celu sprawdzenia deklaracji i oznakowania. Wszyscy zawodnicy muszą posiadać w swoich rejestratorach lotu GNSS FR deklaracje zgodną ze stanem faktycznym (nazwisko, imię, typ szybowca, znaki konkursowe.)

D WYMAGANIA TECHNICZNE

4.2.1 Maksymalna masa szybowca:

- w klasie standard : 525 kg
- w klasie Światowej: 300 kg – dopuszcza się stosowanie tylko oryginalnych ciężarków w kadłubie.
- w klasie klub B – maksymalna masa nie może przekraczać masy szybowca bez balastu na którą jest certyfikowany dany szybowiec. Stosowanie jakiegokolwiek balastu w skrzydłach jest zabronione. Dopuszcza się stosowanie balastu umieszczonego w kadłubie pod warunkiem, że nie powoduje przesunięcia środka ciężkości poza zakres określony w Instrukcji użytkownika w locie danego szybowca. Zmiana masy podczas zawodów jest niedopuszczalna.

Uwaga: Bezpośrednio przed startem pilot musi sprawdzić W KAŻDYM SZYBOWCU prawidłowość podłączeń napędów i wychyleń sterów oraz prawidłowość montażu wszystkich elementów szybowca, niezależnie od wcześniejszych przeglądów.

OBOWIĄZKOWE DODATKOWE WYPOSAŻENIE SZYBOWCA:

- minimalny zalecany pozostały resurs szybowca: 50 godzin;
- sprzęt do tankowania szybowca (tylko w klasie std)
- wodoszczelny pokrowiec na kabinę;
- sprzęt do kotwiczenia szybowca

GNSS FR oraz 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.

Z SZYBOWCA MUSZĄ BYĆ USUNIĘTE NASTĘPUJĄCE PRZYRZĄDY UMOŻLIWIAJĄCE LOTY BEZ WIDOCZNOŚCI:

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

E OGÓLNE PROCEDURY LOTNE:

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).

Częstotliwości radiowe używane podczas zawodów:

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

- Częstotliwość bezpieczeństwa 122,400 MHz
- Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,800 MHz
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 122,400 MHz
- Korespondencja między zawodnikami 122,200 MHz - 122,900 MHz z wyłączeniem 122,800 MHz
- Częstotliwość zapasowa 122,400 MHz – w wypadku trwałego zablokowania częstotliwości 122,800 MHz, wszyscy w możliwie krótkim czasie przechodzą na 122,400 MHz w okresie gdy przebywanie na częstotliwości organizatora jest wymagane.

Częstotliwości dla celów poprawienia 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 122,400 MHz. Od rozpoczęcia startu ziemnego aż do opuszczenia strefy wyczepienia oraz od 20 km przed linią mety aż do opuszczenia pasa lądowań każdy pilot musi pozostawać na częstotliwości 122,800 MHz.

Organizator dopuszcza możliwość wprowadzenia zakazu korespondencji radiowej dla celów taktycznych od startu do lądowania. Decyzja będzie ogłoszona podczas odprawy inauguracyjnej.

F KONKURENCJE:**Typy konkurencji, które będą wyznaczane:**

- Konkurencja wyścigowa (RT)
- Konkurencja prędkościowa przez wyznaczone rejony (ST AA)

G PROCEDURY ZAWODÓW:

Każdego dnia do godziny 08:15 czasu lokalnego będzie opublikowany na tablicy oficjalnej schemat ustawienia szybowców na starcie „Grid Order”, określający Grid Time i kierunek startu. Podczas ustawiania szybowca na starcie 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 wszelki inny sprzęt pomocniczy.

Zrzucanie balastu wodnego na Gridzie:

Dopuszczalne bez ograniczeń.

Granice lotniska:

Zdefiniowane w ZAŁ 8, schemat nr 1.

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.

Procedury startu ziemnego za samolotem:

Wysokość odczepienia zwykle będzie wynosiła 778 m. W uzasadnionych przypadkach wysokość holowania może być obniżona do 678 m. Informacja o obniżeniu wysokości odczepienia musi być ogłoszona przez radio na częstotliwości 122,800 MHz, najpóźniej na 10 minut przed rozpoczęciem startów ziemnych. W każdej kolejce startów dla wszystkich pilotów danej klasy musi obowiązywać taka sama wysokość odczepienia lub wyłączenia silnika dla szybowców startujących przy pomocy własnego napędu.

Procedury startu ziemnego za wyciągarką:

Piloci zamierzający startować za wyciągarką muszą złożyć każdego dnia deklaracje na druku Zał. nr 10 do godziny 10:00 w biurze zawodów. Szybowiec należy ustawić na starcie wyciągarkowym w miejscu wskazanym przez organizatora. Szybowce będą ustawiane klasami według kolejności określonej w „Schemacie ustawienia szybowców” (Grid Order). Starty będą się odbywały w kolejności ustawienia na starcie, podczas startów danej klasy w miarę możliwości ruchowych gwarantujących bezpieczny przebieg startu.

Procedury startu ziemnego w przypadku motoszybowców:

Motoszybowce wykonujące samodzielny start muszą przestrzegać tej samej procedury startu jak szybowce holowane za samolotem w danej klasie. Wyłączenie silnika musi nastąpić poniżej wysokości 778 m w strefie wyczepienia. Dopuszcza się możliwość obniżenie wysokości wyłączenia silnika do 678 m.

Obszary na których zabronione jest ciągle krążenie lub dozwolone jest krążenie w jednym kierunku:

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wyczepiania szybowców (Zał nr 8, mapki 4, 5, 6, 7) poniżej wysokości 878 m. Zakaz obowiązuje w okresie od momentu rozpoczęcia do zakończenia startów ziemnych.

W promieniu 10 kilometrów od każdego lotniska krążenie jest dozwolone tylko w lewą stronę.

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

Linia startu lotnego:

Odcinek linii prostej o długości 10 kilometrów licząc po 5 km od punktu odlotu określającego linię startu.

Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego.

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 122,400 MHz:

- Po starcie ostatniego szybowca z klasy: *Start lotny dla klasy.... zostanie otwarty za minut o godzinie.....*
- Na 5 minut przed otwarciem: *Start lotny dla klasy....zostanie otwarty za 5 minut o godzinie*
- W momencie otwierania startu lotnego: *Start lotny dla klasy....został otwarty o godzinie.....*

Limity wysokości i prędkości dotyczące procedury startu lotnego :

Procedury startu lotnego dotyczące limitu wysokości i ograniczeń prędkości zostaną każdorazowo określone na odprawie i na arkuszu zadania dnia. Maksymalna wysokość przed startem lotnym i lotu będzie podawana w metrach nad średni poziom morza (według ciśnienia QNH). Wszyscy piloci muszą przebywać poniżej podanej wysokości przedstartowej do momentu otwarcia startu lotnego w swojej klasie. Linia startu lotnego musi być przecinana z prędkością nie większą jak 150 km/h z tolerancją + 20 km/h względem ziemi (Ground Speed).

Znaki z białego płótna potwierdzające otwarcie startu lotnego dla poszczególnych klas zostaną wyłożone na trawniku ok. 50m na zachód od budynku administracyjnego:

- Dla SMPStd - w kształcie: +
- Dla SMP Św - w kształcie : L
- Dla KZS Klub B - w kształcie: I

7.6.1.

Granice obszaru rozgrywania zawodów:

Zał nr 3 – Linia łącząca podane współrzędne w przestrzeni powietrznej Polski i Litwy.

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.

W przypadku lądowanie na terenie Litwy pilot musi poinformować najbliższy posterunek Policji.

Wymagania i warunki dotyczące powrotu na holu po lądowaniu przygodnym:

Powrót na holu za samolotem jest możliwy tylko z lotnisk i lądowisk. Przed oddaniem druku „Outlanding Report” trzeba wypełnić wszystkie rubryki.

Typy i definicje mety, które będą wykorzystane:

Linia mety w kształcie linii prostej.

Linie mety o długości 1000 m, usytuowane prostopadle do wyznaczonego pasa lądowań - Zał. nr 8 schemat nr 8. Maksymalna wysokość przecięcia linii mety wynosi 478m.

Procedury dolotowe:

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,800 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 km przed linią mety. Linia mety może być przecięta jeśli zostało ukończone zadanie.

Piloci przecinający linię mety:

- SMP std poniżej 50 m nad poziomem lotniska
 - SMP Świat. i KZS Klub B poniżej 100 m nad poziomem lotniska
- lądują na wprost.**

Piloci przecinający linię mety:

- SMP std powyżej 50 m nad poziomem lotniska
 - SMP Świat. i KZS Klub B powyżej 100 m nad poziomem lotniska
- z zapasem energii gwarantującej bezpieczne wykonanie procedury, **lądują zgodnie z manewrem** omówionym na odprawie przedlotowej.

Odstępstwo od nakazanych procedur jest możliwe po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów. Standardowe procedury meldowania są określone w zał. nr 8, schematy od 9 do 12. Przecięcie linii mety będzie kontrolowane przez GNSS. Czas przecięcia linii mety będzie interpolowany do najbliższej sekundy od ostatniego fixa przed linią mety i pierwszego fixa po przecięciu linii mety.

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

Pilot powinien podać następujące informacje:

- w przypadku lądowania na wprost - znaki konkursowe i odległość do mety;

Przykład: „MN dziesiąty kilometr”.

- w przypadku gdy zawodnik przewiduje lądowanie z manewrem - znaki konkursowe, odległość do mety oraz hasło „speed finish”;

Przykład: „MN dziesiąty kilometr speed finish”.

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.

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 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:

„MN dziesiąty kilometr, wchodzę na pozycję z wiatrem prawy krąg do pasa dwa siedem prawy”.

Szybowce lądujące na pustym lotnisku powinny przyziemiać 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.

Dokumentacja lotu:

Pilot musi dostarczyć do Biura Komisji Sędziowskiej:

- **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 - rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis na nośniku magnetycznym i niecertyfikowany GNSS FR jeśli był stosowany. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda 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 29.04.2007 roku 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 Suwałki natychmiast po przyjeździe na lotnisko Suwałki** – raport z lądowania („Outlanding Report”) i

rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis na nośniku magnetycznym i niecertyfikowany GNSS FR jeśli był stosowany. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda natychmiast po przyjeździe na lotnisko Suwałki, 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 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.

H **PUNKTACJA**

Typ systemu punktacji:

Obowiązuje 1000 - Punktowy System Punktacji.

Lista współczynników wyrównawczych:

Tabele współczynników są przedstawione w załączniku nr 1b oraz 1c II Regulaminu Zawodów Szybowcowych – edycja 01.10.2006.

Kara za lądowanie przygodne (M):

Nie będzie stosowana.

I **PROTESTY**

Wysokość opłaty za protest:

Została ustalona na 200zł.

J **WRĘCZANIE NAGRÓD**

Wymagania dotyczące flag i taśm magnetofonowych lub płyt CD (hymny narodowe):

Podczas ceremonii otwarcia będzie wciągnięta na maszt flaga narodowa i będzie odegrany narodowy hymn Polski. Poczёт Sztandarowy będzie się składał z ubiegłorocznych medalistów Mistrzostw. Od momentu rozpoczęcia mistrzostw aż do zakończenia ceremonii rozdania nagród, powinny być wciągnięte na masztach następujące flagi: Aeroklubu Polskiego i wszystkich reprezentowanych krajów.

Podczas ceremonii zakończenia będzie ściągnięta z masztu flaga narodowa i będzie odegrany narodowy hymn Polski. Poczec Sztandarowy będzie się składał z aktualnych medalistów Mistrzostw.

Wszyscy zawodnicy mają obowiązek uczestniczenia w ceremoniach otwarcia i zakończenia mistrzostw. Nieobecność będzie traktowana jako przejaw zachowania niegodnego sportowca.

Załączniki:

Załącznik nr 1 – Druk Rejestracyjny;

Załącznik nr 2 – Wykaz Punktów Odlotowych, Zwrotnych, Kontrolnych;

Załącznik nr 3 – Granica obszaru rozgrywania zawodów;

Załącznik nr 4 – Wykaz stref kontrolowanych lotnisk (Control Zone) CTR;

Załącznik nr 5 – Wykaz stref lotnisk wojskowych (Military Aerodrome Traffic Zone) MATZ;

Załącznik nr 6 – Wykaz rejonów kontrolowanych lotnisk (Terminal Control Area) TMA;

Załącznik nr 7 – Wykaz stref zakazanych - P, niebezpiecznych – D i ograniczonych – R;

Załącznik nr 8 - Procedury ruchowe na lotnisku Suwałki – mapki od 1 do 12 ;

Załącznik nr 9 - Zgłoszenie lądowania (Outlanding Report);

Załącznik nr 10- Deklaracja startu za wyciągarką;

Załącznik nr 11- Plan lotniska Suwałki i rozmieszczenie poszczególnych służb;

Załącznik nr 12- Plan ustawienia szybowców i wózków na poszczególnych parkingach;

DYREKTOR MISTRZOSTW
Stanisław Gradolewski

-KONIEC-