

REGULAMIN LOKALNY

ZATWIERDZONY PRZEZ DYREKTORA SPORTOWEGO AP dnia:

A SZCZEGÓŁY ZAWODÓW:

NAZWA ZAWODÓW:

- **1 MISTRZOSTWA POLSKI W WYŚCIGACH SZYBOWCOWYCH;
ŻAR 24.04 - 04.05.2008r.**

MIEJSCE ROZGRYWANIA ZAWODÓW:

Nazwa lotniska	ŻAR
Częstotliwość Kierownika Lotów	122,80 MHz
Szerokość geograficzna	49°46'15,81"N
Długość geograficzna	019°13'04,91"E
Elewacja Lotniska	385m/1260 ft AMSL

HARMONOGRAM ZAWODÓW:

Początek przyjmowania zgłoszeń:	15.02.2008
Koniec przyjmowania zgłoszeń:	11.04.2008
Termin zatwierdzenia rejestratorów lotu (GNSS FR) jako metody podstawowej:	25.02.2008
Trening nieoficjalny:	19.04 – 24.04.2008
Trening oficjalny - obowiązkowy:	25-26.04.2008
Termin przybycia na zawody:	24.04.2008 do godz. 19:00 (Czwartek)
Weryfikacja techniczna sprzętu oraz rejestracja zawodników:	22.04 – 23.04.2008 w godz. 10:00 – 16:00 24.04.2008 w godz. 09:00 – 19:30
Odprawa inauguracyjna:	24.04.2008 godz. 20:30 (Czwartek)
Ceremonia otwarcia zawodów	26.04.2008 godz. 18:00 (Sobota)
**Rozgrywanie konkurencji	27.04 – 03.05.2008
Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów:	03.05.2008 godz. 21:00 (Sobota)

* Rejestracja zawodników zostanie zakończona dnia 24.04.2008 (Czwartek) o godzinie 19:30 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 03.05.2008 do rozegrania zawodów brakować będzie 1 konkurencja, to dnia 04.05.2008 będzie podjęta próba rozegrania trzeciej konkurencji zaliczającej mistrzostwa. Ceremonia zakończenia mistrzostw odbędzie się niezwłocznie po zakończeniu konkurencji

KIEROWNICTWO ZAWODÓW:

Dyrektor Zawodów	Jacek Dankowski
Z-ca Dyrektora	Bogdan Drenda
Kierownik Sportowy	Jacek Dankowski / Jacek Marszałek
Kierownik Lotów	Roman Kata
Kierownik Techniczny	Jrzy Biskup
Główna Księgowa	Urszula Węglarz
Kierownik ds. administracyjnych	Wojciech Bidziński
Sędzia Główny	Marek Uzarowski
Obsługa Meteorologiczna	Rafał Bąkowski
Przewodniczący Komisji Sportowej	- Witold Czarnik

ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW:

Adres
Górska Szkoła Szybowcowa AP „ŻAR”
Międzybrodzie Żywieckie
ul. Górska 19
34-312 Międzybrodzie Bialskie

Telefax (0-33) 866-10-90 lub 862-14-77
Telefon (0-33) 866-10-46
e-mail: zar@onet.pl internet: <http://www.glidezar.com>
Konto bankowe PBH S.A. o/ Żywiec 69-10600076-0000330000141228

B CZEŚĆ OGÓLNA:

DODATKOWE CELE ZAWODÓW:

- Wyłonienie Mistrza i dwóch wicemistrzów Polski w Wyścigach Szybowcowych 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.
- Promocja szybownictwa.
- Rozwijanie współpracy na terenie „Euroregionu Beskidy

KLASYFIKACJE NA ZAWODACH:

Klasy:

Mistrzostwa będą rozgrywane w **klasie standard z ograniczeniem do grupy szybowców posiadających współczynnik 1,01 na liście współczynników IGC – Hornet (w); ASW 19 a,b; Cirrus; Cirrus B(w); Cirrus G(w); Cirrus Cs 11-75L; Ls 1f, 45; Jantar std 2 i 3; Brawo; SZD 59; DG 100.** Szybowce posiadające gorszy współczynnik będą dopuszczone do udziału w mistrzostwach. Do obliczania wyników nie będą uwzględniane współczynniki wyrównawcze. 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.

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 bokach 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 przy recepcji hotelu Górskiej Szkoły Szybowcowej. Informacje te będą również wywieszane na tablicy ogłoszeń znajdującej się na zapleczu dolnego hangaru i w miarę możliwości na stronie internetowej.

Decyzje o terminie odprawy i wstępnym określeniu godziny pierwszego startu ziemnego lub odwołaniu konkurencji będą publikowane codziennie do godziny 8:15 czasu lokalnego.

C ZGŁOSZENIA I REJESTRACJA:

Przesyłanie zgłoszeń:

1. Przesłanie zgłoszenia w nieprzekraczalnym terminie do dnia **11.04.2008r** (decyduje data stempla pocztowego, data wysłania e-maila lub wysłania faxu) na adres GSS AP Żar. Akceptowane będą następujące rozwiązania:
 - A. Przesłanie zgłoszenia (na druku zgłoszeniowym zał nr 1) pocztą , faxem lub e-mailem (zeskanowanego zgłoszenia) podpisanego przez Szefa Wyszkołenia macierzystego aeroklubu;
 - B. Zgłoszenie elektroniczne na stronie internetowej (pod warunkiem podania wszystkich wymaganych danych);
 - C. Przesłanie zgłoszenia oficjalnego bez podpisu Szefa Wyszkołenia;

Uwaga!

Jeśli będą zastosowane rozwiązania określone w punkcie 1B lub 1C, to druk zgłoszenia ze wszystkimi podpisami musi być dostarczony do biura rejestracji **w ostatecznym terminie do dnia 24.04.2008 przed godziną 19:30 czasu lokalnego.**

Potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia będzie umieszczenie nazwiska na „liście zgłoszonych zawodników” publikowanej na stronie internetowej zawodów: <http://www.glidezar.com/> - link „Zawody 2008”. W przypadku rezygnacji ze startu w zawodach po dokonaniu zgłoszenia, prosimy o jak najszybsze poinformowanie organizatora.

Oplaty wpisowe i koszty uczestnictwa:

Wpłata wpisowego na niżej podane konto bankowe w wysokości **350,- PLN** od jednego szybowca w nieprzekraczalnym terminie do dnia **11.04.2008r**. (decyduje data wpływu pieniędzy na konto GSS ŻAR). Pilotom nie dopuszczonym do mistrzostw ze względu na przekroczenie limitu 20 zawodników wpisowe będzie zwrócone w pełnej wysokości lub jeśli pozwolą możliwości organizacyjne zostanie zaproponowany start poza konkursem.

PBH S.A. o/Żywiec. 69 1060 0076 0000 3300 0014 1228

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
- zorganizowany trening w terminie od 25.04 do 26.04.2008 r.
- 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 – 350 zł od jednego zawodnika.
- koszt 1 holi wynosi 13,50 PLN/100m (81,00,- PLN/600m). Obowiązuje zapłata za 4 hole z góry (324 PLN) 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 i SKJ będą zwolnieni z wpłaty za pierwsze cztery hole jeśli nie wykorzystają limitu dofinansowania przed rozpoczęciem zawodów.
- koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji.
- koszty ścigania z terenu przygodnego.
- transport samolotem z lotnisk i lądowisk w uzgodnieniu z organizatorem 720 PLN za godzinę lotu.
- koszty zakwaterowania i wyżywienia.
GSS Żar na czas zawodów dysponuje 70 miejscami noclegowymi w hotelu w cenie od 20,00zł do 30,00 zł za łóżko.
- Wyżywienie będzie dostępne w stołówce w cenie:
śniadanie 10,00zł, obiad 17,00zł, kolacja 9,00zł

Uwaga! Wszystkie należności na rzecz Górskiej Szkoły Szybowcowej AP „ŻAR” należy regulować gotówką lub przelewem na konto. Górską Szkoła Szybowcowa AP „ŻAR” jest płatnikiem VAT i może wystawiać faktury VAT.

Dodatkowa wymagana dokumentacja:

Dotycząca pilota:

- a) Wpisane do licencji następujące uprawnienia:
 - uprawnienie do startu na szybowcu za samolotem holującym (ATTO),
 - 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 okres zawodów KTP i KWT;
- c) uprawnienie do samodzielnego przeglądu i pobierania szybowca dotyczące typu, na którym startuje pilot;
- d) Paszport lub dowód osobisty

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 rynkowej szybowca, ale nie mniejszą jak 35.000,- PLN dla szybowców Jantar std.

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 (324 PLN) 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 24.04.2008 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 nie może przekraczać maksymalnej masy na jaką jest certyfikowany szybowiec

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.

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.

SYSTEM TRANSMISJI PARAMETRÓW LOTU

Organizator może używać szybowców, samolotów lub śmigłowców podczas wszystkich konkurencji do wykonywania zdjęć fotograficznych, filmowych i przesyłania danych o szybowcach zawodniczych. Pilot może wymagać przemieszczenia stosowanych przez organizatora statków powietrznych ale nie ma prawa do powstrzymania fotografowania, filmowania oraz pobierania i przesyłania danych o zawodnikach.

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:

Wszyscy zawodnicy od startu ziemnego aż do opuszczenia pasa lądowań wszyscy zawodnicy muszą przebywać na niżej wymienionej częstotliwości radiowej:

- Częstotliwość bezpieczeństwa 122,800 MHz

- Starty, holowanie, meta, lądowanie 122,800 MHz
- Ogłoszenia czasów startu lotnego 122,800 MHz
- Korespondencja między zawodnikami 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.

Podczas mistrzostw obowiązuje zakaz korespondencji radiowej dla celów taktycznych od startu do lądowania.

F PROCEDURY ZAWODÓW:

Sposób ogłaszania informacji dotyczących ustawiania szybowców na starcie:

Każdego dnia do godziny 08:15 czasu lokalnego będzie opublikowany na tablicy oficjalnej godzina rozpoczęcia odprawy i „grid time”, oznaczający czas do którego wszystkie szybowce powinny być gotowe do startu ziemnego. W związku z niewielkimi rozmiarami pola wlotów lotniska “ŻAR” rezygnuje się z losowania kolejki startów ziemnych. Starty odbywać się będą w kolejności przypadkowej, zgodnie z bieżącym ustawieniem szybowców.

Najpóźniej 10 minut przed rozpoczęciem startów ziemnych będzie podana informacja potwierdzająca rozpoczęcie lub przesunięcie startów ziemnych. Najpóźniej 10 minut przed rozpoczęciem startów należy usunąć w wyznaczone miejsce samochody, rowery i 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 pojazd (podczepienie liny i prowadzenie szybowca za skrzydło) i zastosowanie się do poleceń organizatora w celu jak najszybszego opuszczenia pasa lądowań.

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

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wyczepiania szybowców poniżej ogłoszonej wysokości odczepienia. 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. Zabrania się krążenia i wykonywania innych manewrów niż związane z podejściem do lądowania w strefie esowania.

Procedury startu ziemnego za samolotem:

Wysokość odczepienia zwykle będzie wynosiła 985 m AMSL. W uzasadnionych przypadkach wysokość holowania może być obniżona lub podwyższona o 100 m. Informacja o zmianie 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. Szybowiec może odczepić się po uzyskaniu sygnału od samolotu holującego. Sygnałem do odczepienia jest przechylenie samolotu.

W przypadku przerwania startu ziemnego szybowiec będzie ponownie wyholowany tak szybko jak to możliwe.

Podczas trwania startów ziemnych na pole wlotów można wejść wjechać po uzyskaniu zezwolenia od kierownika lotów

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 obowiązującej wysokości w strefie wyczepienia.

Potwierdzenie dotyczące otwarcia startu lotnego :

Znak z białego płótna w kształcie litery L potwierdzi otwarcie startu lotnego.
Zostanie wyłożony ok. 50m na północny-zachód od górnego hangaru.

Granice obszaru rozgrywania zawodów:

Zał nr 3 – Linia łącząca podane współrzędne w przestrzeni powietrznej Polski, Czech i Słowacji.

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.

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.

Definicja mety:

Linia mety w kształcie linii prostej.

Linia mety w kształcie linii prostej o długości 500 m, licząc od WPT usytuowanego na górnej stacji kolejki o współrzędnych określonych dla FL w zał nr 2 i kierunku 192° usytuowana wzdłuż torów kolejki na szczyt góry Żar - Zał. nr 10. Maksymalna wysokość przecięcia linii mety wynosi 100 m na poziom WPT. Minimalna wysokość przecięcia linii mety wynosi 50 m poniżej WPT. Wysokość WPT 755 m AMSL.

Procedury dolotowe:

Zawodnik musi zgłosić dolot na częstotliwości 122,800 MHz, gdy znajdzie się w odległości 10 i 5 km przed linią mety. Pilot powinien podać swoje znaki konkursowe i odległość do mety;

Przykład: „MN dziesiąty / piąty kilometr”

Linia mety może być przecięta jeśli zostało ukończone zadanie. Lądowanie musi nastąpić **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 10. 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.

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 stosować się do procedury lądowania obowiązującej w danym dniu. Pilot powinien podać przez radiostację następujące informacje:

- Odległość do lotniska;
- Sposób włączenia się do procedury lądowania;

Przykład:

„AY dziesiąty kilometr, wejść do strefy esowania od strony południowej”

UWAGA! W związku z niewielkim polem wzlotów dostępnym na lotnisku “ŻAR”, w przypadku jednoczesnego lądowania wielu szybowców, przyjmuje się zasadę, że szybowiec lądujący jako pierwszy ląduje z przelotem, wzdłuż wschodniego skraju pasa lądowań, a szybowce lądujące później lądują poniżej i z boku szybowców poprzedzających.

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 wschodniego skraju. 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 30 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 danych i niecertyfikowany GNSS FR jeśli był stosowany. Jeśli pilot stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda w czasie 30 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 30 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 25.02.2008 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 Żar natychmiast po przyjeździe na lotnisko Żar** – raport z lądowania („Outlanding Report”) i rejestrator lotu GNSS FR lub akceptowany przez Sędziego Głównego zapis na nośniku danych i niecertyfikowany GNSS FR jeśli był stosowany. Jeśli pilot

stosuje niecertyfikowany GNSS FR i nie odda natychmiast po przyjeździe na lotnisko Żar, 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 30 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 danych musi być czytelnie oznaczony. Numer konkursowy i oznaczenie statusu urządzenia „główne” lub „zapasowe” uznaje się jako minimum opisu nośnika. Dostarczenie niezbędnego sprzętu 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.

G **PROTESTY**

Wysokość opłaty za protest:

Została ustalona na 200zł.

H **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. Poczet Sztandarowy będzie się składał z 3 pilotów zajmujących najwyższe miejsca w rankingu pilotów szybowcowych – klasyfikacja ogólna, edycja po sezonie 2007. Od momentu rozpoczęcia mistrzostw aż do zakończenia ceremonii rozdania nagród, powinny być wciągnięte na masztach następujące flagi: Aeroklubu Polskiego i wszystkich reprezentowanych krajów.

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

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

Rodzaj nagród i sposób wręczenia

Nagrody w klasyfikacji końcowej **I Mistrzostw Polski w Wyścigach Szybowcowych o Puchar Euroregionu Beskidy – w klasyfikacji międzynarodowej lub w klasyfikacji krajowej jeśli nie będzie klasyfikacji międzynarodowej** będą wyglądały następująco:

1 m-ce: 5000 zł brutto

2 m-ce: 3000 zł brutto

3 m-ce: 2000 zł brutto

Nagrody będą wręczone podczas ceremonii zakończenia mistrzostw.

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 rejonów kontrolowanych lotnisk (Terminal Control Area) TMA;

Załącznik nr 6 – Wykaz stref zakazanych - P, niebezpiecznych – D i ograniczonych – R;

Załącznik nr 7 - Zgłoszenie lądowania (Outlanding Report);

Załącznik nr 8 - Plan lotniska Żar i rozmieszczenie poszczególnych służb;

Załącznik nr 9 - Plan ustawienia szybowców i wózków na poszczególnych parkingach;

Załącznik nr 10-Procedury ruchowe

DYREKTOR MISTRZOSTW
Jacek Dankowski

-KONIEC-