

REGULAMIN LOKALNY

A SZCZEGÓŁY ZAWODÓW:

A.1 NAZWA ZAWODÓW:

**VI MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR EUROREGIONU BESKIDY
„EUROBESKIDY GLIDE” – KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE KLUB A**

A.2. MIEJSCE ROZGRYWANIA ZAWODÓW:

Lotnisko Żar (EPZR),

Współrzędne WGS 84 : szerokość geogr. 49°46'15,81''N , długość geogr.. 019°13'04,91''E
Elewacja 385m/1260 ft AMSL

A.3 HARMONOGRAM ZAWODÓW:

A.3.1	Początek przyjmowania zgłoszeń:	21.11.2005
A.3.2	Koniec przyjmowania zgłoszeń :	12.04.2006
A.3.3	Ostateczny termin zatwierdzenia nowych GNSS FR	28.02.2006
A.3.4	Trening zawodników:	22.04 – 27.04.2006
A.3.5	Termin przybycia na zawody:	28.04.2006 do godz. 19.00
A.3.6, A3.7	Weryfikacja techniczna sprzętu i rejestracja zawodników :	26.04 - 27.04.2006 w godz. 10.00-16.00 28.04.2006 w godz. 09.00 – 19.30*
A.3.8	Ostateczny termin zgłaszania zmian Konfiguracji (rozpiętość, winglety)	28.04.2006 do godz. 19:30
A.3.9	Odprawa inauguracyjna:	28.04.2006 godz. 20.00 (Piątek)
A.3.10	Ceremonia otwarcia zawodów	29.04.2006 godz. 9.00 (Sobota)
A.3.11	Rozgrywanie konkurencji	29.04 – 06.05.2006 **
A.4.11	Nieoficjalne zakończenie zawodów	06.05.2006 godz. 20.00
A.4.12	Ceremonia oficjalnego zakończenia zawodów i wręczenie nagród:	07.05.2006 godz. 10.00 (Niedziela)

*** Rejestracja zawodników zostanie zakończona dnia 28.04.2006 (Piątek) 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 06.05.2006 do rozegrania zawodów brakować będzie 1 konkurencja, dzień 07.05.2006 będzie rezerwowym dniem konkursowym i w tym dniu będzie rozgrywana trzecia konkurencja.**

A.4 KIEROWNICTWO ZAWODÓW:

Dyrektor Zawodów	Bogdan Drenda
Kierownik Sportowy	Jacek Marszałek
Kierownik Lotów	Roman Kata,
Kierownik Techniczny	Andrzej Miciński
Główna Księgową	Urszula Węglarz
Kierownik ds. administracyjnych	Wojciech Bidziński
Sędzia Główny	Marek Uzarowski
Obsługa Meteorologiczna	Rafał Bąkowski
Przewodniczący Komisji Sportowej	Adam Markowski

A.5 ADRES ORGANIZATORA ZAWODÓW:

Górska Szkoła Szybowcowa AP „ŻAR”
ul. Górska 19; 34-312 Międzybrodzie Żywieckie
Telefax (0-33) 866-11-63
Telefon (0-33) 866-10-46
e-mail: zar@onet.pl
internet: <http://www.glidezar.com>

B CZEŚĆ OGÓLNA:

1.1 Dodatkowe Cele zawodów: Rozwijanie współpracy na terenie „Euroregionu Beskidy”

1.3.1 Klasy i klasyfikacje na zawodach:

1.3.1.1 Krajowe Zawody Szybowcowe będą rozgrywane w **klasie Klub A** – klasyfikacja **krajowa** uwzględniająca tylko obywateli polskich na szybowcach klasy Klub A ze współczynnikami wyrównawczymi zawartymi w załączniku nr 1c II Regulaminu Zawodów Szybowcowych – zakres od 1.09 do 0.98

1.3.1.2 Równolegle będą rozgrywane **VI Międzynarodowe Zawody Szybowcowe o Puchar Euroregionu Beskidy – „EUROBESKIDY GLIDE”** na szybowcach o rozpiętości skrzydeł do 18 m bez balastu wodnego. W zawodach wystartują zawodnicy polscy z **klasyfikacji krajowej** i przyjęci piloci polscy startujących na innych szybowcach niż klasy klub oraz pozostali piloci nie posiadających obywatelstwa polskiego. Z uwagi na specyfikę lotniska zaleca się start na szybowcach o rozpiętości skrzydeł nie przekraczającej 15 m. Do obliczania wyników będą stosowane współczynniki wyrównawcze określone w załączniku nr 1 Regulaminu Lokalnego

1.4.3 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.

2.1.1A 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:

3.4.1 Przesyłanie zgłoszeń:

Zgłoszenia należy dostarczyć faxem, pocztą zwykłą lub elektroniczną w nieprzekraczalnym terminie do 12.04.2006 na adres GSS Żar. Akceptowane będą następujące rozwiązania:

- A. Przesłanie zgłoszenia (na druku zgłoszeniowym zał nr 1) pocztą , faxem lub e-mailem (zeskanowanego zgłoszenia) podpisanego przez Szefa Wyszkozenia macierzystego aeroklubu;
- B. Zgłoszenie elektroniczne na stronie internetowej (pod warunkiem podania wszystkich wymaganych danych);
- C. Przesłanie zgłoszenia oficjalnego bez podpisu Szefa Wyszkozenia;

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 28.04.2006 przed godziną 19:00 czasu lokalnego.**

Potwierdzeniem przyjęcia zgłoszenia będzie umieszczenie jego nazwiska na „liście zgłoszonych zawodników” publikowanej na stronie internetowej zawodów: <http://www.glidezar.com/> - link „Euro Beskidy 2006”. W przypadku rezygnacji ze startu w zawodach po dokonaniu zgłoszenia, prosimy o jak najszybsze poinformowanie organizatora.

3.4.2 Opłaty wpisowe i koszty uczestnictwa:

Wpisowe: Opłatę wpisowego w wysokości **315,- PLN** od jednego szybowca, należy wnieść w nieprzekraczalnym terminie do dnia **28.03.2006r.** (decyduje data wpływu pieniędzy na konto Górskiej Szkoły Szybowcowej Żar w Międzybrodziu Żywieckim) na:

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

W szczególnych przypadkach po uzgodnieniu z Dyrektorem Zawodów zgłoszenie i wpłata wpisowego może nastąpić do 28.04.2006r.

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

- przygotowanie lotniska do zawodów
- usługi poligraficzne związane z mistrzostwami
- zorganizowany trening z wykładaniem konkurencji w terminie od 22.04 do 27.04.2005
- 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 – 315 zł. od jednego szybowca;
- hole – wg. aktualnego cennika GSS AP ŻAR (około 78 - 91 PLN za jeden hol na 600 metrów). Obowiązuje zapłata (w recepcji GSS ŻAR) 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. Członkowie SKN, RSKN i SKJ są zwolnieni z wpłaty za pierwsze cztery hole pod warunkiem otrzymania dofinansowania na ten cel. Koszty niewykorzystanych holi będą zwrócone .

Uwaga: W wypadku otrzymania dofinansowania z AP, zgodnie z uchwałą Komisji Szybowcowej AP z dnia 17-01-2004, organizator zwróci koszty holi zawodnikom proporcjonalnie do wysokości dotacji według poniższych zasad

- a) w pierwszej kolejności zawodnikom SKNJ – w miarę możliwości finansowych za wszystkie hole;
 - b) w drugiej kolejności zawodnikom SKN i RSKN – w miarę możliwości finansowych za wszystkie hole;
- koszty transportu do i z miejsca zawodów oraz transport szybowca do i po konkurencji.
 - koszty ściągnięcia z terenu przygodnego.

- koszty zakwaterowania i wyżywienia. /GSS ŻAR na czas zawodów dysponuje 70 miejscami noclegowymi w hotelu w cenie od 18,00 do 29,00 zł za osobę za noc. Wyżywienie będzie dostępne w stołówce w cenie:

śniadanie 8,00zł, obiad 16,00zł, kolacja 8,00zł

- transport samolotem z lotnisk i lądowisk po uzgodnieniu z Górską Szkołą Szybowcową AP, wg. aktualnego cennika GSS AP ŻAR.
- mapy

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

3.5.4 Dodatkowa wymagana dokumentacja:

Dotycząca Pilota:

- ważna licencja pilota szybowcowego. 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). Ponadto wszyscy zawodnicy muszą posiadać ważne na cały czas zawodów orzeczenie lekarskie (minimum do 07.05.2006).
- ważna licencja sportowa AP;
- książka pilota szybowcowego z aktualnym potwierdzony nalotem (godzin i kilometrów);
- ważne świadectwo radiooperatora;
- ważne na okres zawodów KTP i KWT;
- uprawnienie do samodzielnego przeglądu i pobierania szybowca dotyczące typu, na którym startuje pilot;
- polisa ubezpieczenia od następstw nieszczęśliwych wypadków;
- Mapa lotnicza obejmująca rejon zawodów w skali 1:500 000 z aktualnymi strefami lotnisk komunikacyjnych i wojskowych (CTR) w: Katowicach, Krakowie, Zilinie (SL), Poradzie (SL), Trencinie (SL), Sliac (SL), Ostrawie (CZ) i obszarami kontrolowanymi lotnisk komunikacyjnych (TMA): Kraków, Wrocław, Zilina (SL), Poprad (SL), Trencin (SL), Ostrawa (CZ), oraz aktualnymi strefami niebezpiecznymi (D), ograniczonymi (R), zakazanymi (P). Mapy będą dostępne na Żarze.
- Ważny paszport lub dowód osobisty nowego typu;

Dotycząca Szybowca:

- Książka szybowca ze wszystkimi wymaganymi wpisami: nalot, czynności okresowe, przygotowanie szybowca do zawodów;
- Świadectwo sprawności technicznej;
- Pozwolenie na radiostację;
- Instrukcja użytkownika w locie;
- Polisa ubezpieczenia od OC na kwotę nie mniejszą jak 1.500.000 SDR.
- Polisa ubezpieczenie AC i Cargo. Dotyczy tylko szybowców depozytowych Aeroklubu Polskiego.

3.6.1 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 być ubezpieczony od OC na kwotę nie mniejszą jak 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 40.000,- PLN

Procedura rejestracji: Do rejestracji można przystąpić po przygotowaniu wszystkich dokumentów wymienionych w punktach 3.5.4 i 3.6.1.

W pierwszej kolejności należy zapłacić w recepcji za 4 hole (jeśli organizator otrzyma dofinansowanie z PKS to członkowie SKJ, SKN, RSKN będą zwolnieni z opłaty za 4 hole) i z potwierdzeniem wpłaty zgłosić się do biura Komisji Technicznej (gabinet Szefa Technicznego GSS ŻAR przy dolnym hangarze) w dniach od 26.04 do 27.04.2006 w godz. 10.00 do 16.00 i w dniu 28.04.06 w godz. 09.00 do 19.30) z dokumentami szybowca.

Następnie należy zgłosić się do Biura Rejestracji Zawodników (gabinet Szefa Wyszkożenia GSS ŻAR) z dokumentami osobistymi.

D WYMAGANIA TECHNICZNE

4.1.1 Obowiązkowe dodatkowe wyposażenie szybowca:

- minimalny zalecany pozostały resurs szybowca: 50 godzin;
- sprzęt do tankowania szybowca;
- pokrowiec na kabinę;
- GNSS FR i pozostałe wyposażenie elektroniczne musi być zamontowane do konstrukcji szybowca. Urządzenia powinny być zamontowane w tablicy przyrządów lub na osłonie tablicy albo do osłony kabiny, w sposób nie ograniczający widoczności.

4.1.1 b. 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. Zaleca się stosowanie oznaczeń na płatowcu szybowca poprawiające widoczność podczas lotu;

4.1.2 Umieszczanie na szybowcach znaków zwiększających ich widoczność podczas lotu:

Zaleca się pokrycie końcówek skrzydeł, stateczników i sterów lakierem lub folią zwiększającą widoczność szybowca podczas lotu.

Umieszczanie na pokładzie przekaźnika danych GNSS w celu publicznego pokazu zapisu lotu: nie przewiduje się.

4.2.2 Procedury sprawdzania ciężaru szybowca:

Ciężar szybowca nie może przekraczać ciężaru na który jest certyfikowany (bez balastu wodnego). Ciężar startowy szybowca powinien być podczas całych zawodów stały. Organizator może zarządzić ważenie dowolnego szybowca przed grid-time, lub niezwłocznie po lądowaniu.

E OGÓLNE PROCEDURY LOTNE:

5.2 Jednostki miary:

Odległość będzie podawana w kilometrach, 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)

5.3.1a Komunikacja radiowa ze służbami ruchu lotniczego:

W razie konieczności wlotu (ze względów bezpieczeństwa: pogoda, niedyspozycja itp.) w przestrzeń powietrzną w której działają służby ruchu lotniczego należy prowadzić łączność radiową na odpowiedniej częstotliwości.

5.3.1b Wymagania dotyczące transmisji danych: nie ma zastosowania.

5.3.1c Częstotliwości radiowe używane podczas zawodów:

Korespondencja może być prowadzona na niżej wymienionych częstotliwościach:

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

Organizator dopuszcza możliwość wprowadzenia zakazu korespondencji dla celów taktycznych od startu do lądowania.

5.3.1d Częstotliwości przyznane dla celów bezpieczeństwa lotu:

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

F KONKURENCJE:

6.1 Typy konkurencji, które będą wyznaczane :

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

G PROCEDURY ZAWODÓW:

7.1b Każdego dnia do godziny 08:15 czasu lokalnego będzie opublikowany na tablicy oficjalnej godzina odprawy i „grid time”, oznaczający czas do którego wszystkie szybowce powinny być gotowe do startu. W związku z niewielkimi rozmiarami pola wzlotów 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. Najpóźniej 10 minut przed rozpoczęciem startów należy usunąć w wyznaczone miejsce samochody, rowery i inny sprzęt pomocniczy.

7.1d Zrzucanie balastu wodnego na Gridzie: nie ma zastosowania.

7.2.2 Granice lotniska:

Zdefiniowane na oficjalnej tablicy zawodów.

7.3.2 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 985 m AMSL (QNH) w strefie wyczepienia. W przypadku niesprzyjających warunków pogodowych wysokość holowania może być podniesiona o 100 metrów do 1085 m AMSL (QNH)

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

Zabrania się krążenia w strefach holowania i wyczepiania szybowców poniżej wysokości 1185 AMSL (QNH). 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.

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

b. Linia startu lotnego:

Odcinek linii prostej o długości 10 kilometrów licząc po 5 km od punktu odlotu określającego linię startu, usytuowany prostopadle do pierwszego odcinka trasy.

7.4.3 a Procedury radiowe dotyczące otwarcia startu lotnego.

Otwarcie startu lotnego będzie ogłaszane przez radio na częstotliwości 122,8 MHz:

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

7.4.3 b. 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 startu i lotu będzie podawana w metrach nad średni poziom morza (według ciśnienia QNH). Pilot powinien przeciąć linię startu lotnego z prędkością nie większą jak 150 km/h względem ziemi (Ground Speed) poniżej maksymalnej wysokości startu. Znak z białego płótna w kształcie litery L, potwierdzający otwarcie startu lotnego zostanie wyłożony na trawniku przy dolnej płycie przed hangarem.

7.6.1. Granice obszaru rozgrywania zawodów – załącznik nr 3:

Granice obszaru rozgrywania zawodów obejmują częściowo przestrzeń południowo – wschodniej Polski, północno – zachodniej Słowacji i północno - wschodnich Czech. Na żądanie upoważnionych służb, pilot ma obowiązek wylegitymowania się ważnym paszportem lub nowym dowodem osobistym.

Granice obszaru rozgrywania zawodów obejmują następujące strefy:

STREFA EA 20, granice poziome:

- 1) 49°52'58"N 018°34'55"E Karvina
 - 2) 49°52'20"N 019°00'56"E ok. 5 km na N od Bielska-Białej, narożnik LTMA Kraków
 - 3) 49°52'00"N 019°18'04"E Andrychów
 - 4) 49°49'00"N 019°57'00"E Myślenice
 - 5) 49°51'10"N 020°49'00"E Zakliczyn
 - 6) 49°25'14"N 021°04'18"E Tylicz
- dalej na zachód wzdłuż granicy polsko - słowackiej i polsko - czeskiej do punktu
- 1) 49°52'58"N 018°34'55"E Karvina

STREFA EA 21:

- 1) 49°52'58"N 018°34'55"E Karvina
- 2) 49°52'20"N 019°00'56"E ok. 5 km na N od Bielska-Białej, narożnik LTMA Kraków
- 3) 49°52'00"N 019°18'04"E Andrychów

VI MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR „EUROREGIONU BESKIDY” – KZS KLUB A
REGULAMIN LOKALNY

- 4) 50°26'34"N 018°30'24"E 2 km SW od Toszka, narożnik LTMA Kraków
 - 5) 50°50'00"N 018°10'00"E Laskowice
 - 6) 51°04'36"N 017°43'02"E Namysłów
 - 7) 50°19'30"N 017°20'00"E Głuchołazy
- dalej na wschód wzdłuż granicy polsko - czeskiej do punktu
- 1) 49°52'58"N 018°34'55"E Karvina

STREFA EA 22:

- 1) 49°51'10"N 020°49'00"E Zakliczyn
 - 2) 49°25'14"N 021°04'18"E Tylicz
- dalej na wschód wzdłuż granicy polsko - słowackiej do punktu
- 3) 49°06'10"N 022°26'00"E Szczyt górski
 - 4) 49°48'00"N 022°45'00"E Przemyśl
- 1) 49°51'10"N 020°49'00"E Zakliczyn
- STREFA CZ (w Czechach), granice poziome:

- 1) 49°45'36,76"N 018°36'27,10"E Cieszyn
 - 2) 49°25'55,46"N 018°04'32,35"E 5 km SW od m. Roznov, narożnik TMA II Ostrava
- dalej łukiem o promieniu 16NM od DME OTA (granica TMA II OSTRAVA) do punktu
- 3) 49°26'39,42"N 017°58'55,86"E Valasske Mezirici
 - 4) 49°13'08,91"N 017°51'04,73"E Vizovice
 - 5) 48°51'27,82"N 017°40'34,83"E Szczyt góry Velka Javorina
- dalej na północ wzdłuż granicy czesko - słowackiej do punktu
- 6) 49°30'30"N 018°50'10"E punkt styczny Polski, Czech i Słowacji
- dalej na północ wzdłuż granicy polsko - czeskiej do punktu
- 1) 49°45'36,76"N 018°36'27,10"E Cieszyn

STREFA SK 01 (na Słowacji), granice poziome:

- 1) 49°30'30"N 018°50'10"E punkt styczny Polski, Czech i Słowacji
- dalej na południe wzdłuż granicy czesko - słowackiej do punktu
- 2) 48°51'27,82"N 017°40'34,83"E Szczyt góry Velka Javorina
 - 3) 48°43'12"N 018°32'15"E Novaky
 - 4) 48°47'16"N 018°52'20"E 10 km SE od NDB DBV
 - 5) 49°23'18"N 019°42'40"E 5 km SE od przejścia granicznego Chyżne
- dalej na zachód wzdłuż granicy polsko - słowackiej do punktu
- 1) 49°30'30"N 018°50'10"E punkt styczny Polski, Czech i Słowacji

STREFA SK 02 (na Słowacji), granice poziome:

- 1) 48°47'16"N 018°52'20"E 10 km SE od NDB DBV
 - 2) 48°48'30"N 019°07'57"E 10 km N od Banskiej Bystricy
 - 3) 48°49'00"N 019°42'30"E Benus
 - 4) 48°58'45"N 019°46'18"E SW narożnik TMA Poprad
 - 5) 49°08'47"N 019°49'25"E Podbanske
 - 6) 49°11'34"N 019°50'27"E Styk granicy polsko - słowackiej i TMA Poprad
- dalej na północ wzdłuż granicy polsko - słowackiej do punktu
- 7) 49°23'18"N 019°42'40"E 5 km SE od przejścia granicznego Chyżne
 - 1) 48°47'16"N 018°52'20"E 10 km SE od NDB DBV

STREFA TMA POPRAD 2 (na Słowacji), granice poziome:

- 1) 49°11'34"N 019°50'27"E Styk granicy polsko - słowackiej i TMA Poprad
 - 2) 49°08'47"N 019°49'25"E Podbanske
 - 3) 49°08'00"N 020°12'30"E Stary Smokovec
 - 4) 49°14'03"N 020°22'05"E Slovenska Ves
 - 5) 49°24'45"N 020°44'20"E Łomnica Zdrój
- wzdłuż granicy Polsko-Słowackiej
- 1) 49°11'34"N 019°50'27"E Styk granicy polsko - słowackiej i TMA Poprad

Obwiednia Rejonu Zawodów

49°52'00"N	019°18'04"E	(Andrychów)
49 49 00 N	019 57 00 E	(południowy skraj Myślenic)
49 51 10 N	020 49 00 E	(Zakliczyn)
49 48 00 N	022 45 00 E	(Przemyśl)
49 06 10 N	022 26 00 E	(szczyt góry 3970 feet na granicy polsko – słowackiej)
Dalej wzdłuż granicy POL / SLO		
49 24 45 N	020 44 20 E	(około 1 km na S od miejscowości Łomnica Zdrój PL, na granicy polsko – słowackiej) ;
49 08 00 N	020 12 30 E	(miejscowość Stary Smokovec)
49°08'47"N	019°49'25"E	(m. Podbanske)
48°58'45"N	019°46'18"E	SW narożnik TMA Poprad
48°49'00"N	019°42'30"E	(m. Benus)
48°48'30"N	019°07'57"E	(10 km N od Banskiej Bystricy)
48°47'16"N	018°52'20"E	(10 km SE od NDB DBV)
48 43 12 N	018 32 15 E	(miasto Novaky)
48°51'27,82"N	017°40'34,83"E	(Szczyt góry Velka Javorina)
49°13'08,91"N	017°51'04,73"E	(m. Vizovice)
49°26'39,42"N	017°58'55,86"E	(Valasske Mezirici)
Dalej łukiem o promieniu 16NM od DME OTA (granica TMA II OSTRAVA) do punktu		
49°25'55,46"N	018°04'32,35"E	(5 km SW od m. Roznov, narożnik TMA II Ostrava)
49°45'36,76"N	018°36'27,10"E	(Cieszyn)
Dalej wzdłuż granicy POL/ CZE do punktu		
50°19'30"N	017°20'00"E	(Głuchołazy)
51°04'36"N	017°43'02"E	(Namysłów)
50°50'00"N	018°10'00"E	(Laskowice)
50°26'34"N	018°30'24"E	(2 km SW od Toszka, narożnik LTMA Kraków)
49°52'00"N	019°18'04"E	(Andrychów).

7.6.2 a 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.
Jeśli kilku pilotów ląduje na tym samym polu to wszyscy mają tą samą średnią odległość.
- Jeśli lądowanie miało miejsce poza granicami Polski, należy zgłosić ten fakt w miejscowym posterunku Policji i Straży Granicznej.
- Uruchomienie silnika (MoP) w motoszybowcu jest uważane za rzeczywiste lądowanie przygodne. Odległość punktowana będzie liczona do ostatniego ważnego fixa przed uruchomieniem silnika lub do jednego z poprzednich fixów dających najdłuższy dystans.

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

Powrót na holu za samolotem jest możliwy tylko z polskich lotnisk i lądowisk. Przed oddaniem sprawozdania z lotu na drugiej stronie druku trzeba podać typ i znaki rejestracyjne samolotu holującego oraz godzinę startu zespołu i godzinę lądowania szybowca.

7.7.1. Typy i definicje mety, które będą wykorzystane:

a. Linia mety w kształcie linii prostej.

Linia mety znajdować się będzie na szczycie góry „ŻAR” na wysokości 761 m AMSL. Linia mety 1000m usytuowana będzie prostopadle do ostatniego boku trasy. Aby meldowanie na linii mety było zaliczone zawodnik powinien przelecieć na wysokości nie mniejszej niż 761 m AMSL i nie większej niż 1061 m AMSL. Meldowanie poniżej linii mety lub powyżej 1061 m będzie karane zgodnie tabelą kar II RZS.

7.7.3 a Procedury dolotowe:

Zawodnik powinien zgłosić swój dolot na częstotliwości 122,800 MHz, znajdując się 10 km przed linią mety, podając swój numer konkursowy, np. AB dziesiąty kilometr. Podczas dolotu zawodnik musi pozostać na częstotliwości organizatora, gdyż mogą być podawane istotne informacje o sytuacji ruchowej.

Po zameldowaniu na linii mety zawodnicy, posiadający zapas wysokości powinni wykorzystać warunki pogodowe pozostając w powietrzu i dając tym samym pierwszeństwo szybowcom, które przyleciały niżej. Należy bezwarunkowo stosować się do poleceń kierownika lotów, który będzie ustalał kolejkę do lądowania.

Przecięcie linii mety będzie kontrolowane przez GNSS i wizualnie przez komisję sędziowską. 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.

7.8.1. 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, a szybowce lądujące później- lądują poniżej i z boku szybowców poprzedzających. Po wylądowaniu zawodnik powinien jak najszybciej zepchnąć szybowiec z pasa lądowań.

7.9. Dokumentacja lotu:

Pilot musi dostarczyć do Biura Komisji Sędziowskiej:

- **Po lądowaniu na lotnisku w nieprzekraczalnym czasie 45 minut od czasu lądowania,**

- 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 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.

- **W przypadku lądowania poza granicami lotniska Żar natychmiast po przyjeździe na lotnisko** – raport z lądowania w polu („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, 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.
- Zapisy GNSS na nośnikach magnetycznych muszą być zapisane w formacie IGC. Nośnik magnetyczny musi być czytelnie oznaczony. Numer konkursowy i oznaczenie statusu urzędnika „główny” lub „zapasowy” uznaje się jako minimum opisu nośnika. Dostarczenie niezbędnego osprzętu do odczytu i nośników magnetycznych jest obowiązkiem pilota.
- Dostarczenie osprzętu (kable, zasilacze) wraz z oprogramowaniem do nie certyfikowanych GNSS FR jest obowiązkiem pilota.
- Pilot jest zobowiązany do zachowania zapisu GNSS aż do ogłoszenia wyników oficjalnych.
- Wypełnienie i oddanie druku sprawozdanie z lotu „Flight Report” jest wymagane tylko w przypadku nie ukończenia konkurencji.

H PUNKTACJA

8.1. Typ systemu punktacji:

Obowiązuje 1000 - Punktowy System Punktacji.

8.2.4. Lista współczynników wyrównawczych:

Tabela współczynników dla KZS KLUB A jest przedstawiona w załączniku nr 1c do Regulaminu Zawodów Szybowcowych. Współczynniki od 1.09 do 0.98.

Tabela współczynników dla Zawodów „Eurobeskidy Glide” jest przedstawiona w załączniku nr 1 do Regulaminu Lokalnego.

8.3.2. Kara za lądowanie przygodne (M):

Nie będzie stosowana.

I PROTESTY

9.2.3. Wysokość opłaty za protest:

Została ustalona na 150 zł.

J WRĘCZANIE NAGRÓD

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

Od momentu rozpoczęcia zawodów aż do zakończenia ceremonii rozdania nagród, powinny być wciągnięte na masztach flagi wszystkich reprezentowanych krajów.

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

Dyrektor Mistrzostw

(-)

Bogdan Drenda

Załączniki:

Załącznik nr 1 – Tabela współczynników wyrównawczych szybowców dla zawodów „Eurobeskidy Glide”.

Załącznik nr 2 – Druk rejestracyjny zawodnika.

Załącznik nr 3 - Lista Punktów Odlotowych, Zwrotnych, Kontrolnych.

Załącznik nr 1

**Tabela współczynników wyrównawczych szybowców f_s
Dla Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych –
„EUROBESKIDY GLIDE”, szybowce o rozpiętości do 18m
bez balastu wodnego**

L.p.	TYP SZYBOWCA	f_s
1.	Jantar Std , SZD 59, ASW 15, Cirrus Std;	1,000
2.	Jantar Std 2 i 3, ASW 19, DG 100, LS-1f, Jantar 15 Std, Krokus Std, Brawo, ;	0,990
3.	Cobra 17, Pegase A i B, Krokus 15, Jantar 15;	0,952
4.	LS 4, LS 7, DG 300, Pegase D,	0,933
5.	LS 3	0,909
6.	SZD 55, Discus, ASW 24	0,904
7.	LS 8, Discus 2, ASW 28, LAK 19, SZD 56, ASW 20B, ASW 20C, Ventus 1, LS6, DG 600 – wszystkie 15m	0,880
8.	Ventus 2-(15m), ASW 27, DG 800S-(15m), LAK 17-(15m), Diana 2	0,847
9.	LS 6-(17.5m), Ventus-(17.6m), DG 600-(17m), LS 8-(18m), ASW 28-(18m), LAK 19-(18m);	0,840
10.	Ventus 2 (18m), ASH 26, DG 800 (18m), LS 6 (18m), LS 9, LS 10, LAK 17 (18m);	0,832

Załącznik nr 2
VI MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR EUROREGIONU
BESKIDY „EUROBESKIDY GLIDE”
KRAJOWE ZAWODY SZYBOWCOWE W KLASIE STANDARD
Żar 28.04 – 07.05.2006r.

EUROBESKIDY GLIDE

KZS STD



OFICJALNY DRUK REJESTRACYJNY ZAWODNIKA

Proszę o czytelne wypełnienie pismem drukowanym. W pierwszej kolejności z wypełnionymi punktami od 1-8 zgłoś się wraz z dokumentami szybowca na weryfikację techniczną - zaplecze dolnego hangaru, w dniach **26.04 – 27.04.2006 w godz. 10:00 – 16:00 oraz 28.04.2006 w godz. 09:00 – 19:30** Po uzyskaniu podpisu w punkcie 09 i wypełnieniu wszystkich punktów niniejszego druku (od 10 do 27) zgłoś się do biura rejestracji w **nieprzekraczalnym terminie do dnia 28.04.2006 do godz. 19:30**.

1. Nazwisko i imię Aeroklub
2. Data i miejsce urodzenia email:
3. Adres zamieszkania ul. nr domu nr mieszk.
Kod miejscowość tel.kom

Oświadczam, że jestem ubezpieczony(a) od następstw nieszczęśliwych wypadków (NW).

Polisa ubezpieczeniowa nr..... z dnia na kwotę.....
wystawiona przez..... na okres od do

W razie zaistnienia wypadku nie będę rościł(a) pretensji do Górskiej Szkoły Szybowcowej (GSS) Żar i Aeroklubu Polskiego.

Wyrażam zgodę na przetwarzanie przez GSS Żar moich danych osobowych dotyczących udziału w Krajowych Zawodach Szybowcowych. Wyrażam zgodę na publikowanie moich zapisów lotu w formacie IGC.

Data:04.2006

Podpis zawodnika

4. Szybowiec TYP:..... NR REJ. NR KONK..... WŁASNOŚĆ:
Rozpiętość: Winglety* - TAK NIE Balast Ogonowy* – TAK NIE
5. Świadectwo spraw. Technicznej ważne do dnia Pozostały resurs
6. Książka Szybowca * TAK NIE Przygotowanie Szybowca do Mistrzostw* TAK NIE
7. Instrukcja użytkownika w locie* TAK NIE Pozwolenie na radiostację* TAK NIE
8. Ubezpieczenie Szybowca:

Nazwa zakładu ubezpieczeniowego	Nr polisy	Wartość ubezpieczenia	Okres ubezpieczenia	
	OC:	1.500.000 SDR	od	do
	(TYLKO SZYB.DEPOZYT.) AC:		od	do

9. SZYBOWIEC WYMIENIONY W PKT 4 DOPUSZCZAM DO UDZIAŁU WZAWODACH.

Nazwisko..... Imię Podpis

* niepotrzebne skreślić

10. Licencja szybowcowa Nr ważna do dnia
11. Uprawnienie do startu za samolotem holującym (ATTO) ważne do dnia:
12. Badania ważne do dnia: Odznaka szybowcowa, Klasa wyszkolenia
13. Licencja sportowa Nr -ważna do dnia
14. KWT z dnia ważne do KTP z dnia ważne do
15. **Ilość godzin na szybowcach:** ogółem samodz.: **Ilość km:** ogółem:
16. **Ilość godzin na szybowcach w 2006 r. :** ogółem samodz.: w tym na typie, na którym startujesz:
17. **Ilość lotów na szybowcach w 2006 r.:** ogółemi na typie, na którym startujesz w 2006 r.
18. **Ilość przelotów w 2006 roku** na typie, na którym startujesz:
19. Spadochron typ Nr z ważnością przeglądu do dnia

<u>20. Deklaracja systemu kontroli przelotów: SYSTEM</u>	<u>TYP</u>	<u>NR</u>	<u>Data skalowania</u>
Główny – 1 GNSS FR			
Zapasowy - 2 GNSS FR			
Barograf			

21. Wariometr elektryczny* TAK NIE Typ Ścieżka dolotowa* TAK NIE
22. Samochód do ściągania z terenu* TAK NIE Typ Nr rejestr.
23. Wózek szybowcowy* TAK NIE Typ Nr rejestr.
24. Osoby upoważnione do prowadzenia Twojego pojazdu:
I miejsce ich pobytu w czasie zawodów: nr pokojuinne tel. kom.
Kluczyki i dowód rejestracyjny samoch. I wózka zdeponuję w (u)
25. Jeśli nie posiadasz samochodu lub wózka określ, kto i jak będzie Ciebie ściągał z terenu:.....
.....
26. Podaj miejsce i numer pokoju, w którym mieszkasz podczas zawodów (tel.)

UWAGA!

Druk zgłoszeniowy wypełniony osobiście przez zawodnika w jednym egzemplarzu stanowi stały załącznik do dokumentacji zawodów jako dokument formalny.

POTWIERDZAM ZGODNOŚĆ POWYŻSZYCH DANYCH

27. Data :04.2006 r.

Podpis zawodnika: * niepotrzebne skreślić

UWAGI:

28. Adnotacja o wniesieniu opłaty za 4 pierwsze hole do konkurencji: Zapłacono (Nr KP.....) SKN, SKNJ*

29. Data wpływu wpisowego: Kwota:

Data:04.2006 r.

Godzina:

Podpis przyjmującego:

Załącznik nr 3
Lista Punktów Odlotowych, Zwrotnych i Kontrolnych:

Nr	Name	Typ	Latitude N	Longitude E	Elev. m (AMSL)	Distance from Zar km	Heading from Zar deg. °	Object
1.	Banikov (SK)	TP	49 11' 56"	019 42' 30"	2178			Top of the hill
2.	Barania Góra (PL)	TP	49 36' 35"	019 00' 55"	1214			Top of the hill
3.	Beskidek (PL/SK)	TP	49 36' 47"	019 27' 50"	1168			Top of the hill
4.	Bezmiechowa (PL)	TP	49 31' 15"	022 25' 00"	615			Building
5.	Biecz (PL)	TP	49° 43' 53"	021° 15' 52"		146,8	091°	Town Square
6.	Blachownia (PL)	TP	50 21' 00"	018 15' 50"		185,0	314	Island
7.	Boracza (PL)	TP	49 32'33"	019 10'20"	904	25.8	188	Shelter house
8.	Budin (SK)	TP	49 20' 40"	019 27' 15"	1221			Top of the hill
9.	Bujakowski Gron (PL)	S, TP	49 49'41"	019 11' 50"	749	6,5	344	Top of the hill
10.	Bukovec (CZ)	TP	49 32' 30"	018 48'20"	839	39,5	230	Top of the hill
11.	Bukowina (PL)	TP	49 20' 39"	020 06' 52"	911	80,0	126	Church
12.	Cab (CS)	TP	49 22' 20"	018 02' 35"	841			Top of the hill
13.	Cadca (SK)	TP	49 26' 33"	018 47'16"	420	48,2	221	Railway Station
14.	Cergowa (PL)	TP	49 31' 41"	021 43' 20"	716			Top of the hill
15.	Chochula (SK)	TP	48 53' 30"	019 20' 00"	1753	98,2	175	Top of the hill
16.	Chopok (SK)	TP	48 56' 37"	019 35'24"	2023	95,9	164	Top of the hill
17.	Chybie (PL)	TP	49 53' 45"	018 49' 00"	266	32,2	295	Churh
18.	Cierna Lutisa (SK)	TP	49 18' 56"	018 59' 40"	951			Top of the hill
19.	Cisek (PL)	TP	50 16' 50"	018 12' 20"	170	92,0	308	Church
20.	Czantoria (PL)	TP	49 40' 35"	018 48' 30"	994			Top of the hill
21.	Czarny Dunajec (PL)	TP	49 26' 23"	019 51' 50"	672	59,2	128	Town Square
22.	Czyrnowa (PL)	TP	49 35' 25"	019 42' 46"	616	40,7	120	School
23.	Dobra (PL)	TP	49 42' 51"	020 14' 50"	501	73,9	095	Church
24.	Dolny Kubin (SK)	TP	49 12' 42"	019 17' 27"	470	62,5	175	Bridge
25.	Dunber (SK)	TP	48 56' 57"	019 38' 30"	2045	96,4	161	Top of the hill
26.	Giewont (PL)	TP	49 15' 05"	019 55' 47"	1894	77,2	138	Top of the hill
27.	Gliwice (PL)	TP	50 16' 23"	018 40' 22"	242	68,1	325	Hangar
28.	Głogówek (PL)	TP	50 21' 05"	017 51' 50"	217	116,4	304	Town Hall
29.	Gorc (PL)	TP	49 34' 00"	020 15' 05"	1228			Top of the hill
30.	Górki Wielkie (PL)	TP	49 46' 20"	018 51' 20"	350	26,3	270	Bridge
31.	Grodzisko (PL)	TP	50 34' 06"	018 14' 30"	191	112,7	322	Road Cross
32.	Grybów (PL)	TP	49 37' 30"	020 56'55"	401	125,2	097	Town Square
33.	Gubałówka (PL)	TP	49 18' 21"	019 56' 08"	1120	73,1	135	Top of the hill
34.	Hlupy (SK)	TP	49 14' 10"	020 13' 08"	2060			Top of the hill
35.	Hrcova Kecka (SK)	TP	49 14' 37"	019 11' 00"	1225			Top of the hill
36.	Hulicka Kycera (SK)	TP	49 01' 33"	018 44' 40"	1217			Top of the hill
37.	Jawornik (CZ)	TP	49 01' 20"	017 59' 48"	782			Top of the hill
38.	Jaworowy (CZ)	TP	49 37' 15"	018 36' 29"	1032	47,3	249	Top of the hill
39.	Jaworz (PL)	TP	49 43' 13"	020 31' 15"	917			Top of the hill
40.	Jaworzyna (PL)	TP	49 25' 10"	020 34' 01"	1113			Top of the hill
41.	Jelenovska (CZ)	TP	49 07' 04"	017 59' 34"	663			Town Square
42.	Jordanów (PL)	TP	49 38' 50"	019 49' 50"	496	45,9	107	Town Square
43.	Klak W (SK)	TP	48 58' 45"	018 38' 30"	1352	97,7	206	Top of the hill
44.	Klak E (SK)	TP	49 02' 55"	019 06' 40"	1394	80,9	186	Top of the hill
45.	Klastov (CZ)	TP	49 12' 17"	017 56' 50"	752			Top of the hill
46.	Kopanica (SK)	TP	49 27' 50"	019 27' 00"	922			Top of the hill
47.	Kotłarnia (PL)	TP	50 16' 30"	018 22' 20"	207	82,5	313	Stadium
48.	Kozubova (CZ)	TP	49 33' 55"	018 40' 05"	981	46,0	240	Top of the hill
49.	Krajcarze (PL)	S,TP	49 44' 50"	019 16' 23"	742	4,6	127	Top of the hill
50.	Krizna (SK)	TP	49 10' 58"	019 57' 53"	2038			Top of the hill

VI MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR „EUROREGIONU BESKIDY” – KZS KLUB A
REGULAMIN LOKALNY

51.	Krowiarki (PL)	TP	49 35' 30	019 35' 20"	992	33,1	127	Road Cross
52.	Krzeszów (PL)	TP	49 45' 20"	019 29' 40"	528	19,6	095	Church
53.	Lipnica Wielka (PL)	TP	49 29' 28"	019 36' 00"	776	41,4	139	Church
54.	Lomnica (SK)	TP	49 11' 51"	020 12' 40"	2634			Top of the Hill
55.	Lubań (PL)	TP	49 29' 14"	020 20' 40"	1210	86,8	111	Buildings
56.	Lubena (SK)	TP	48 56' 10"	018 58' 40"	1373	94,6	191	Top of the hill
57.	Lubomia (PL)	TP	50 02' 25"	018 18' 35"	229	71,8	295	Church
58.	Luboń Wielki (PL)	TP	49 39' 08"	019 59' 48"	1022	57,3	103	TV Tower
59.	Lysa Hora (CZ)	TP	49 32' 49"	018 26' 56"	1328	61,0	246	Top of the Hill
60.	Magura (SK)	TP	48 52' 20"	018 32' 00"	1141	111,8	207	Top of the Hill
61.	Makýta (CZ/SK)	TP	49 15' 40"	018 10' 00"	922			Top of the hill
62.	Maly Polom (CZ)	TP	49 30' 38"	018 36' 04"	1060			Top of the hill
63.	Mikuszowice Krak.	S, TP	49 46' 42"	019 05' 35"	624	9,3	274	Hospital
64.	Modyń (PL)	TP	49 37' 20"	020 22' 38"	1028			Top of the hill
65.	Niedzica (PL)	TP	49 25' 05"	020 19' 35"	561	88,8	116	Dam
66.	Nowy Targ (PL)	TP	49 28' 00"	020 03' 05"	628	68,7	119	Hangar
67.	Odrzykon (PL)	TP	49 45' 24"	021 48' 48"	502	186,1	090	TV Tower
68.	Ostredok N (SK)	TP	49 10' 47"	019 47' 50"	2049			Top of the Hill
69.	Ostredok S (SK)	TP	48 54' 00"	19 04' 55"	1592			Top of the Hill
70.	Oszust (PL/SK)	TP	49 24' 30"	019 11' 40"	1155	40,5	183	Top of the Hill
71.	Parac (SK)	TP	49 19' 30"	019 12' 57"	1324		180	Top of the Hill
72.	Pilsko (SK)	TP	49 31' 40"	019 19' 00 "	1556			Top of the Hill
73.	Piwniczna (PL)	TP	49 26' 33"	020 43' 02"	401	113,8	108	Bridge
74.	Podsarnie (PL)	TP	49 33' 25"	019 48' 20"	807			Top of the Hill
75.	Pokój (PL)	TP	50 53' 10"	017 50' 00"				Coordinates
76.	Polańczyk (PL)	TP	49 20' 40"	022 25' 53"	411	236,3	100	Haven
77.	Polska Nowa Wieś (PL)	TP	50 37' 38"	017 46' 59"	193	139,7	313	Hangar
78.	Pytlówka (PL)	S, TP	49 48' 58"	019 16' 40"	727	6,3	039	Top of the Hill
79.	Radhost (CZ)	TP	49 29' 30"	018 13' 23"	1128	78,4	247	Top of the Hill
80.	Rokos (SK)	TP	48 46' 07"	018 26' 26"	1009			Top of the Hill
81.	Rudy (PL)	TP	50 10' 47"	018 25' 23"				Coordinates
82.	Rybnik (PL)	TP	50 04' 16"	018 37' 47"	250	53,9	308	Hangar
83.	Rysy (PL/SK)	TP	49 10' 45"	020 05' 10"	2499			Top of the Hill
84.	Salatin (SK)	TP	48 58' 50"	019 21' 50"	1630	88,6	173	Top of the Hill
85.	Siprun (SK)	TP	49 01' 35"	019 13' 20"	1461	82,9	180	Top of the Hill
86.	Skalka (PL)	TP	49 28' 02"	020 33' 30"	1041	102,0	109	Shelters House
87.	Skorusina (SK)	TP	49 17' 53"	018 41' 31"	1313			Top of the Hill
88.	Skrzyczne (PL)	TP	49 41' 00"	019 02' 11"	1257			Top of the Hill
89.	Smrk (CZ)	TP	49 30' 25"	018 22' 30"	1276			Top of the hill
90.	Stobrawa (PL)	TP	50 50' 35"	017 37' 29"	133	164,5	317	Road Bridge
91.	Stróża (PL)	TP	49 47' 43"	019 55' 40"	296	50,7	087	Railway Station
92.	Slemień (PL)	TP	49 43' 01"	019 22' 20"	528	12,4	120	Sports Ground
93.	Strazov (SK)	TP	48 57' 20"	018 28' 10"	1213			Top of the Hill
94.	Szyndzielnia (PL)	TP	49 45' 37"	019 00' 25"	952	15,5	265	Top of the Hill
95.	Tanecnice (CZ)	TP	49 23' 07"	018 11' 42"	911			Top of the Hill
96.	Tokarnia (PL)	TP	49 32' 26"	020 43' 30"	877			Top of the Hill
97.	Turbacz (PL)	TP	49 32' 32"	020 07' 10"	1314	69,5	111	Top of the Hill
98.	Velka Raca (SK)	TP	49 24' 55"	018 57' 50"	1236	43,8	205	Top of the Hill
99.	Velky Choc (SK)	TP	49 09' 04"	019 20' 39"	1607			Top of the Hill
100.	Velky Krivan (SK)	TP	49 11' 25"	019 01' 50"	1708	66,2	192	Top of the Hill
101.	VPLE (PL)	TP	50 50' 00"	018 00' 00"	177			Coordinates
102.	VSKA (SK)	TP	49 19' 30"	020 29' 58"	1106			Top of the Hill
103.	Vysoka (CZ)	TP	49 24' 20"	018 21' 00"	1024	74,9	237	Top of the Hill
104.	Vysoky Vyrch (SK)	TP	48 48' 37"	018 47' 02"	831			Top of the Hill
105.	Watkowa (PL)	TP	49 34' 51"	021 20' 19"	829			Top of the Hill
106.	Wierchy (PL)	TP	49 33' 15"	019 54' 41"	782			Top of the Hill
107.	Wisla (PL)	TP	49 36' 55"	018 55' 33"	572	27,5	231	Dam

VI MIĘDZYNARODOWE ZAWODY SZYBOWCOWE O PUCHAR „EUROREGIONU BESKIDY” – KZS KLUB A
REGULAMIN LOKALNY

108.	Woszczyce (PL)	TP	50 04' 50"	018 45' 30"	257	47,7	316	Church
109.	Zrnova (SK)	TP	49 07' 30"	018 12' 35"	854			Top of the hill
110.	Zuberec (SK)	TP	49 14' 50"	019 32' 45"	1251	62,9	158	Top of the Hill
111.	Zar (PL)	S, TP	49 46' 20"	019 13' 20"	385	0,0	0	Hangar
112.	Zar Meteo (PL)	S, TP	49 47' 15"	019 13' 29"	761	1,7	006	Meteo Building