



Sprotovní řád FAI

Dodatek A k Dílu 3 – Kluzáky

PRAVIDLA PRO MISTROVSTVÍ SVĚTA A KONTINENTŮ V PLACHTĚNÍ

Třída D (Kluzáky) se zahrnutím třídy DM (motorové kluzáky)

Vydání 2006/Verze 3 platná od 1. října 2007

Platí od 1. října 2006 do 30.září 2010

*Avenue Mon-Repos 24
CH-1005 Lausanne
(Switzerland)
Tél.: +41(0) 21/345.10.70
Fax: +41(0) 21/345.10.77
E-mail: sec@fai.org
Web: www.fai.org*

Schváleno usnesením IGC v Lausanne, Švýcarsko, Březen 2006/ Březen 2007

a

IGC výborem v Cambridge , UK, Září 2006

OBSAH

<u>Odstavec</u> <u>Týká se</u>	<u>Strana</u>	<u>Odstavec</u> <u>Týká se</u>	<u>Strana</u>
ČÁST 1 VŠEOBECNĚ	3	7.4 Odlety	24
1.1 Cíle mistrovství	3	7.4.1 Definice	24
1.2 Všeobecné požadavky	3	7.4.2 Volby odletu	24
1.3 Třídy mistrovství	3	7.4.3 Odletové postupy	24
1.4 Odpovědnosti organizátorů	4	7.4.4 Platnost odletů	25
		7.4.5 Značka v záznamu (Event Marker)	25
		7.4.6 Nové odlety	26
ČÁST 2 FUNKCIONÁŘI MISTROVSTVÍ	5	7.4.7 Sdělení časů odletů	26
2.1 Ředitel mistrovství	5	7.5 Otočné body a určené prostory	26
2.2 Stevardi a členové Jury	5	7.6 Přistání do terénu	26
2.2.1 Stevardi	5	7.6.1 Hranice soutěžního prostoru	26
2.2.2 Mezinárodní Jury	6	7.6.2 Skutečné přistání do terénu	27
		7.6.3 Virtuální přistání do terénu	27
ČÁST 3 – NÁRODNÍ DRUŽSTVA	7	7.6.4 Zpětné aerovleky	27
3.1 Volba družstev	7	7.7 Přílety	27
3.2 Kvalifikace	7	7.7.1 Volby příletu	27
3.3 Odpovědnosti kapitána družstva	7	7.7.2 Definice	28
3.4 Přihláška	8	7.7.3 Příletové postupy	28
3.4.1 Podání přihlášky	8	7.8 Přistání	28
3.4.2 Vklad	8	7.9 Letová dokumentace	29
3.4.3 Piloti	8		
3.4.4 Odmítnutí přihlášek	8	ČÁST 8 BODOVÁNÍ A PENALIZACE	30
3.5 Registrace	9	8.1 Bodovací systémy	30
3.6 Pojištění	9	8.2 Společná pravidla	30
		8.2.1 Den mistrovství	30
ČÁST 4 TECHNICKÉ POŽADAVKY	10	8.2.2 Denní výsledky	30
4.1 Kluzáky a vybavení	10	8.2.3 Soutěžící, který doletí	31
4.2 Maximální hmotnostní omezení letadel	11	8.2.4 Znevýhodnění	31
4.3 Soutěžní čísla	12	8.2.5 Penalizace	31
		8.2.6 Celkové výsledky	31
ČÁST 5 VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY	13	8.3 Definice bodovacích veličin	31
5.1 Všeobecně	13	8.3.1 Dny mistrovství	32
5.2 Předletová příprava	13	8.3.2 Soutěžící	33
5.3 Vnější pomoc soutěžícím	13	8.4 1000-bodový bodovací systém	34
5.3.1 Radiové vysílače a přijímače	13	8.4.1 Závodní úlohy	34
5.3.2 Ostatní druhy pomoci	13	8.4.2 Rychlostní úlohy	35
5.4 Kontrolní postupy	14	8.4.3 Vzdálenostní úlohy	35
		8.5 Kilometrové bodovací systémy	36
ČÁST 6 ÚLOHY	15	8.5.1 Závodní úlohy	36
6.1 Volby úloh	15	8.5.2 Rychlostní úlohy	36
6.2 Definice úloh	15	8.5.3 Vzdálenostní úlohy	36
6.2.1 Soutěžní úloha	15	8.6 Bodovací systém podle umístění	37
6.2.2 Rychlostní úlohy	15	8.7 Pohár družstev	37
6.2.3 Úlohy na vzdálenost	16	8.8 Penalizace a diskvalifikace	38
6.3 Vysvětlení úloh	17	8.9 Seznam schválených penalizací	39
6.3.1 Soutěžní úloha	17		
6.3.2 Rychlostní úloha přes určené prostory	18	ČÁST 9 STÍŽNOSTI A PROTESTY	40
6.3.3 Rychlostní úloha volená pilotem	19	9.1 Stížnosti	40
6.3.4 Úloha na vzdálenost přes určené prostory	20	9.2 Protesty	40
6.3.5 Úloha na vzdálenost volená pilotem	21	9.3 Řešení protestů	41
		9.4 Odvolání	41
ČÁST 7 SOUTĚŽNÍ POSTUPY	22		
7.1 Startovní rozestavení	22	ČÁST 10 VÝSLEDKY A UDÍLENÍ CEN	42
7.2 Vzlety	22	10.1 Výsledky	42
7.2.1 Definice	22	10.2 Udílení cen	42
7.2.2 Hranice místa konání soutěže	22		
7.2.3 Vzletový interval	22	ČÁST 11 MÍSTNÍ POSTUPY	43
7.2.4 Přerušování vzletů	22		
7.3 Vzletové postupy	23	Příloha 1 Kontroly konfigurace PW5	46
7.3.1 Počet vzletů	23	Příloha 2 Revize sportovního řádu a proces změn	49
7.3.2 Motorové kluzáky	23	Příloha 3 Postup nabídky	51
7.3.3 Prostory vypnutí	23		

PŘEDBĚŽNÉ POZNÁMKY

- a) Místní postupy popisují místně příslušné provozní postupy a doplňují tato Pravidla.
- b) V tomto doplňku slova „musí“, „bude“ a „nesmí“ znamenají povinné požadavky; „měl by“ znamená doporučení; „může“ znamená to, co je dovoleno a „budoucí“ znamená to, co se stane.
- c) Je-li kdekoliv v tomto dokumentu užit slovo on, jeho nebo jemu, bere se to rovněž jako ona, její nebo jí.
- d) V těchto pravidlech je použito číslování stejné, jako u Sportovního řádu – všeobecný díl.
- e) Vysvětlivky a poznámky jsou včleněny jako nečíslované odstavce při použití písma *Arial, velikosti 10, psaného kurzívou*.
- f) **JE-LI KDEKOLIV V TOMTO DOKUMENTU UŽITO SLOVO PILOT, PŘIHLÁŠKA, VÍTEŽ NEBO ÚČASTNÍK, MŮŽE BÝT ROVNĚŽ CHÁPÁNO JAKO POSÁDKA, PŘIHLÁŠKA TÝMU, VÍTEŽOVÉ NEBO TÝM A TO VZHLEDEM K 20M DVOUSEDADLOVÉ TŘÍDĚ.**

ZMĚNY V TEXTU JSOU OZNAČENY VPRAVO SVISLOU ČÁROU A **ŽLUTÝM ZVÝRAZNĚNÍM** ZMĚN V TEXTU.

ZMĚNY VE VERZI 3

- 1.4.3 **ZRUŠEN. ANTIDOPINGOVÁ KONTROLA NENÍ ODPOVĚDNOSTÍ ORGANIZÁTORŮ. PŘEČÍSLOVÁNÍ ODSAVCŮ.**
- 3.4.3 A **UPŘESNĚNÍ POČTU PILOTŮ VE TŘÍDĚ NA ŠAMPIONÁTECH JUNIORŮ A ŽEN**
- 3.4.3 D **VÍTEŽOVÉ JUNIORSKÉHO A ŽENSKÉHO SVĚTOVÉHO MISTROVSTVÍ MAJÍ PRÁVO STARTOVAT NA VŠEOBECNÉM MISTROVSTVÍ SVĚTA VE SVÉ PŘÍSLUŠNÉ TŘÍDĚ**
- 3.4.3 E **PRO JASNOST TEXTU ZMĚNĚN SLOVOSLED.**
- 4.1.1 B **PŘIDÁN POŽADAVEK NA POVINNÉ POUŽÍVÁNÍ ABSORPČNÍHO POLŠTÁŘE SEDAČKY**
- 4.3.3 **„MŮŽE“ ZMĚNĚNO ZA „MUSÍ“**
- 5.1 **UPŘESNĚNÍ A POVINNOST PENALIZOVAT NEBEZPEČNÉ LÉTÁNÍ**
- 5.2 C **UPŘESNĚNÍ MINIMÁLNÍHO INTERVALU PRO PŘÍPRAVU SOUTĚŽNÍHO LETU PO SKONČENÍ BRIEFINGU**
- 5.3.1 B **ZRUŠEN ODSAVEC O PŘENOSU DAT. PŘIDÁN ODSAVEC O HLASOVÉ KOMUNIKACI.**
- 5.4 D **UPŘESNĚNÍ ČASOVÉHO INTERVALU, KTERÝ BYL DŘÍVE „CO NEJDŘÍVE“ NA 5 MINUT. PŘIDÁNA POZNÁMKA.**
- 5.4 F **UPŘESNĚNÍ PODMÍNEK PRO VYŽÁDÁNÍ ZÁLOŽNÍHO ZÁZNAMOVÉHO ZAŘÍZENÍ**
- 5.4 G **ÚPRAVA AUTORA**
- 7.4.2 **ZRUŠENA DRUHÁ VSVUKA KURZIVOU „KDYŽ JDE O PILOTEM ZVOLENÉ RYCHLOSTNÍ NEBO VZDÁLENOSTNÍ ÚLOHY,**
- 7.6.1 **ZRUŠEN POŽADAVEK NA STANOVENÍ HRANIC SOUTĚŽNÍ OBLASTI. ZMĚNĚNO ČÍSLOVÁNÍ ODSAVCŮ.**
- 7.7.3 **ZRUŠENÍ POŽADAVKU NA RUČNÍ MĚŘENÍ NA DOLETOVÉ PÁSCE**
- 7.9.1 **POŽADAVEK DRŽET ZÁZNAM O LETU VE FR DOKUD NENÍ DOKONČENO VYHODNOCOVÁNÍ.**
- 8.10 **UPŘESNĚNÍ A DOPLNĚNÍ V SEZNAMU STANDARDNÍCH PENALIZACÍ**

ČÁST 1 VŠEOBECNĚ

1.1 CÍLE MISTROVSTVÍ Cíle jsou:

- a. Určit mistra v každé soutěžní třídě na základě pilotova výkonu ve stanovených úkolech;
- b. Podporovat přátelství, spolupráci a výměnu informací mezi piloty-plachtaři všech národů;
- c. Zvyšovat celosvětový vývoj plachtařského veřejného mínění;
- d. Podněcovat technický a provozní rozvoj sportu;
- e. Podněcovat rozvoj bezpečných provozních postupů, sportovní přátelství a poctivost ve sportovním plachtění.

Organizátoři mohou uvést další cíle ve svých Místních postupech.

1.2 VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

1.2.1 Mistrovství musí být kontrolována v souladu se Sportovním řádem, všeobecný díl a díl 3 (Kluzáky a Motorové kluzáky), zvláště podle kapitoly 7 dílu 3 a podle tohoto dokumentu, který je schválen plénem Mezinárodní plachtařské komise a který je konstituován jako Dodatek A k dílu 3. Jakýkoliv soutěžící nebo kapitán družstva, který porušuje nebo toleruje porušování těchto pravidel bude dočasně vyřazen nebo diskvalifikován z mistrovství.

1.2.2 Vítězem je pilot, který má nejvyšší celkový počet bodů, získaný součtem jeho bodů v každém soutěžním dnu mistrovství. V případě shody, viz odstavec 10.2.3. Vítěz v příslušné třídě bude vyznamenán titulem Mistr světa, uskuteční-li se nejméně čtyři soutěžní dny mistrovství (viz 8.2.1).

Konečné umístění při všech dalších shodných výsledcích bude stanoveno také postupem, uvedeným v odstavci 10.2.3.

1.2.3 Celková délka podniku nesmí přesáhnout 16 dnů včetně dvou dnů, ve kterých se uskuteční zahajovací a závěrečný ceremoniál. Jednotlivé sportovní podniky musí být od sebe odděleny minimálním intervalem 4 dnů. V průběhu podniku musí být vyhlášen alespoň jeden odpočinkový neletový den. V průběhu 7 dnů, bezprostředně přecházejících zahájení mistrovství, může být pro všechny soutěžící vyhlášeno období oficiálního soutěžního tréninku.

Organizátoři mohou vyhlásit další odpočinkové dny, jsou-li k tomu takové důvody, jako například únava pilotů.

1.2.4 Oficiálním jazykem mistrovství bude anglický jazyk; všechna pravidla a informace, podávané soutěžícím, jakákoliv veřejná sdělení v průběhu soutěže a předletové přípravy, budou v anglickém jazyce.

Jazyk organizátorů a další jazyky mohou být použity podle úvahy organizátorů.

1.3 TŘÍDY MISTROVSTVÍ

1.3.1 Mistrovství může obsahovat jednu nebo více tříd, jak jsou popsány v hlavní části dílu 3 Sportovního řádu, Kapitola 7 a jak jsou uvedeny v Místních postupech.

1.3.2 Jestliže v jakékoliv třídě nebude v první soutěžní den alespoň deset účastníků alespoň z pěti Národních aeroklubů, soutěž se uskuteční, ale nebude vyhlášen Mistr.

1.3.3 Motorizované kluzáky mohou být připuštěny k účasti ve své příslušné třídě za předpokladu, že budou mít plně funkční zařízení pro záznam chodu motorové jednotky.

1.4 ODPOVĚDNOSTI ORGANIZÁTORŮ

1.4.1 Povinností organizátorů je zabezpečit bezpečnost a poctivost ve všech aspektech mistrovství.

Organizátoři mohou vydat další pravidla, týkající se bezpečnosti, v Místních postupech.

1.4.2 Organizátor musí zajistit:

- a. Veškeré vybavení nutné pro uspokojivý průběh mistrovství.
- b. Každému soutěžícímu a Kapitánu družstva všechny doplňující informace po jejich příjezdu do místa konání soutěže, včetně podrobné mapy velkého měřítko, kde jsou zobrazeny všechny odletové, otočné a kontrolní body a elektronickou verzi databáze startovních, otočných a kontrolních bodů ve standardním formátu Mezinárodní plachtařské komise pro soubory dat otočných bodů.
- c. Úplné meteorologické informace během mistrovství, ke kterým budou mít přístup soutěžící a pomocníci a k tomu zásobovat soutěžící dalšími materiály na předletové přípravě.

Meteorologická data, data globálního navigačního satelitního systému a ostatní letová data mistrovství jsou majetkem organizátorů a měly by být distribuovány volně.

Organizátoři jsou povinni poskytnout jednu tištěnou verzi Místních propozic každému kapitánovi týmu.

1.4.3 Organizátoři ustanoví Bezpečnostní komisi, která bude složena alespoň z jednoho stewarda podniku a jednoho pilota z každé soutěžící třídy. Reprezentanti pilotů budou zvoleni hlasováním ostatních pilotů dané třídy.

Úlohou Bezpečnostní komise je přijímat a zkoumat stížnosti, týkající se špatného leteckého jednání. Komise nemá disciplinární pravomoci, ale může pokárat pilota a požaduje se po ní, aby upozornila organizátory, pokud pilot opakovaně páchá přestupky proti běžnému leteckému jednání.

1.4.4 Organizátoři musí platit schválené poplatky FAI podle rozhodnutí Mezinárodní plachtařské komise.

1.4.5 Cestovné a pobytové výdaje pro předsedu Jury a hlavního stewarda jsou v odpovědnosti FAI.

1.4.6 Cestovné a pobytové výdaje Mezinárodních funkcionářů (Jury a Stewardů) jsou v odpovědnosti organizátorů.

OSTATNÍ NÁLEŽITOSTI MOHOU BÝT DOHODNUTY S JEDNOTLIVÝM FUNKCIONÁŘEM.

ČÁST 2 FUNKCIONÁŘI MISTROVSTVÍ

2.1 ŘEDITEL MISTROVSTVÍ

2.1.1 Ředitel mistrovství musí být všeobecným řídicím orgánem mistrovství a musí být schválen Mezinárodní plachtařskou komisí. Ku své pomoci bude mít svého zástupce a technické funkcionáře. Ředitel mistrovství odpovídá za dobré vedení a hladký a bezpečný průběh Mistrovství.

- a. Činí operativní rozhodnutí v souladu s pravidly Sportovního řádu a Mistrovství. Rozhodnutí musí být publikováno bez prodlení písemně na Oficiální informační tabuli v místnosti předletových příprav.
- b. Může penalizovat nebo diskvalifikovat soutěžícího za obcházení nebo nedodržování pravidel.
- c. Je-li o to požádán, může podávat svědectví Mezinárodní jury.
- d. Publikuje seznam přijatých oficiálních přihlášek, s minimální prodlevou vydává denní výsledky a oznamuje úplné výsledky svému Národnímu aeroklubu a FAI.

2.1.2 Ředitel a nebo jeho jmenovaný zástupce musí být po celou dobu konání mistrovství přítomen v místě konání mistrovství.

2.2 STEVARDI A ČLENOVÉ JURY

Stevardi a členové Jury nesmějí být závodníci ani nesmí zastávat jakoukoliv provozní funkci při organizaci.

Stevardi a členové Jury musí rozumět a hovořit anglicky a znát: Sportovní řád FAI, všeobecný díl a díl 3; Rukověť FAI pro členy Mezinárodní jury a Pravidla a Místní postupy mistrovství.

2.2.1 **Stevardi** Výbor IGC jmenuje hlavního stevarda, a to nejméně jeden rok před začátkem podniku, plus alespoň jednoho dalšího stevarda, kteří jsou jiné národnosti, než organizátor. Výjimka může být udělena v případě, když na poslední chvíli dojde k odřeknutí. V takovém případě může být stevard nahrazen jiným jakékoliv národnosti a předpokládá se souhlas ostatních stevardů.

- a. Nominace musí být schváleny Mezinárodní plachtařskou komisí.
- b. Jeden stevard musí být přítomen v místě konání soutěže v průběhu všech hlavních provozních činností včetně období oficiálního tréninku.

Hlavní odpovědností Hlavního stevarda je ujistit se o včasném a úplném splnění všech organizačních aspektů soutěže.

Úlohou Stewardů je radit a nebo pomáhat Řediteli, Mezinárodní jury, Kapitánům družstev a soutěžícím. Stevardi musí mít rozsáhlé zkušenosti z plachtařských soutěží a řídit se návody, uvedenými v Rukověti Stewarda Mezinárodní plachtařské komise.

2.2.2 Mezinárodní jury

- a. Nominovaná jury se musí skládat z Předsedy Jury plus dvou členů. Předseda musí být určen Mezinárodní plachtařskou komisí. Oba členové budou běžně určeni Mezinárodní plachtařskou komisí, s výjimkou, že při zvláštních okolnostech může být předseda zmocněn určit jednoho člena po konzultaci

s Předsedou Mezinárodní plachtařské komise, z dalších osob, přítomných na podniku. Jeden nebo oba členové mohou být na podniku nepřítomni, zajistí-li:

- (i) Jsou schopni se zúčastnit v místě konání soutěže podle požadavku Předsedy jury slyšení protestů, a
 - (ii) Jsou přítomni v místě konání soutěže v závěrečný den soutěže ke slyšení protestů, vzniklých v poslední den soutěže a zúčastní se závěrečného zasedání Jury k potvrzení výsledků.
- b. Navíc je předseda vedoucím schůzí jury a má právo požadovat na organizátorech, aby se řídili Sportovním řádem FAI a publikovanými pravidly a postupy Mistrovství. Jestliže tak organizátoři neučiní, má Předseda právo zastavit Mistrovství až dokud zasedání Jury nerozhodne o situaci.
- c. Jury má právo ukončit Mistrovství, jestliže organizátoři nedodrží Sportovní řád a publikovaná Pravidla a Postupy. Mohou doporučit Generálnímu tajemníkovi FAI, aby byly vráceny všechny vklady.
- d. **Schůze Mezinárodní jury**
- (i) Přítomnost na zasedáních jury je povinná pro členy jury, s výjimkou zvláštních důvodů, jako jsou nemoc nebo mimořádné okolnosti. V takových případech může Předseda jury akceptovat způsobilého náhradníka, nominovaného členem jury, kterého se to týká.
 - (ii) Zasedání jury jsou vedena v souladu s Rukověťí FAI pro členy Mezinárodní jury.
 - (iii) Rozhodnutí Jury musí být dosažena prostou většinou. Předseda Jury musí sdělit podrobnosti o jakémkoliv protestu FAI.
- e. **Rozpuštění Mezinárodní jury** Jury může zrušit své funkce jen tehdy, když vydala rozhodnutí o všech řádně podaných protestech. Jestliže nejsou žádné protesty, nesmí zrušit své funkce až do uplynutí časového limitu pro podání protestů po poslední úloze. Posledním činem Jury je schválení soutěžních výsledků Mistrovství a prohlášení Mistrovství za platné a konstatování, že bylo řízeno v souladu s pravidly a rozhodnutími Jury.

MEZINÁRODNÍ JURY JEDNÁ O PROTESTECH, PODANÝCH SOUTĚŽÍCÍMI. ČLENOVÉ JURY SE MUSÍ SNAŽIT BÝT NEUTRÁLNÍMI A NEZÁVISLÝMI NA ROZHODNUTÍCH ŘEDITELE MISTROVSTVÍ, ALE MUSÍ BÝT PŘIPRAVENI POSKYTNOUT RADU A ODPOVĚĎ NA OTÁZKY, TÝKAJÍCÍ SE VÝKLADU PRAVIDEL A VŠEOBECNÉHO PRŮBĚHU PODNIKU, JESTLIŽE JSOU VZNESENY FUNKCIONÁŘI PODNIKU.

ČÁST 3 NÁRODNÍ DRUŽSTVA

3.1 VOLBA DRUŽSTEV Každý národní aeroklub může nominovat svého vlastního Kapitána družstva, soutěžící a pomocníky. Národní aerokluby potvrdí organizátorům (běžně ve formuláři přihlášky), že členy družstva nominují podle těchto pravidel.

3.1.1 Kapitán družstva, soutěžící a členové posádek podáním přihlášky souhlasí, že jsou zavázáni těmito Pravidly a Místními postupy, vydanými pro Mistrovství, jakýmkoliv jinými pravidly a požadavky, uvedenými organizátory na jakékoliv předletové přípravě, a pravidly pro užívání vzdušného prostoru, platnými v průběhu Mistrovství. Má se také za to, že souhlasí bez výhrad s jakýmkoliv následky, které vyplnou z pořádání podniku (např. viz 3.6 o pojištění).

3.2 KVALIFIKACE Soutěžící musí být občan nebo obyvatel země přihlašujícího Národního aeroklubu a musí splňovat podmínky Sportovního řádu FAI, Všeobecný díl, odst. 3.7 o občanství a reprezentaci, dále musí:

- a. Být držitelem zlatého odznaku a nebo držitelem stříbrného odznaku a absolvovat nejméně dvě Národní mistrovství;
- b. Mít nalétáno nejméně 250 hodin jako velící pilot, ze kterých musí být nejméně 100 hodin na kluzácích;
- c. Být držitelem Sportovní licence FAI s platnou známkou FAI;
- d. Být držitelem průkazu pilota nebo podobného dokumentu, vydaného a podepsaného úřady země, ve kterém je kluzák registrován nebo země, kde se koná Mistrovství;
- e. Znat, rozumět a dodržovat Sportovní řády FAI a Pravidla a Postupy, vydané pro daný podnik.

Kapitán družstva

- *Měl by být národnosti svého Národního aeroklubu, ale je-li jiné národnosti a má písemnou autorizaci od Národního aeroklubu, kterého se to týká, může být akceptován na základě rozhodnutí organizátorů.*
- *Může být soutěžící nebo pomocník, ale dává se přednost tomu, že bude dalším mimo tyto funkce.*

Pomocník může být jakékoliv národnosti.

3.3 ODPOVĚDNOSTI KAPITÁNA DRUŽSTVA Kapitán družstva reprezentuje svůj Národní aeroklub a je spojovacím článkem mezi pořadateli a členy jeho družstva. Kapitán družstva, který neplní své povinnosti, rozvedené v této části, může být suspendován nebo diskvalifikován podle odstavce 1.2.1. Kapitán družstva:

- a. Měl by usilovat o zajištění řádného vedení členů svého družstva a o to, že jeho piloti nelétají nemocní, pod vlivem alkoholu nebo drog, nebo netrpí jakoukoliv slabostí, která by mohla ohrožovat pilota nebo ostatní.
- b. Je odpovědný za plnění podmínek Osvědčení o letové způsobilosti nebo Povolení k letu soutěžního kluzáku členy svého družstva, za dodržování zákonů vlastní země a země organizátora.
- c. Je odpovědný za to, že všichni členové jeho družstva obdrží všechny informace, podané na jakékoliv předletové přípravě Mistrovství a že jim rozumí.

3.4 PŘIHLÁŠKA

3.4.1 **Podání přihlášky** Podání přihlášky bude akceptováno pouze na oficiálním formuláři přihlášky spolu s plným vkladem. Neúplné formuláře přihlášek nebo takové, které obsahují nepřesné informace, nebudou akceptovány.

V období čtyř měsíců před zahajovacím dnem mohou být přihlášky akceptovány pouze tehdy, jsou-li volná místa, podle uvážení organizátorů. Výjimky mohou být učiněny u přihlášek z jiné polokoule.

3.4.2 **Vklad** Vklad bude kryt všechny provozní výdaje během Mistrovství s výjimkou aerovleků, které mohou být placeny předem podle uvážení organizátorů.

a. Vklady budou vráceny:

- (i) úplně, pokud se mistrovství neuskuteční,
- (ii) nepoužité vklady budou vráceny, je-li mistrovství zastaveno nebo zrušeno z důvodu vyšší moci.

b. Soutěžící, který zrušil svoji přihlášku nemá právo na vrácení jakéhokoliv vkladu.

3.4.3 Piloti

a. Na mistrovstvích s více než jednou třídou může přihlásit každý Národní aeroklub takový počet pilotů, který je schválený Mezinárodní plachtařskou komisí a specifikován v Místních postupech, avšak ne větší, než dva piloty a jednoho náhradního pilota v každé třídě, **nebo tři piloty a jednoho náhradního pilota při juniorském a ženském mistrovství**. Náhradní pilot může nahradit nominovaného pilota v případě odřeknutí jeho účasti.

b. Převedení pilota z jedné do druhé třídy není povolena později, než dva měsíce před zahajovacím dnem.

c. Povolný počet přihlášek není omezen, jestliže existuje důkaz, že místní podmínky a postupy zakotvené v místních propozicích zabezpečují dostatečnou bezpečnost (jak je stanoveno v 1.4.1). Jediným zásadním omezením je 50 soutěžících v jedné třídě. Jestliže počet přihlášek ve třídě překročí 50, pak je nutno přikročit k přerozdělení práva se zúčastnit pro druhé piloty v pořadí. Přidělení míst jednotlivým NAC (nebo místa pro třetího pilota při juniorských a ženských mistrovstvích) se řídí pořadím dané země v IGC pořadí (IGC Ranking list), který je platný k dni uzavření přihlášek pro dané mistrovství.

d. **Současní světoví vítězové vicemístné 20m třídy FAI, současné vítězky ženského světového mistrovství FAI (třídy 15m/standardní/klubová) a současní vítězové juniorského světového mistrovství se mohou zúčastnit všeobecného světového mistrovství jako další členové svého družstva, přičemž se musí zúčastnit mistrovství ve třídě, kde titul mistra světa získali.**

e. Dvousedadlové **kluzáky mohou soutěžit ve volné třídě** v obsazení sólo nebo dvojím. Člen posádky se považuje za proměnlivou zátěž a jeho osoba může být denně měněna. V e výsledcích je vždy uveden jen velící přihlášený pilot. Oba členové posádky na palubě dvousedadlového kluzáku musí splňovat veškeré požadavky soutěžícího dle Sportovního řádu FAI, Všeobecný díl.

-
- f. 20m-dvouosadlová třída kluzáku musí být létána ve dvojím obsazení. Oba členové posádky musí být vždy na palubě a posádku není možno měnit, ale je možno měnit místa na sedadlech dle potřeby. Oba piloti (posádka) jsou piloty velíci a musí být uvedeni ve výsledcích. Oba členové posádky na palubě dvouosadlového kluzáku musí splňovat veškeré požadavky soutěžícího dle Sportovního řádu FAI, Všeobecný díl.

3.4.4 **Odmítnutí přihlášek** Organizující Národní aeroklub nesmí odmítnout žádnou přihlášku k Mistrovství, podanou v dobré víře a při dodržení termínů pro přihlášení.

3.5 REGISTRACE

3.5.1 Po příjezdu do místa konání soutěže se musí každý Kapitán družstva a jeho soutěžící přihlásit v Registračním středisku organizátora ke kontrole své dokumentace a aby mohl obdržet jakékoliv doplňující informace.

3.5.2 Po uzavření registrace není povolena žádná směna kluzáků nebo pilotů. Pilotům, jejichž dokumenty nemohly být zkontrolovány a nesplnili všechny požadavky, nebude dovoleno létat potud, dokud tyto požadavky nejsou splněny.

3.5.3 Organizátoři, pokud si vyhradí, mohou požadovat následující dokumenty a překlady:

- a. Písemný průkaz o pojištění nebo karty zdravotního pojištění.
- b. U pilotů:
 - (i) průkaz dokazující národnost nebo potvrzení o místě bydliště (Všeobecný díl FAI 3.7);
 - (ii) platný pilotní průkaz nebo odpovídající dokument a průkaz o kvalifikaci, týkající se hodin a odznaků; a
 - (iii) sportovní licenci FAI, platnou pro rok pořádání soutěže.
 - (iv) výjimku léčebného užívání (Therapeutic Use Exemption-TUE)
Jestliže ze zdravotních důvodů užíváte nějaká léčiva, které jsou zakázána antidopingovou komisí (WADA), musíte si obstarat výjimku léčebného užívání (TUE). Musíte kontaktovat váš NAC pro získání dalších informací, jak získat národní TUE. Národní TUE je automaticky uznána FAI. Okamžitě po příjezdu na místo konání mistrovství předejte TUE v zalepené obálce organizátorům soutěže. Je to velice důležité v případě dopingového testu.
- c. U kluzáků:
 - (i) Platné Osvědčení letové způsobilosti nebo Povolení k letu; a
 - (ii) Certifikát o pojištění kluzáku proti škodám na třetích osobách.

3.5.4 Organizátoři uvedou v Místních postupech:

- a. Zda budou požadovány další dokumenty, a
- b. Které dokumenty musí být na palubě kluzáku během letu.

3.6 POJIŠTĚNÍ

3.6.1 Pojištění proti škodám na třetích osobách, jak je uvedeno v Místních postupech, je odpovědností přihlašujícího Národního aeroklubu.

3.6.2 Osobní zdravotní pojištění, kryjící nehody a onemocnění včetně nákladů na místní hospitalizaci a nákladů na dopravu zpět do domovské země členů družstva, je požadováno po všech členech družstva.

3.6.3 Požadovanou pojistku musí být možno uzavřít v místě konání soutěže.

ČÁST 4 – TECHNICKÉ POŽADAVKY

4.1 KLUZÁKY A VYBAVENÍ

4.1.1 Soutěžící si zajistí kluzáky, transportní vozy, auta pro zpětný odtah a ostatní vybavení včetně Letových zapisovačů GNSS, radiostanic, kyslíkových systémů, padáků a přiměřené výbavy pro plnění soutěžních úkolů, odpovídající úrovni podniku.

- a. Letová způsobilost, bezpečnost a bezpečné ovládní soutěžních kluzáků a jakékoliv připojené výbavy a vozidel, zůstává vždy odpovědností soutěžících.
- b. Každý uživatel soutěžního kluzáku musí při každém soutěžním letu použít upínací pás a ramenní popruhy a **mít na sobě oblečen** provozuschopný padák.

Je také striktně doporučeno užívat polštář sedačky, který má absorpční schopnosti při nárazu

Vyžadují-li to podmínky země organizátora, může organizátor určit další povinnou výbavu.

4.1.2 Každý soutěžní kluzák musí být provozován v mezích svého Potvrzení o letové způsobilosti nebo Povolení k letu a:

- a. Musí mít platné Potvrzení o letové způsobilosti nebo Povolení k letu, které nevyklučuje soutěže.
- b. Musí být k dispozici Organizátorům nejméně 72 hodin před briefingem prvního dne mistrovství pro kontrolu a následné schválení v konfiguraci, v jaké bude během soutěže létán. Tato konfigurace musí zůstat v průběhu celé soutěže nezměněna. Pouze ve volné třídě je povolena změna normálního zakončení křídla za winglety a opačně. Na palubě nesmí být žádné přístroje, dovolující pilotům létat bez vizuálního kontaktu se zemí, s výjimkou, jsou-li zneschopněny. Organizátoři mohou určit přístroje, jichž se týká toto pravidlo, ve svých Místních postupech.

Konfigurace se vztahuje k tvaru a rozměrům původní konstrukce kluzáku a zahrnuje pohyblivé řídicí plochy, přistávací zařízení, koncové plochy a nástavce konců křidel. Za změnu konfigurace je považováno, když tvar nebo rozměry původní konstrukce jsou upraveny a nebo, když je u motorových kluzáků modifikována buď instalace motoru nebo vrtule. „Přístroje“ zahrnují jakákoliv přenosná zařízení, užívající gyroskopickou nebo inerciální bázi nebo vysoce přesná GNSS zařízení pro určení polohy a nebo technologie snímání polohy.

Je povoleno jakékoliv navigační vybavení.

Organizátoři uvedou ve svých Místních postupech, zda požadují, aby soutěžní kluzáky:

- *Byly označeny markantně viditelnými značkami, zajišťujícími jejich viditelnost za letu.*
- *Měly na palubě vysílače údajů GNSS pro veřejné zobrazení letových údajů GNSS v průběhu soutěžních letů. Takové zobrazování nezačne dříve, než bude otevřena odletová páska a aktuální poloha kluzáků bude zobrazována s časovou prodlevou alespoň 15 minut. Před doletem může být tato prodleva zkrácena až na nulu.*

4.1.3 Poškození kluzáku musí být neprodleně ohlášeno Organizátorům. Poškozený kluzák může být opraven. Následující díly mohou být vyměněny aniž by byly opravovány: řídicí plochy; úplný výškový stabilizátor; vzdušné brzdy nebo klapky; kryt kabiny; zařízení podvozku a dvířka; vrtule; nekonstrukční aerodynamické kryty; a koncové plochy a nástavce konců křidel, ale nikoliv úplné krajní panely křidel.

Jestliže poškození nebylo vinou pilota, může být vyměněn se souhlasem ředitele Mistrovství celý kluzák nebo jeho část. Poškození při přistání se běžně považuje za vinu pilota.

4.1.4 Soutěžící, zapletený do kolize ve vzduchu, nesmí pokračovat v letu, ale musí přistát co nejdříve jak to bude možné. Oba piloti budou bodováni, jako kdyby přistáli v místě, kde se kolize přihodila.

4.1.5 V průběhu mistrovství ve dnech, kdy jsou vyhlášeny úlohy, kluzáky přihlášené k podniku mohou létat pouze úlohy mistrovství s výjimkou, že organizátoři povolí zkušební let (zálet) kluzáku.

4.1.6 Organizátoři mají během mistrovství právo kdykoliv kontrolovat soutěžní kluzák až do udílení cen.

4.2 MAXIMÁLNÍ HMOTNOSTNÍ OMEZENÍ LETADEL

4.2.1 Mohou být vynuceny následující maximální sportovní vzletové hmotnosti a omezení:

- a. Volná třída – 850 kg, pro všechny kluzáky FAI volné třídy
 - (i) jsou povoleny vzájemné výměny vnějších konců křídla a wingletů během soutěže
 - (ii) toto váhové omezení zůstane v platnosti nezměněné do 30. září 2017
- b. Třída 18 m – 600 kg.
- c. Třída 15 m a Standardní třída – 525 kg.
- d. Klubová třída – není povolena žádná vodní přítěž.

Certifikovaná maximální hmotnost nevztlakových částí nesmí být překročena v žádném případě. Jakákoliv forma přítěže v křídlech, která by nahrazovala vodu, není povolena.

MTOW bez vody = a.) maximální certifikovaná hmotnost nevztlakových částí + váha vztlakových částí (křídla) bez jakékoliv formy přítěže nebo b.) maximální povolená vzletová hmotnost bez vody – viz. Certifikát daného typu (TCDS).

- e. Světová třída – 300 kg
- f. Organizátoři mohou uplatnit další omezení k výše uvedeným maximálním vzletovým hmotnostem, a to ve spojitosti s jakýmikoliv provozními záležitostmi, jako jsou překážky, letištní omezení, omezení vzletové a přistávací dráhy a vlečných letadel a převládající počasí.

Certifikovaná maximální hmotnost nesmí být překročena za žádných okolností.

4.2.2 Kontrola vzletové hmotnosti se běžně uskuteční před tím, než kluzák dosáhne startovacího rozestavení. Přidávání závaží za bodem vážení je zakázáno.

Postupy pro stanovení hmotnosti kluzáku Světové třídy jsou stanoveny v Příloze 1 tohoto Dodatku. Místní postupy stanoví podrobnosti pro kontrolování hmotnosti pro všechny třídy.

4.3 SOUTĚŽNÍ ČÍSLA

4.3.1 Soutěžní čísla, schválená Organizátory, musí být zobrazena:

- a. Na spodní straně pravého křídla, asi 2,5 m od podélné osy kluzáku s vrcholem číslic nebo písmen směrem k náběžné hraně křídla. Výška písmen nebo číslic nesmí být menší než 80 % těživy křídla.

-
- b. Na obou stranách ocasní kýlové plochy a nebo směrového kormidla. Musí být nejméně 30 cm vysoké.
- c. Na transportním voze kluzáku a doprovodném vozidle.
- 4.3.2 Soutěžní čísla nesmí obsahovat více, než 3 písmena nebo číslice nebo kombinaci písmen a číslic jednotného stylu, jedné barvy, výrazně kontrastující s podkladovou barvou kluzáku.
- 4.3.3 Organizátoři mohou požadovat, aby soutěžící změnili soutěžní čísla, která mohou být považována za podobná, zaměnitelná či nesplňující tento odstavec 4.3. Soutěžícím, kteří nesplní požadavky Organizátorů musí být **zakázány** soutěžní vzlety.

***SOUTĚŽNÍ ČÍSLA NA KLUZÁCÍCH A VOZIDLECH NEJEN POMÁHÁJÍ ORGANIZÁTORŮM A OSTATNÍM SOUTĚŽÍCÍM
K IDENTIFIKACI KLUZÁKU, ALE TAKÉ UMOŽŇUJÍ VEŘEJNOSTI A MÉDIÍM ROZPOZNAT KLUZÁK, PILOTA, DOPROVOD A ZEMI.***

ČÁST 5 VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY

5.1 VŠEOBECNĚ Létání v mracích a nepovolená akrobacie jsou zakázány. Nesmí být používány jakékoliv obraty, ohrožující ostatní **a to ve vzduchu, tak na zemi**. Takové obraty **budou** penalizovány. Soutěžící se musí vyvarovat vypouštět vodní přítěž jakýmkoliv způsobem, který by ovlivnil ostatní soutěžící kluzáky.

5.2 PŘEDLETOVÁ PŘÍPRAVA Předletová příprava se bude konat každé ráno během tréninkového i soutěžního letového období. Budou zde podány úplné meteorologické a provozní informace o příslušné úloze daného dne. Bude obsahovat příslušné měřicí jednotky a časy, pokud již nebyly stanoveny v Místních postupech.

a. Předletové přípravy se musí zúčastnit všichni piloti s výjimkou soutěžícího, který není schopen účasti z důvodů, které nemůže ovlivnit; ten bude zastoupen svým Kapitánem družstva.

b. Letové a bezpečnostní požadavky stanovené na předletové přípravě se stávají předmětem Místních postupů.

c. **Minimální časový interval mezi ukončením briefingu a prvním soutěžním vzletem nesmí být kratší než 30 minut. Pokud je prováděn briefing na gridu se změnou soutěžního úkolu, pak tento interval je minimálně 15 minut.**

Veškeré bezpečnostní a letové požadavky musí být předány kapitánovy družstva v písemné formě.

5.3 VNĚJŠÍ POMOC SOUTĚŽÍCÍM Následující omezení jsou nařízena proto, aby se soutěž uskutečnila hlavně mezi jednotlivými závodníky a vůbec nebyla řízena ani ovlivňována pomocí z vnějšku.

5.3.1 Rádiové vysílače a přijímače Rádio slouží pouze k přenosu hlasu mezi členy družstva navzájem a mezi členy družstva a Organizátory.

a. Nesmí sloužit k jinému spojení s Leteckými provozními službami, než k získání povolení přistání na letišti, pokud Organizátoři nevedou další požadavky v Místních postupech.

b. **Hlasová komunikace** se může uskutečňovat pouze na frekvencích, předepsaných organizátory.

c. Místní postupy stanoví společné rádiové frekvence, které budou vždy používány závodníky pro bezpečnost létání.

Pro vzlet, odlet, přilet a přistání může být předepsána jedna frekvence. Pro každou třídu, která létá ve společném soutěžním prostoru, by měla být určena jedna frekvence.

Pro zvýšení bezpečnosti by soutěžící měli zůstat na poslechu na určených frekvencích, zvláště během vzletu, před odletem, v průběhu přiletu a přistání a když krouží s ostatními kluzáky

5.3.2 Ostatní druhy pomoci Vedení, instrukce nebo pomoc při hledání stoupavých proudů jakýmkoliv nesoutěžním kluzákem je zakázáno. Soutěžní kluzáky, které vzdaly svoji úlohu nebo ještě letí po zrušení jejich úlohy musí neprodleně přistát nebo

se vrátit do místa soutěže a nesmí vést, instruovat nebo jakkoliv pomáhat soutěžícím ostatních tříd, kteří stále ještě letí svoji určenou úlohu.

5.4 KONTROLNÍ POSTUPY Lety budou kontrolovány letovými zapisovači GNSS.

- a. Budou akceptovány všechny letové zapisovače GNSS, schválené Mezinárodní plachtařskou komisí alespoň dva měsíce před zahajovacím dnem. S každým letovým zapisovačem musí být předloženo osvědčení o kalibraci.

Sportovní řád FAI díl 3 požaduje, aby Letové zapisovače byly kalibrovány v průběhu předchozích 24 měsíců.

- b. Mohou být použity dva letové zapisovače GNSS. Jeden bude organizátorům označen jako primární a druhý jako záložní.
- c. Záznamový interval Letového zapisovače GNSS musí být nastaven na 10 sekund nebo méně. Nesplnění může být penalizováno.
- d. Letové zapisovače budou zapnuty nejpozději dvě minuty před **prvním** vzletem, aby se vytvořila základní linie nadmořské výšky. U motorových kluzáků, jejichž pohonnou jednotku lze spustit za letu (včetně pomocných pohonných jednotek) musí být motor spuštěn a běžet maximálně dvě minuty buď před vzletem, **nebo do 5 minut po vypnutí**, pokud motorový kluzák startuje pomocí aerovleku. To se požaduje k získání pozitivního záznamu chodu motoru v zápisu z GNSS. Před každým chodem motoru na zemi musí letový zapisovač zůstat zapnutý.

Ve FR musí být kontinuální záznam, který zobrazuje všechny lety daného dne.

- e. Jestliže oba zapisovače vypoví službu a záznam letu je přerušen na dobu delší, než je jedna minuta, bude se to považovat za přistání kluzáku do terénu až do té doby, dokud není předložen postačující důkaz, že kluzák v průběhu přerušení záznamu Letového zapisovače nenarušil letový prostor nebo, v případě motorového kluzáku, nepoužil pohonnou jednotku.
- f. Organizátoři musí využít záložní letový zapisovač v tom případě, že primární letový zapisovač neposkytuje **jasný důkaz o správném splnění soutěžního úkolu, tak jak ho pilot přihlašuje.**
- g. Organizátoři musí být informováni o jakékoliv změně vybavení včetně určení primárního Letového zapisovače. Nesplnění tohoto požadavku může být penalizováno.

5.4.1 ORGANIZÁTOŘI MOHOU UDĚLIT PENALIZACI ZA NEOPRÁVNĚNÝ ZÁSAH DO VÝBAVY, ÚDAJŮ NEBO VNITŘNÍHO PROGRAMU GNSS.

ČÁST 6 ÚLOHY

6.1 VOLBY ÚLOH Organizátoři stanoví každý den jeden z následujících typů úloh. V průběhu mistrovství musí organizátoři zvolit alespoň dva různé typy úloh, ale žádná z nich nesmí být použita při více než 67 % dnů Mistrovství. Úlohy, zvolené pro Mistrovství, budou uvedeny v Místních postupech. Volby jsou následující:

- **Soutěžní úloha**
- **Rychlostní úloha přes určené prostory**
- **Úloha na vzdálenost přes určené prostory**

Procentuální podíl úloh se vztahuje na každou soutěžní třídu zvlášť.

6.2 DEFINICE ÚLOH

6.2.1 Soutěžní úloha Pilot má obletět v nejkratším čase otočné body, stanovené organizátorem.

Toto je klasická úloha, používaná po mnoho let na všech mistrovstvích

Piloti, kteří dosáhnou cíle:

- *Jsou bodováni za dosaženou rychlost a vzdálenost, a*
- *Obdrží stejné body za vzdálenost a stejné body za stejnou rychlost, i když uletěná vzdálenost je rozdílná.*

Piloti, kteří nedosáhnou cíle:

- *Jsou bodováni pouze za jejich dosaženou vzdálenost, a*
- *Body za vzdálenost budou vztaheny k maximální uletěné vzdálenosti.*

6.2.2 Rychlostní úlohy přes určené prostory Pilot má dosáhnout nejvyšší rychlost v určeném (minimálním) čase letem přes určené prostory

Piloti kteří dosáhnou cíle:

- *Obdrží stejné body za vzdálenost jako pilot, který uletěl největší vzdálenost, a*
- *Budou bodováni za rychlost a vzdálenost, kterých dosáhli v platném určeném čase, a*
- *Obdrží stejné body za vzdálenost a stejné body za stejnou rychlost, i když uletěná vzdálenost je rozdílná.*

Piloti, kteří nedosáhnou cíle:

- *Jsou bodováni pouze za jejich dosaženou vzdálenost stejně, jako u závodní úlohy.*
- *Body za vzdálenost pro soutěžící, kteří nedosáhli cíle, budou počítány vzhledem k maximální uletěné vzdálenosti.*

Rychlost a vzdálenost soutěžících bude krácena následovně:

- *Když pilot letí déle, než je určený čas, jeho rychlostí bude aktuálně dosažená vzdálenost dělená časem, stráveným při úloze, nebo*
- *Když pilot letí kratší dobu, než je určený čas, jeho rychlostí bude dosažená vzdálenost, dělená určeným časem.*

6.2.3 Úlohy na vzdálenost přes určené prostory Pilot má dosáhnout největší vzdálenosti během určeného (maximálního) času letem přes určené prostory.

Z důvodů bezpečnosti a podpory objektivit se ukládá minimální příletová výška. Tak se zajistí, že soutěžící se nebudou pouštět příliš nízko při vypršení stanoveného času, aby dosáhli maximální bodované vzdálenosti.

Pilot bude bodován pouze za vzdálenost, kterou dosáhl v nebo před vypršením stanoveného času (časová prodleva)

Organizátoři mohou dát určitou penalizaci za přistání do terénu pilotům, kteří nedosáhli cíle. Tato penalizace má za cíl povzbudit piloty doletět do cíle, byť po vypršení stanoveného času. Kterýkoliv pilot, který dosáhne cíle, i když v časové prodlevě, bude považován za pilota, který dosáhl cíle. Tím se stane velmi nepravděpodobné, že pilot, který přistane mimo cíl, porazí pilota, který dosáhne cíle.

6.2.4 Pokud to je možné, třídy poletí rozdělené úlohy s odlišnými otočnými body nebo určenými prostory, aby se zabránilo jakýmkoliv čelním konfliktům na každém rameni a ramena mezi otočnými body byla minimálně 50 km od sebe nebo od středu jakýchkoliv určených prostorů. Tento požadavek na minimální vzdálenost nebude použit pro rameno z posledního otočného bodu nebo kontrolního bodu do cíle.

6.3 VYSVĚTLENÍ ÚLOH

6.3.1 Soutěžní úloha

- a. Organizátoři určí počet Otočných bodů v pořadí.
- b. Soutěžící ukončí úkol obletěním těchto Otočných bodů v pořadí, určeném organizátorem a návratem do místa konání soutěže v nejkratším čase.
- c. Úlohovou vzdáleností je vzdálenost z bodu odletu do cíle přes všechny určené Otočné body. Když je použita volba odletu (c) nebo (d), bude ke stanovení Úlohové vzdálenosti použit bod, který dá největší vzdálenost.
- d. Body, přidělené každému soutěžícímu (v souladu s Částí 8), budou určeny podle Bodované vzdálenosti a Bodované rychlosti, definované následovně:
 - (i) Bodovaná vzdálenost je součet vzdáleností správně soutěžícím uletěných ramen ve správném pořadí, počínaje Bodem odletu plus vzdálenost dosažená na dalším započatém, ale nedokončeném rameni, existuje-li takové.
 - (ii) Dosažená vzdálenost nedokončeného ramene je délka tohoto ramene minus vzdálenost mezi polohou přistání do terénu a dalším Otočným bodem nebo Cílem, jestliže se jedná o poslední rameno s tím, že pokud dosažená vzdálenost nedokončeného ramene je menší, než nula, bude počítána jako nula.
 - (iii) Bodovanou rychlostí soutěžícího, který doletěl do cíle je Bodovaná vzdálenost dělená dobou mezi jeho zaznamenaným časem odletu a jeho časem přiletu.

6.3.2 Rychlostní úloha přes určené prostory

- a. Organizátoři musí zvolit počet určených prostorů (7.5.2) v pořadí a zadat stanovenou dobu úlohy (Určený čas).

Do informací o úloze pro piloty musí být začleněny následující vzdálenosti:

- *Nominální vzdálenost úlohy, stanovené přes středy každého určeného prostoru, a*
- *Minimální a maximální úlohovou vzdálenost, dosažitelnou přes určené prostory.*

Určené prostory by měly být dost velké, aby dovolily pilotům upravit délku jejich letu tak, aby se vyhnuli dosažení cíle před Stanoveným časem, pokud je jejich rychlost vyšší, než předpokládali.

-
- b. Soutěžící splní úkol proletěním těchto určených prostorů v pořadí, určeném organizátorem a návratem do místa konání soutěže a dosáhne nejvyšší rychlosti ve stanoveném čase.
- c. Body, přidělené každému soutěžícímu (v souladu s Částí 8), budou určeny podle Bodované vzdálenosti a Bodované rychlosti, definované následovně:
- (i) Když se soutěžící vrátí do cíle poté, co navštívil všechny určené prostory ve správném pořadí, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost z jeho skutečného bodu odletu přes všechny určené prostory do Cíle.
 - (ii) Když soutěžící přistál do terénu na posledním rameni, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost od Bodu odletu přes všechny určené prostory ve správném pořadí minus vzdálenost polohy přistání do terénu do Cíle s tím, že pokud dosažená vzdálenost nedokončeného ramene je menší, než nula, bude počítána jako nula.
 - (iii) Když soutěžící přistál na jakémkoliv jiném rameni, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost od Bodu odletu přes všechny určené prostory ve správném pořadí k bodu dalšího určeného prostoru, který je nejbližší poloze přistání do terénu, minus vzdálenost polohy přistání do terénu do tohoto nejbližšího bodu s tím, že pokud dosažená vzdálenost nedokončeného ramene je menší, než nula, bude počítána jako nula.
 - (iv) Ve všech případech se do Bodované vzdálenosti započítává každý určený prostor, ve kterém je platný fix, zaznamenaný Letovým zapisovačem GNSS a který znamená nejlepší celkovou Bodovanou vzdálenost.
 - (vi) Bodovaná rychlost soutěžícího, který doletěl do cíle, je úměrná Bodované vzdálenosti, dělené dobou mezi jeho zaznamenaným časem odletu a jeho časem přiletu nebo určeným časem, podle toho, co je delší.

6.3.3 **Úloha na vzdálenost přes určené prostory**

- a. Organizátoři musí zvolit počet určených prostorů (7.5.2) v pořadí a zadat stanovenou dobu úlohy (Určený čas).

Do informací o úloze pro piloty musí být začleněny následující vzdálenosti:

- *Nominální vzdálenost úlohy, stanovené přes středy každého určeného prostoru, a*
- *Minimální a maximální úlohovou vzdálenost, dosažitelnou přes určené prostory.*

Určené prostory by měly být dost velké, aby dovolily pilotům upravit délku jejich letu tak, aby dosáhli cíle před Stanoveným časem, i když jejich rychlost je vyšší, než předpokládali.

- b. Soutěžící splní úkol proletěním těchto určených prostorů v pořadí, určeném organizátorem a návratem do místa konání soutěže a dosáhne nejvyšší vzdálenosti před uplynutím Určeného času.
- c. Poloha vypršení času je poslední poloha GNSS před vypršením Určeného času. (viz 7.6.3 o virtuálních přistáních do terénu).

-
- d. Body, přidělené každému soutěžícímu (v souladu s Částí 8), budou určeny podle Bodované vzdálenosti, definované následovně:
- (i) Když soutěžící správně protne cílovou pásku nebo cílový kruh před uplynutím Určeného času poté, co navštívil všechny určené prostory ve správném pořadí, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost z jeho skutečného bodu odletu přes všechny určené prostory do Cíle.
 - (ii) Když je poloha při vypršení času na posledním rameni, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost od Bodu odletu přes všechny určené prostory ve správném pořadí minus vzdálenost polohy při vypršení času do Cíle s tím, že pokud dosažená vzdálenost nedokončeného ramene je menší, než nula, bude počítána jako nula.
 - (iii) Když je poloha při vypršení času na jakémkoliv jiném rameni, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost od Bodu odletu přes všechny určené prostory ve správném pořadí k bodu dalšího určeného prostoru, který je nejbližší poloze při vypršení času, minus vzdálenost polohy při vypršení času do tohoto nejbližšího bodu s tím, že pokud dosažená vzdálenost nedokončeného ramene je menší, než nula, bude počítána jako nula.
 - (iv) Ve všech případech se do Bodované vzdálenosti započítává každý určený prostor, ve kterém je platný fix, zaznamenaný Letovým zapisovačem GNSS a který znamená nejlepší celkovou Bodovanou vzdálenost.
 - (v) Organizátoři mohou dát určitou penalizaci pilotům, kteří nedosáhli cíle, a to odečtením 20 % jejich Bodované vzdálenosti plus poloviční vzdálenosti mezi polohou přistání soutěžícího do terénu a Cílem od jejich Bodované vzdálenosti.

ČÁST 7 SOUTĚŽNÍ POSTUPY

7.1 STARTOVNÍ ROZESTAVENÍ Třídy budou vzletat v oddělených skupinách. Úplné startovní rozestavení bude losováno před prvním letovým dnem.

- a. Startovní rozestavení bude pokračovat posunutím 2/7 počtu kluzáků v každé třídě; nebo posunutím celých řad za předpokladu, že počet kluzáků v posouváných řadách bude činit přibližně 2/7 kluzáků v každé třídě. Posun bude proveden po každém Dnu mistrovství.
- b. Startovní rozestavení bude zveřejněno časně ráno. Kluzáky musí být rozestaveny v čase, určeném organizátory.
- c. Na časy otevření a/nebo uzavření startu budou mít vliv pouze kluzáky, které jsou na místě rozestavení v čase zahájení vzletů.
- d. Organizátoři mohou stanovit v Místních postupech, zda může být vodní zátěž vypouštěna na místě startovního rozestavení a jakoukoliv požadovanou kontrolu vypouštění.

7.2 VZLETY

7.2.1 **Definice**

- a. Hranice místa konání soutěže definuje zeměpisný prostor nebo prostory v blízkosti letiště odletu a odletových bodů, v nichž může soutěžící a žádat uskutečnění dalšího soutěžního vzletu.
- b. Prostor vypnutí je definován jako zeměpisný prostor, uvnitř kterého musí být kluzák vypnut od vlečného letounu nebo u motorového kluzáku musí být vypnuta pohonná jednotka.

7.2.2 Hranice místa konání soutěže Hranice místa konání soutěže musí být stanoveny Organizátory a musí být zobrazeny na mapě.

- a. Organizátoři určí prostor pro přistání k dalšímu vzletu, který bude ukázán při předletové přípravě.
- b. Soutěžící, který přistane mimo hranice místa konání soutěže po správném vzletu, nebude mít v daném dnu žádný další vzlet.

7.2.3 Vzletový interval Vzletový interval bude ohlášen na předletové přípravě a uveden ve formuláři úlohy. Konec vzletového intervalu bude určen před očekávaným příletem pilotů z úlohy. Když organizátoři posunou čas vzletů, ostatní příslušné časy budou rovněž posunuty nebo bude den zrušen.

Vzlety musí být organizovány tak, že doba k odstartování třídy musí být co možná nejkratší. Soutěžícímu nesmí být odmítnu soutěžní vzlet pokud je připraven a čas vzletu je ve startovním okně.

7.2.4 **Přerušeni vzletů**

-
- a. Organizátoři mohou přerušit vleky již jednou započatých vzletů, pokud je nebezpečné v nich pokračovat. Když bude přerušeno tak dlouhé, že by dávalo nepoctivou výhodu těm, kteří jsou již ve vzduchu, musí Ředitel mistrovství úlohu zrušit.
 - b. Organizátoři mohou zdržet nebo zrušit otevření odletové pásky, když vezmou v úvahu, že podmínky nejsou vhodné proto, aby se úloha letěla bezpečně. Úloha nemusí být zrušena, pokud není aplikován článek 7.2.4a, nebo se počasí zhorší tak, že úloha nemůže být racionálně splněna.

7.3 VZLETOVÉ POSTUPY

7.3.1 **Počet vzletů** Každému kluzáku jsou povoleny maximálně tři vzlety za den.

- a. Vzlety dané skupiny nebudou zahájeny, jestliže kluzák nebo pilot nejsou připraveni ke vzletu z viny Organizátorů,
- b. Když pilot odloží svůj první vzlet z vlastní iniciativy, nebo není-li připraven, když je na něm řada, ztrácí nárok na tento vzlet.
- c. Soutěžícímu, požadujícímu druhý nebo třetí vzlet může být takový vzlet poskytnut po úplném dokončení vzletů příslušné skupiny v době, kdy je soutěžící připraven k takovému vzletu.
- d. Přerušovaný vzlet nebo závada vlečného letounu mající za následek utržení nebo předčasné vypnutí kluzáku se může počítat za oficiální vzlet, když se pilot rozhodne zůstat ve vzduchu. Jako oficiální vzlet se nepočítá, když pilot okamžitě přistane, i když je to mimo hranice místa soutěže, a ohlásí neprodleně místo.

7.3.2 **Motorové kluzáky** Motorové kluzáky mohou vzlétat samy nebo aerovletem. Organizátoři musí popsat vzletové postupy v Místních postupech.

- a. Jestliže je vzlet uskutečněn vlastní pohonnou jednotkou, pak musí být tato jednotka vypnuta v určeném prostoru vypnutí v **nebo pod** maximální výškou vypnutí. Viz. 5.4d
- b. Když tyto kluzáky požadují druhý a další vzlet, musí před jeho uskutečněním přistát, jinak bude jejich soutěžní let ukončen v poloze, ve které spustili svou pohonnou jednotku.

7.3.3 **Prostory vypnutí** Trajektorie vleků, prostory vypnutí a výška nebo nadmořská výška vypnutí budou dány na předletové přípravě.

- a. Prostory vypnutí musí být od sebe nejméně 5 km a prostor vypnutí může být v daném čase používán pouze jednou skupinou. Prostor vypnutí může být použit následující skupinou jen tehdy, když byla otevřena odletová páska pro počáteční skupinu ve stejném prostoru.
- b. Piloti se nesmí vypínat, až dokud jim vlekař nezamává křídly vlečného letounu. Přechody do stoupání před vypnutím jsou zakázány.

Organizátoři mohou určit prostory v blízkosti místa konání soutěže, uvnitř kterých je zakázáno kroužení nebo je povoleno kroužení pouze v jednom směru. Tyto prostory musí být uvedeny v Místních postupech.

-
- b. Organizátoři se ujistí, že prostory vypnutí a výšky vypnutí po vzletu jsou zvoleny tak, aby zajistily soutěžícím bezpečné přistání pro opakovaný vzlet před odletem a dostatek času a výšky pro hledání stoupavých proudů po vypnutí v rámci omezení určenými hranicemi místa konání soutěže.

7.4 ODLETY

7.4.1 Definice

- a. Odletový bod – je buď střed odletového kruhu, odletové pásky, určený odletový bod nebo bod zvolený a použitý soutěžícím, podle toho, co je určeno.

Délka prvního ramene je určena z bodu odletu do prvního Otočného bodu nebo Určeného prostoru s výjimkou, kdy je zvolena možnost (a) – Odletový kruh. V tom případě je vzdálenost prvního ramene určena ze středu odletového kruhu do prvního Otočného bodu nebo Určeného prostoru minus poloměr odletového kruhu.

- b. Čas odletu – je čas, kdy soutěžící opouští odletový kruh nebo odletový bod, nebo protíná odletovou pásku s výjimkou, kdy časy odletu jsou určeny. V tom případě bude čas odletu roven předepsanému času.

7.4.2 **Volby odletu** Organizátoři mohou zvolit z následujících možností jeden odletový postup pro každou úlohu, ale ne více, než dva v průběhu soutěže. Možnosti odletu, zvolené pro Mistrovství, budou uvedeny v Místních postupech a jsou následující:

- a. **Odletový kruh** Prostor vytvořený kružnicí určeného poloměru kolem odletového bodu, postačující k obletu letiště odletu a všech prostorů pro vypnutí.
- b. **Odletová páska**
- (i) Přímá linie určené délky, kolmá na kurs k prvnímu Otočnému bodu nebo středu prvního určeného prostoru, nebo
- (ii) Oblouk určené délky v konstantní vzdálenosti od prvního Otočného bodu nebo středu prvního Určeného prostoru.
- c. **Určený odletový bod** Odletový prostor, určený kruhem o poloměru 0,5 km kolem každého odletového bodu. Každému pilotovi bude každý den stanoven jistý odletový bod.
- d. **Zvolený odletový bod** Odletový bod, který je zvolen z jisté skupiny odletových bodů, ohraničených kruhy o poloměru 0,5 km kolem každého odletového bodu. Každému pilotovi bude každý den stanovena jedna skupina odletových bodů a ten si v dané skupině zvolí jeden z těchto odletových bodů.

Organizátoři mohou použít volbu odletu a, c a d pro všechny úlohy a volbu odletu b pro Závodní úlohy a rychlostní a vzdálenostní úlohy při použití Určených prostorů.

Když jde o pilotem zvolené rychlostní nebo vzdálenostní úlohy, kdy je stanoven povinný první Otočný bod, mohou organizátoři použít pouze volbu odletu b.

7.4.3 **Odletové postupy** Odlet bude běžně otevřen 30 minut po vzletu posledního kluzáku dané třídy, který byl včas na jemu určeném místě startovního rozestavení.

Tento interval může být zkrácen o 10 minut po vypnutí kluzáku, pokud poslední kluzáky budou vypnuty v odletové výšce.

- a. Otevření odletu bude vyhlášeno rádiem. Rádiové postupy pro vyhlášení odletu budou rozvedeny v Místních postupech.
- b. Maximální nadmořská výška, vztažená ke QNH, **může** bude stanovena před otevřením odletu a musí být vyhlášena Organizátory. Organizátoři musí předepsat výškové postupy před odlety v Místních postupech. Výška (výšky) musí být určena na předletové přípravě a v čase otevření odletu organizátoři mohou:
 - (i) Ponechat výškové omezení nezměněno; nebo,
 - (ii) Zvýšit výškové omezení nejméně 300 m pod převažující základnu oblačnosti; nebo,
 - (iii) Zrušit výškové omezení.

7.4.4 **Platnost odletů**

- a. Odlet je platný, když Letový zapisovač GNSS ukazuje platný fix nebo přímou linii mezi dvěma po sobě následujícími platnými fixy, protínající odletovou pásku.
- b. Pokud se použije volba odletu (c), může být platný odlet z nesprávného odletového bodu penalizován.
- c. Když neexistuje důkaz, že soutěžící měl platný odlet po otevření odletu své třídy, může být nicméně uznán, když soutěžící byl po otevření odletu do 500 m od odletové pásky nebo od hranice odletového prostoru. Poloha odletu a čas odletu bude odvozen z nejbližšího fixu GNSS, ale bude použita penalizace. Jestliže takový důkaz není zaznamenán, bude se mít za to, že soutěžící nemá platný odlet.

7.4.5 **Značka v záznamu (Event Marker)** Organizátoři mohou stanovit v Místních postupech, zda požadují, aby pro označení odletů byla použita značka v záznamu (Event Marker). Když bude značka v záznamu (Event Marker) použita:

- a. Je určen minimální interval alespoň 15 minut mezi dvěma po sobě jdoucími odlety každého soutěžícího. Organizátoři mohou stanovit delší časový interval nebo povolit jen jeden odlet.
- b. Odlet je platný jen tehdy, je-li značka v záznamu (Event Marker) zaznamenána GNSS kdykoliv po otevření odletu a před odletem.
- c. Po sobě jdoucí odlet je neplatný, když:
 - (i) Je povolen pouze jeden odlet, nebo
 - (ii) Interval mezi předchozím a následujícím odletem je menší, než minimální interval, stanovený Organizátory, nebo

- (iii) Nebyla zaznamenán značka v záznamu (Event Marker) před posledním platným odletem.
- d. Jestliže nebyl označen žádný odlet, bude uznán jako platný poslední úplný odlet soutěžícího, avšak k zaznamenanému času odletu soutěžícího bude přidána penalizace 15 minut.

7.4.6 Nové odlety Nový platný odlet zneplatňuje všechny předchozí výkony daného dne. Protnutí odletové pásky po dosažení pozorovací zóny otočného bodu nebo určeného prostoru se nepovažuje za odlet, pokud čas protnutí nekorresponduje s pilotem ohlášeným časem odletu (viz 7.4.7).

Nový vzlet nezneplatňuje předchozí odlet, jestliže ten byl řádně proveden a zachycen v záznamu.

7.4.7 Sdělení časů odletu Piloti musí sdělit své časy odletů Organizátorovi do 30 minut od jejich posledního platného odletu s přesností 2 minuty a Organizátoři musí publikovat tyto časy co možná nejrychleji. Tyto časy budou použity pro zobrazení výkonu a pro předběžné výsledky. Za nesplnění tohoto požadavku nebo nesprávné údaje může být udělena penalizace.

Nepřesný čas odletu nesmí být penalizován, jestliže chyba vznikla neplatným odletem, za předpokladu, že předchozí odlet byl správně oznámen a zaznamenán.

7.5 OTOČNÉ BODY A URČENÉ PROSTORY

7.5.1 Pozorovací sektor Otočného bodu GNSS bude válec o poloměru 0,5 km se středem v otočném bodě.

7.5.2 Určený prostor může být určen:

- a. Kruhem daného poloměru se středem, určeným zeměpisnými souřadnicemi, nebo
- b. Dvěma paprsky, začínajícími v místě soutěže nebo v jakémkoliv jiném určeném bodě a dvěma protínajícími oblouky, jejichž poloměry jsou určeny minimální a/nebo maximální vzdáleností od místa soutěže nebo od bodu určeného zeměpisnými souřadnicemi, který leží na ose úhlu obou paprsků v polovině mezi shora zmíněnou minimální a maximální vzdáleností.

Celá plocha určené oblasti a hranice určené oblasti musí ležet uvnitř soutěžní oblasti.

7.5.3 Organizátoři se musí vyvarovat stanovení Otočných bodů nebo Určených prostorů do blízkosti Odletových bodů. Po sobě následující Určené prostory se nesmí navzájem překrývat.

Je nutné vzít v úvahu, že poslední Určený prostor v úloze může zahrnovat přilet, je-li použit přiletový kruh.

7.5.4 Dosažení Otočného bodu nebo Prostoru je platné, když Letový zapisovač GNSS ukazuje platný fix nebo přímou linii mezi dvěma po sobě následujícími platnými fixy uvnitř Pozorovacího sektoru.

7.5.5 Když neexistuje důkaz, že soutěžící proletěl Pozorovací sektor, může být dosažení Otočného bodu nebo Určeného prostoru uznáno, když soutěžící byl do 500 m od hranice pozorovacího sektoru, ale obdrží penalizaci.

7.6 PŘISTÁNÍ DO TERÉNU

- 7.6.1 **Skutečné přistání do terénu** Poloha a čas skutečného přistání do terénu budou určeny z posledního platného fixu letového záznamu GNSS, kdy se letadlo zastaví, před nastartováním pohonné jednotky nebo před poruchou zapisovače podle toho, co nastane dříve.
- Když soutěžící přistanou do terénu, musí splnit pokyny, dané Místními postupy. Organizátoři musí být bez prodlení informováni o jakémkoliv přistání do terénu. Nesplnění bude penalizováno.
 - Organizátoři budou pomáhat soutěžícím a posádkám všemi možnými způsoby určit místo přisání kluzáků do terénu.
 - Spuštění pohonné jednotky motorového kluzáku, s výjimkou povolenou v 5.4d, nebo úplná porucha Letového zapisovače GNSS (viz 5.4) se považuje za skutečné přistání do terénu.
- 7.6.2 **Virtuální přistání do terénu** Za polohu a čas virtuálního přistání do terénu může být považován jakýkoliv platný fix Letového zapisovače GNSS, který předchází poloze, kdy uplynul stanovený čas (viz 6.3.3c), nebo skutečné přistání do terénu nebo platný přilet.
- 7.6.3 **Zpětné aerovleky** Místní postupy stanoví, zda jsou povoleny zpětné aerovleky a jakým způsobem budou řešeny.

7.7 PŘÍLETY

- 7.7.1 **Volby příletu** Organizátoři zvolí jeden příletový postup pro každou úlohu z následujících možností. Příletové postupy, zvolené pro Mistrovství, budou uvedeny v Místních postupech. Volby jsou:
- Příletová páska** Přímá linie určené délky v nadmořské výšce letiště, jasně identifikovatelná na zemi. Příletová páska bude také umístěna tak, že kluzáky za ní mohou bezpečně přistát. Pro protnutí pásky může být stanovena maximální nadmořská výška (QNH) a minimální výška (AGL).
 - Přílet je platný, když kluzák protne příletovou pásku bez cizí pomoci ve směru, stanoveném na předletové přípravě.
 - Soutěžící, kteří protnou příletovou pásku pod minimální výškou, s výjimkou přímých přistání, nebo nad maximální nadmořskou výškou, budou penalizováni.
 - Organizátoři mohou zřídít určitý počet cílových otočných bodů (kontrolních bodů), aby seřadili kluzáky do požadovaného směru příletu.
 - Příletový kruh** Kruh určeného poloměru okolo příletového bodu, ve kterém se nachází letiště a přistávací okruhy. Pro protnutí kruhu musí být stanovena maximální a minimální nadmořská výška (QNH). Soutěžící, kteří protnou příletovou čáru pod minimální nebo nad maximální nadmořskou výškou budou penalizováni.

Organizátoři mohou použít příletovou pásku pro Závodní úlohy a Rychlostní úlohy při použití Určených prostorů a Příletový kruh pro všechny úlohy.

Při rychlostních a vzdálenostních úlohách, které si volí pilot a kde je stanoven povinný poslední Otočný bod, mohou organizátoři použít pouze příletovou pásku.

Příletový kruh slouží k vytvoření rozestupů mezi kluzáky, přilétávajícími z různých směrů, nebo když jde o horský terén, nebo když se předpokládají velké skupiny při příletu. Dovoluje každému pilotovi pomalé klesání a koncentraci na vlastní okružové postupy a ostatní kluzáky před přistáním.

7.7.2 **Definice**

- a. Cíl je střed příletové pásky nebo příletového kruhu.

Délka posledního ramene je určena od definované polohy posledního Otočného bodu nebo Určeného prostoru do cíle, v případě volby příletového kruhu (b) méně o poloměr tohoto kruhu.

- b. Čas v cíli je definován jako čas, kdy kluzák poprvé protne cílovou pásku nebo cílový kruh po splnění soutěžní úlohy.

Pro soutěžící s Určenými prostory:

- *Když vypršel stanovený čas a chtějí pokračovat v úloze, musí zůstat nad maximální příletovou nadmořskou výškou, jinak se bude mít za to, že když jejich trať protne příletovou pásku nebo příletový kruh, ukončili úlohu.*
- *Jestliže dosud nevypršel Určený čas, mohou protnout příletovou pásku nebo příletový kruh v jakékoliv nadmořské výšce a protnutí nebude považováno za ukončení úlohy, pokud ovšem okamžitě nepřistanou na letišti.*

- c. Když kluzák přistane zpět na letišti aniž by protnul příletovou pásku, bude to považováno za ukončení úlohy a za čas příletu bude považován čas zastavení jeho pohybu plus pět minut.

7.7.3 **Příletové postupy**

- a. Soutěžící musí ohlásit svůj přílet na frekvenci příletové pásky udáním svého soutěžního čísla a vzdálenosti do cíle. Potvrzující odpovědí bude soutěžní číslo. Místní postupy uvedou podrobnosti tohoto postupu.

Všechny průlety cílovou páskou by měly být měřeny ručně, aby příletové časy mohly být použity v předběžném bodování.

- b. Funkcionáři v cíli musí opakovaně ohlašovat sílu a směr větru, jakož i ostatní důležité meteorologické údaje v místě konání soutěže.
- c. Příletová páska nebo příletový kruh budou uzavřeny při západu slunce, nebo jestliže jsou všichni soutěžící započítáni, nebo ve stanoveném čase, sděleném na předletové přípravě. U soutěžících, kteří stále letí po uzavření cílové pásky nebo cílového kruhu, se jejich poslední platný fix GNSS těsně předcházející času uzavření bude považovat za přistání do terénu.

7.8 **PŘISTÁNÍ**

- 7.8.1 Místní postupy musí definovat přistávací postupy a určit radiovou frekvenci pro přistání, která by měla být pokud možno stejná, jako frekvence příletové pásky.

7.8.2 Hazardní obraty při přiblížení po protnutí příletové pásky budou penalizovány. Po protnutí příletové pásky nebo příletového kruhu musí soutěžící bez prodlení přistát.

7.8.3 Přistání po soumraku není povoleno. Nedodržení bude penalizováno.

7.9 **LETOVÁ DOKUMENTACE** Veškerá letová dokumentace včetně záznamů GNSS, seznamu obletěných Otočných bodů a potvrzení o přistání do terénu musí být předána po přistání ve lhůtě, která bude stanovena v Místních postupech. Organizátoři mohou také požadovat záložní dokumentaci ve lhůtě, stanovené v Místních postupech. Nesplnění může být penalizováno

7.9.1 Stažení záznamu v igc formátu IGC povoleného letového zapisovače může být provedeno samotným soutěžícím bez dozoru organizátorů. Tyto soubory být předány na nějakém nosiči nebo zaslány elektronicky. Organizátor takové postupy definuje v Místních propozicích. Všechny takové soubory musí být prověřeny, aby bylo jisté, že s nimi nebylo manipulováno. Letové zapisovače, ve kterých jsou uloženy záznamy z letů daného soutěžního dne, nesmí být mazány a dané soubory musí být v nich uloženy, dokud není ukončen proces vyhodnocování letového dne organizátory.

ČÁST 8 BODOVÁNÍ A PENALIZACE

8.1 BODOVACÍ SYSTÉMY Mistrovství bude bodováno podle jednoho z bodovacích systémů (a), (b) nebo (c). Bodovací systém, zvolený pro Mistrovství, bude uveden v Místních postupech.

- a. **1000-bodový bodovací systém:** Výsledek je vyjádřen body (maximální dosažitelný Denní výsledek je 1000 bodů).

Toto je klasický bodovací systém, léta užívaný při Mistrovstvích.

- b. **Bodovací systém podle umístění:** Výsledek je vyjádřen umístěním (maximální dosažitelný denní výsledek podle umístění je 25).

Bodování podle umístění lze použít jako prvotní bodovací systém pro určení Mistrů.

- c. **Zjednodušený bodovací systém:** Není nutný počítač, snižující náklady, sportovní a jednoduchý bodovací systém. Základní myšlenka:

1. Jeden kilometr dosažené vzdálenosti je roven jednomu bodu.
2. Jeden kilometr za hodinu rychlosti je jeden bod.

8.1.1 **Pohár družstev:** Může být použit současně pro určení dalšího pořadí, ale ne k určení Mistrů – jednotlivců. Organizátoři stanoví v Místních postupech, zda bude bodován Pohár družstev.

Na předchozích Mistrovstvích byl použit pohár družstev pod názvem „Světový pohár družstev“, „Světový plachtařský pohár“ nebo „Evropský plachtařský pohár“. Současná mistrovství však preferují individuální pořadí.

8.2 SPOLEČNÁ PRAVIDLA

8.2.1 **Den mistrovství** Aby den mohl být považován za Den mistrovství:

- a. Bude každému soutěžícímu ve třídě dána možnost vzletu v takovém čase, který soutěžícímu umožní provést úlohu daného dne, a
- b. Více, než 25 % soutěžících ve třídě, kteří uskutečnili soutěžní vzlet v daném dnu, dosáhne Bodované vzdálenosti nejméně 100 km (poté, co jsou použita všechna znevýhodnění).

8.2.2 **Denní výsledky** V každém soutěžním dnu obdrží každý soutěžící denní body na základě svého výkonu. Výsledek, udělený každému soutěžícímu bude zaokrouhlen na nejbližší celé číslo, hodnota 0,5 bude zaokrouhlena nahoru.

8.2.3 **Soutěžící, který doletí** Kterýkoliv soutěžící je považován za takového, který doletí, pokud dosáhne cíle po splnění úlohy, i když se tak stane po vypršení Určeného času.

8.2.4 **Znevýhodnění** Organizátoři uvedou v Místních postupech, zda budou použita znevýhodnění a ta musí být používána v souladu s 8.3.2:

-
- a. Pro Bodovanou rychlost soutěžícího pro soutěžící, kteří doletí při Závodních nebo Rychlostních úlohách, nebo
 - b. Pro Bodovanou vzdálenost soutěžícího.

Znevýhodnění je používáno pouze pro Mistrovství v Klubové třídě a 20m dvousedadlovou třídu. Znevýhodnění, pokud jsou používána, budou odvozena z posledního seznamu IGC nebo jiného seznamu, schváleného Mezinárodní plachtařskou komisí pro určitá Mistrovství. Předpokládá se, že nejvýkonnější kluzák obdrží nejvyšší znevýhodnění. Před zahájením Mistrovství bude publikován seznam všech soutěžících s jejich znevýhodněními.

- 8.2.5 **Penalizace** Lety, které byly v daném dnu diskvalifikovány, obdrží nulové bodové ohodnocení, avšak budou začleněny do bodovacího vzorce. Jakékoliv penalizace budou odečítány od výsledku soutěžícího poté, co byly vypočteny podle tohoto Dílu.

Jestliže penalizace snižuje denní výkon soutěžícího (např. přistáním v místě narušení vzdušného prostoru), pak penalizace musí být aplikována dříve, než je dosažený výkon vložen do bodovacího systému soutěže.

Příslušná penalizace musí být udělena pokaždé, kdy dojde k příslušnému porušení (např. překročení maximální povolené výšky je penalizované tolikrát, kolikrát došlo k narušení)

Je-li denní výsledek po odečtení jakékoliv penalizace menší, než nula, bude započítán jako nula, ledaže bude použit článek 8.8.4.

- 8.2.6 **Celkové výsledky** Celkové a konečné výsledky budou vypočítány součtem bodů, získaných každý den zvoleným bodovacím systémem.

- 8.3 **DEFINICE BODOVACÍCH VELIČIN** V následujících tabulkách:

- AA** platí pro úlohy s Určenými prostory
- X** znamená, že daná veličina je použita (pokud daná veličina není použita, považuje se za rovnou nule)
- O** znamená, že veličina je volitelná (volba musí být specifikována v Místních postupech)
- znamená, že veličina není používána

8.3.1 Dny Mistrovství

Veličiny užívané pro bodování Dne Mistrovství jsou:

	Závodní úloha	Rychlostní AA	Vzdálenostní AA	
Dt	X	X	X	Úloha na vzdálenost – zadaná na předletové přípravě (pouze pro informaci)
Td	-	X	X	Určený čas úlohy – zadán na předletové přípravě (u závodních úloh Td=0)
Dm	X	X	X	Minimální znevýhodněná vzdálenost pro platnost Dne – rovná 100 km
n1	X	X	X	Počet soutěžících, kteří dosáhli znevýhodněné vzdálenosti (Dh) alespoň Dm
n2	X	X	-	Počet soutěžících, kteří doletěli a překročili 2/3 nejlepší znevýhodněné rychlosti (Vh)
N	X	X	X	Počet soutěžících ve třídě, kteří v daný den provedli soutěžní vzlet
Ho	X	X	X	Nejvyšší znevýhodnění ze všech soutěžících v dané třídě
Do	X	X	X	Nejvyšší korigovaná vzdálenost (Dc) daného dne
Vo	X	X	-	Nejvyšší znevýhodněná rychlost soutěžícího, který doletěl (Vh) daného dne
To	X	X	-	Bodovaný čas (T) soutěžícího, který doletěl, u kterého platí $V_h = V_o$ (v případě shody se použije nižší T)
Pm	X	X	X	1000-bodový systém, maximální dosažitelný výsledek daného dne, podléhá úpravě Denním faktorem
Pdm	X	X	X	1000-bodový systém, maximální dosažené body za vzdálenost daného dne
Pvm	X	X	-	1000-bodový systém, maximální dosažené body za rychlost daného dne
Pn	X	X	X	Systém dle umístění, počet dosažitelných bodovaných míst daného dne
F	X	X	X	1000-bodový systém, Denní faktor
Day	X	X	X	Když Den není Dnem mistrovství (viz 8.2.1), tak jsou všechny výsledky=0, mimo 8.2.5, kdy jsou udělovány penalizace

Poznámka: Parametr To se neaplikuje pokud nikdo nedoletěl do cíle.

8.3.2 Soutěžící

Veličiny, užívané pro bodování každého soutěžícího jsou:

	Závodní úloha	Rychlostní AA	Vzdálenostní AA CC	
D	6.3.1	6.3.2	6.3.3	Bodovaná vzdálenost soutěžícího, určená jak je definováno v odstavci 6.3
H	X	X	X	Znevýhodnění soutěžícího, pokud se znevýhodnění používá; jinak H=1
Dh	X	X	X	Znevýhodněná vzdálenost soutěžícího = $DxHo/H$
Dg	-	O	O	Přímá vzdálenost soutěžícího do Cíle (pokud se použije penalizace za přistání do terénu)
M	-	O	-	Penalizace za přistání do terénu (krácení vzdálenosti), pokud se použije, $M=1/2DgxHo/H$, jinak M=0
M	-	-	O	Penalizace za přistání do terénu (krácení vzdálenosti), pokud se použije, $M=0,2xDh+1/2DgxHo/H$; jinak M=0
T	X	X	-	Bodovaný čas soutěžícího, který doletěl = doba, uplynulší mezi časem odletu soutěžícího a jeho časem přiletu nebo; Určená doba úlohy (Td), podle toho, který z nich je delší
Dc	X	-	-	Korigovaná vzdálenost soutěžícího = Dh
Dc	-	X	X	Korigovaná vzdálenost soutěžícího = Dh-M
Pd	X	X	X	1000-bodový systém, Body za vzdálenost soutěžícího
V	X	X	-	Bodovaná rychlost soutěžícího, který doletěl = D/T
Vh	X	X	X	Znevýhodněná rychlost soutěžícího, který doletěl = D/T x Ho/H
Pv	X	X	-	1000-bodový systém, Body za rychlost soutěžícího, který doletěl
S	X	X	X	Denní výsledek soutěžícího, vyjádřený v Bodech, Kilometrech nebo Umístěních

Poznámka pro výpočtáře:

Před uzavřením příletové pásky, v případě vydání předběžných výsledků se musí předpokládat, že soutěžící, kteří nejsou započítáni, doletěli, s tím, že $Dh \geq Dm$ a $Vh = Vo$, ale nebudou uvedeni v pořadí.

Hodnota „M“ by měla být uvedena v Místních postupech.

8.4 1000-BODOVÝ BODOVACÍ SYSTÉM

8.4.1 Závodní úlohy

a. Denní veličiny

P_m = nejmenší z následujících hodnot: 1000 nebo; $(5 \times D_o) - 250$ nebo;
 $(400 \times T_o) - 200$

F = menší z hodnot 1 nebo $(1,25 \times n_1/N)$

P_{vm} = $2/3 (n_2/N) \times P_m$

P_{dm} = $P_m - P_{vm}$

Maximální denní body daného dne budou menší než 1000 bodů, pokud úlohová vzdálenost je menší než 250 km nebo čas vítěze je menší než 3 hodiny, důsledkem čehož je, že bodové rozdíly jsou omezeny na 4 body za kilometr a 11 bodů za minutu.

Jestliže nikdo nedosáhl cíle, potom P_m = menší hodnotě z 1000 nebo $(5 \times D_o) - 250$

b. Výsledek závodníka

(i) Pro kteréhokoliv závodníka, který doletěl:

P_v = $P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$

P_d = P_{dm}

S výjimkou: když $V_h < 2/3 V_o$ tak $P_v = 0$

(ii) Pro kteréhokoliv závodníka, který nedoletěl:

P_v = 0

P_d = $P_{dm} \times (D_c / D_o)$

(iii) **S = F x (P_v + P_d)**

Pokud většina závodníků doletí, pilot s 2/3 nejlepší rychlosti obdrží asi 1/3 bodů. Všichni, kteří nedoletěli obdrží méně bodů, úměrně jejich vzdálenosti.

8.4.2 Rychlostní úlohy

a. Denní veličiny:

P_m = nejmenší z následujících hodnot: 1000 nebo; $(5 \times D_o) - 250$ nebo;
 $(400 \times T_o) - 200$

F = menší z hodnot 1 nebo $(1,25 \times n_1 / N)$

P_{vm} = $2/3 (n_2/N) \times P_m$

P_{dm} = $P_m - P_{vm}$

Maximální denní body daného dne budou menší než 1000 bodů, pokud úlohová vzdálenost je menší než 250 km nebo čas vítěze je menší než 3 hodiny, důsledkem čehož je, že bodové rozdíly jsou omezeny na 4 body za kilometr a 11 bodů za minutu.

Jestliže nikdo nedosáhl cíle, potom P_m = menší hodnotě z 1000 nebo $(5 \times D_o) - 250$

b. Výsledek závodníka:

(i) Pro kteréhokoliv závodníka, který doletěl:

P_v = $P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$

P_d = P_{dm}

S výjimkou: když $V_h < 2/3 V_o$ tak $P_v = 0$

(ii) Pro kteréhokoliv závodníka, který nedoletěl:

P_v = 0

P_d = $P_{dm} \times (D_c / D_o)$

(iii) **S = F x (P_v + P_d)**

Pokud většina závodníků doletí, pilot s 2/3 nejlepší rychlosti obdrží asi 1/3 bodů. Všichni, kteří nedoletěli obdrží méně bodů, úměrně jejich vzdálenosti.

8.4.3 Vzdálenostní úlohy

a. Denní veličiny:

P_m = nejmenší z následujících hodnot: 1000 nebo; $(5 \times D_o) - 250$

F = menší z hodnot 1 nebo $(1,25 \times n_1 / N)$

Maximální denní body daného dne budou menší než 1000 bodů, pokud úlohová vzdálenost je menší než 250 km, důsledkem čehož je, že bodové rozdíly jsou omezeny na 4 body za kilometr.

b. Výsledek závodníka:

S = F x P_m x D_c / D_o

Všichni piloti obdrží body úměrné jejich vzdálenosti.

8.5 BODOVACÍ SYSTÉM PODLE UMÍSTĚNÍ

8.5.1 Každý soutěžící bude nejprve ohodnocen svým denním výsledkem podle 1000-bodového nebo Kilometrového bodovacího systému, tak obdrží body za umístění podle svého denního pořadí.

8.5.2 Maximální dosažený výsledek podle umístění (P_n) bude nejmenší z:

- a. 20 bodů, nebo
- b. Polovina počtu pilotů, kteří v daném dnu provedli soutěžní vzlet, nebo
- c. Počet pilotů, kteří dosáhli znevýhodněné vzdálenosti (D_h) rovné nejméně D_m .

8.5.3 Denní vítěz obdrží výsledek za umístění rovné ($P_n + 5$); druhý umístěný pilot, ($P_n + 2$); třetí umístěný pilot ($P_n - 1$); čtvrtý umístěný pilot ($P_n - 3$) a každý další pilot o 1 bod za umístění méně. P_n -tý umístěný pilot obdrží výsledek za umístění 1.

8.5.4 Soutěžící, kteří doletí úlohu, ale kteří se umístí níže, než P_n -tý umístěný pilot, obdrží výsledek za umístění 1.

Body za umístění budou proto 25, 22, 19, pak 17, 16 a dále po 1 bodu pro prvních 20 soutěžících, pak 1 bod pro každého soutěžícího, který doletěl a 0 bodů pro ostatní soutěžící ve třídě (tento příklad předpokládá, že 40 nebo více pilotů uskutečnilo platný soutěžní vzlet a 20 nebo více pilotů dosáhlo alespoň 100 km)

8.5.5 V případě shody dvou nebo více pilotů, všichni takoví piloti obdrží stejný výsledek za umístění (jako kdyby byli na svém místě sami). Výsledky za umístění níže umístěných pilotů zůstanou nezměněny.

Například je-li shoda tří pilotů na třetím místě, všichni jsou bodováni, jako by byli třetí a dále umístěný pilot bude bodován na 6. místě.

8.5.6 Piloti, kteří v daném dnu neuskutečnili soutěžní vzlet nebo nedosáhli prvotního výsledku většího, než nula, nebo byli v daném dnu diskvalifikováni, neobdrží žádné body za umístění.

8.6 ZJEDNODUŠENÝ BODOVACÍ SYSTÉM

8.6.1 Každý soutěžící musí být ohodnocen na základě svého denního výkonu - průměrné rychlosti a dosažené vzdálenosti.

8.6.2 Základní myšlenka:

- a. Jeden kilometr změněné vzdálenosti je roven 1 bodu. (P_d)
- b. Rychlost je hodnocena 1 bod za 1 km/hod. (P_v)
- c. Nutno dále použít rychlostní faktor (V-faktor), který má hodnotu 1-3. (V_f)
1 do 250km, 2 do 500km, 3 více než 500km

8.6.3 Soutěžící, který dosáhl cíle bude mít bodový zisk (Skóre P) rovné: $P = P_d + V_f \times P_v$

8.6.4 Soutěžící, který nedoletěl úlohu bude mít bodový zisk (Skóre P) rovné: $P = P_d$

8.7 POHÁR DRUŽSTEV

8.7.1 Každé družstvo bude oceněno denně průměrem poměrného výsledku všech svých pilotů, kteří v daném dnu uskutečnili soutěžní vzlet, podle prvotního bodovacího systému.

8.7.2 Poměrný výsledek je definován jako počet bodů soutěžícího, dělený počtem bodů vítěze daného dne a násobený 1000.

8.8 PENALIZACE A DISKVALIFIKACE

8.8.1 Za nedodržení nebo nesplnění jakéhokoliv pravidla nebo Místního postupu může Ředitel mistrovství udělit penalizace. Přísnost penalizací má rozmezí minimálně od varování až po diskvalifikaci, přiměřeně přestupku. Penalizace, udělené Ředitelem mistrovství budou v souladu s příslušným seznamem penalizací, uvedeným v části 8.9 níže:

- a. 1000-bodový bodovací systém – penalizace jsou aplikovány přímo.
- b. Kilometrový bodovací systém – penalizace jsou aplikovány ekvivalentem 1 km za každých 5 bodů podle tabulky.
- c. Bodovací systém za umístění – kurčení výsledku podle umístění jsou penalizace aplikovány podle použitého bodovacího systému – 1000-bodového nebo kilometrového.

8.8.2 Přestupky, které nejsou v tomto seznamu, mohou být penalizovány podle rozhodnutí Ředitele mistrovství podle znění Sportovního řádu, Všeobecný díl 5.2.

8.8.3 Penalizace budou zveřejněny ve Výsledkové listině toho dne, kdy byla penalizace udělena.

8.8.4 Když je penalizace udělena v den, který nesplňuje požadavky Dne mistrovství (8.2.1), nebo v nesoutěžní dny, nebo v průběhu tréninkového týdne, tak bude penalizace přidána k celkovému výsledku soutěžícího.

Toto pravidlo bude použito u penalizací, udělených z disciplinárních nebo bezpečnostních důvodů a ne u penalizací, udělených za technické chyby.

8.8.5 Soutěžící, který byl diskvalifikován, se musí vzdát své Sportovní licence podle Sportovního řádu FAI, Všeobecný díl 5.3.

8.9 SEZNAM SCHVÁLENÝCH PENALIZACÍ

Druh přestupku	První přestupek	Následný přestupek	Max. penalizace
Překročení max. nebo min. hmotnostního limitu o W kg	W x 2 body	n x W x 2 body	n x W x 2 body
Špatné, pozdní nebo chybějící informace			
Neúplná dokumentace	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu
Neúplná kontrola konfigurace	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu
Pozdní oznámení času odletu > 30 minut po odletu	Varování	10 bodů	25 bodů
Deklarovaný čas odletu se liší od skutečného času	Varování	10 bodů	25 bodů
Výměna Let. zapisovače bez vědomí Organizátorů	10 bodů	20 bodů	25 bodů
Nesprávné nastavení Let. Zapisovače (časový interval mezi fixy > 10 sekund)			
Pozdní odevzdání dokumentace (Let. zapisovač, protokol o přistání do terénu > 30 minut)	Varování	10 bodů	25 bodů
Pozdní odevzdání záložní dokumentace > 60 minut	Varování	10 bodů	25 bodů

Neúplné hlášení o přistání do terénu	Varování	10 bodů	25 bodů
Nesprávný odlet			
Mezi 0 a 0,50 km od odletové pásky	50 bodů	50 bodů	50 bodů
Více než 0,50 km od odletové pásky	Neplatný odlet	Neplatný odlet	Neplatný odlet
Platný start a nesprávný odletový bod	100 bodů	100 bodů	100 bodů
Nesprávný oblet Otočných bodů nebo prostorů			
Více než 0,50 km od hranice sektoru otočného bodu nebo určeného prostoru	50 bodů	50 bodů	50 bodů
Více než 1,00 km od hranice sektoru otočného bodu nebo určeného prostoru	Bez kontroly	Bez kontroly	Bez kontroly
Nebezpečné nebo hazardní létání			
Létání v mracích a nepovolená akrobacie, para 5.1	100 bodů	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Kroužení špatným směrem v místním prostoru	Varování	(n-1) x 25 bodů	Diskvalifikace
Kroužení v prostoru odletu	Varování	(n-1) x 25 bodů	Diskvalifikace
Vlek: předčasné nebo pozdní vypnutí	Varování	(n-1) x 25 bodů	Diskvalifikace
Vlek: prudké stoupání před vypnutím	Varování	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Přílet: protnutí pod stanovenou výškou nebo nadmořskou výškou	Varování	(n-1) x 25 bodů	Diskvalifikace
Přílet: hazardní obraty	Varování	(n-1) x 25 bodů	Diskvalifikace
Přistání: nesprávný směr přistání	Varování	(n-1) x 25 bodů	Diskvalifikace
Létání nad absolutní omezenou nadmořskou výškou (definovanou na předl. Přípravě- sportovní limit), když převýší nadmořskou výšku < 100 m	1 bod/m	n bodů/m	Denní diskvalif.
Létání nad absolutní omezenou nadmořskou výškou (definovanou na předl. Přípravě- sportovní limit), když převýší nadmořskou výšku > 100 m	Přist. do terénu v místě vstupu do prostoru	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Odlet nad limitem nadmořské výšky	1 bod/min.	n bodů/m	Diskvalifikace
Vstup do omezeného nebo zakázaného prostoru vertikálně nebo horizontálně	Přist. do terénu v místě vstupu do prostoru	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Přistání po soumraku	10 bodů/min.	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Podvádění nebo falšování dokumentů			
Falšování dokumentů	Diskvalifikace	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Pokus získat vnější pomoc při hledání stoupavého proudu od nesoutěžícího kluzáku nebo letounu	Denní diskval.	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Ostatní přestupky			
Létání pod vlivem alkoholu	Denní diskval.	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Pozdní nastartování pohonné jednotky po uvolnění z aerovleku	Varování	(n-1)x25 bodů	Diskvalifikace
Pozitivní dopingová kontrola	Viz postupy FAI	Viz postupy FAI	
Penalizace za rozpětí u tříd 15 m & STD (#)	1 bod/cm	1 bod/cm	1 bod/cm
<p>(#) Když rozpětí kluzáku v 15 m třídě nebo ve Standardní třídě překročí 15.000 mm, bude z denního výsledku odečten pevný počet bodů. Výše denních trestných bodů se získá odečtením 0,3 cm od změřeného překročení rozpětí a následným zaokrouhlením tohoto čísla na nejbližší celé cm.</p> <p>Příklady:</p> <p>(i) Překročení rozpětí o 2,7 cm dá denní trestné body $2,7 - 0,3 = 2,4$, což se pak zaokrouhlí dolů na 2 body.</p> <p>(ii) PŘEKROČENÍ ROZPĚTÍ O 3,9 CM DÁ DENNÍ TRESTNÉ BODY $3,9 - 0,3 = 3,6$, COŽ SE PAK ZAOKROUHLÍ NAHORU NA 4 BODY.</p>			

ČÁST 9 STÍŽNOSTI A PROTESTY

9.1 STÍŽNOSTI

9.1.1 Účelem stížnosti je dosáhnout opravy bez nutnosti podat formální protest.

9.1.2 Před Mistrovstvím může být podána stížnost kterýmkoliv Národním aeroklubem. Taková stížnost se může týkat jen chyby organizujícího Národního aeroklubu při plnění propozic při přihlášení nebo způsobilosti nebo odmítnutí přihlášky. Kopie takové stížnosti bude zaslána okamžitě Generálnímu tajemníkovi FAI, který zajistí, že bude informován Předseda Mezinárodní plachtařské komise.

9.1.3 Kdykoliv v průběhu Mistrovství může být podána stížnost prostřednictvím Kapitána družstva Řediteli mistrovství nebo jím určenému úředníkovi. Taková stížnost bude řešena promptně.

9.1.4 Když soutěžící nemá zvláštního Kapitána družstva, může vznést stížnost osobně.

9.2 PROTESTY

9.2.1 Protesty nemohou být vzneseny proti Pravidlům mistrovství.

9.2.2 Protest proti rozhodnutí o stížnosti, jak je popsáno výše v 9.1.2, musí být podána před začátkem Zahajovacího ceremoniálu Mistrovství.

9.2.3 Částka protestního poplatku bude uvedena v Místních postupech. Protestní poplatek bude vrácen, když je protest uznán nebo stažen před slyšením Jury.

9.2.4 Když soutěžící v průběhu Mistrovství není spokojen s penalizací nebo rozhodnutím o stížnosti, má právo protestu.

- a. Takový protest musí být podán písemně v angličtině a musí obsahovat následující části:
 - (i) Bude se odkazovat na rozhodnutí, proti kterému je protest podáván,
 - (ii) Bude obsahovat důvody protestu, a
 - (iii) Bude uvádět opatření, požadovaná protestem
- b. Protest bude předán Řediteli mistrovství nebo jím určenému úředníkovi Kapitánem družstva společně s protestním poplatkem v průběhu 14 hodin (2 hodin v poslední den) od zveřejnění nařízení nebo rozhodnutí, proti kterému je protest podáván.
- c. Když soutěžící nemá zvláštního Kapitána družstva, může podat protest osobně.

9.3 ŘEŠENÍ PROTESTŮ Ředitel mistrovství předá protest neprodleně Předsedovi Jury.

- a. Předseda Jury svolá do 24 hodin po obdržení protestu od Ředitele mistrovství zasedání Mezinárodní Jury (poslední den pokud možno co nejdříve).
- b. Jury vyslechne ve věci jakéhokoliv protestu obě strany a použije správně příslušné Propozice FAI a Pravidla mistrovství. Rozvažování protestu Jury

bude podmíněno účastí všech osob a informací, které pomůžou při jejich rozhodování.

c. Ředitel mistrovství je vázán rozhodnutím Mezinárodní jury.

9.4 ODVOLÁNÍ Kterýkoliv Národní aeroklub se může odvolat k FAI proti rozhodnutí Jury podle ustanovení Sportovního řádu FAI, Všeobecný díl, Kapitola 9.

ČÁST 10 VÝSLEDKY A UDÍLENÍ CEN

10.1 VÝSLEDKY

10.1.1 Definice statutu výsledků:

- a. Výkon: Výsledky soutěžícího, vyjádřené vzdáleností, rychlostí nebo časem. Mohou být zobrazeny pouze na obrazovkách;
- b. Předběžné výsledky: Výkony převedené na body před jakýmkoliv ověřením. Mohou být zobrazeny pouze na obrazovkách;
- c. Neoficiální výsledky: Předběžné výsledky po ověření letových záznamů všech soutěžících a obsahující penalizace;
- d. Konečné výsledky: Neoficiální výsledky po uplynutí protestní doby a po té, co byly projednány všechny protesty.

10.1.2 Všechny Neoficiální a Konečné výsledky musí být publikovány s minimálním zpožděním a musí jasně ukazovat statut těchto výsledků a čas jejich publikování a denní pořadí pilotů a jejich výkon. Neoficiální výsledky budou obsahovat čas vypršení protestní lhůty a Neoficiální a Konečné výsledky budou podepsány Ředitelem soutěže nebo jeho jmenovaným Zástupcem.

Výkony předběžné výsledky musí být zveřejněny co nejdříve, aby se zvýšil zájem médií, veřejnosti a soutěžících o výsledky soutěže.

10.1.3 Celkové výsledky Mistrovství budou konečnými po té, co Jury opustí své funkce. Budou publikovány před uskutečněním Udílení cen.

10.2 UDÍLENÍ CEN

10.2.1 Při závěrečném ceremoniálu by měly vlát vlajky zemí soutěžících, kteří se umístili na prvním (Mistři), druhém a třetím místě a měly by být hrány národní hymny zemí Mistrů. Místní postupy stanoví, jaké vlajky, disky nebo pásky by měly být přineseny soutěžícími.

10.2.2 FAI vyznamená Zlatou, Stříbrnou a Bronzovou medailí v každé třídě soutěžících, kteří se umístili samostatně první, druhí a třetí.

- a. Až 10 diplomů bude vyznamenána první třetina soutěžících v každé třídě.
- b. Putovní poháry budou v držení vítězů až do okamžiku, kdy je vrátí zpět do soutěže pro následující Mistrovství.
- c. Organizátoři udělí ceny nejméně 25 % nejlépe umístěných soutěžících v každé třídě a předá upomínkové medaile nebo odznaky všem soutěžícím, jejich pomocníkům a funkcionářům.
- d. Denním vítězům mohou být předány malé ceny.

10.2.3 BUDE VYHLÁŠEN POUZE JEDEN MISTR. KDYŽ DVA NEBO VÍCE PILOTŮ MÁ PO POSLEDNÍM SOUTĚŽNÍM DNU STEJNÝ POČET BODŮ, POŘADÍ MEZI TĚMITO PILOTY BUDE URČENO DENNÍMI VÝSLEDKY. MISTREM BUDE TEN PILOT, KTERÝ MÁ VÍCE DENNÍCH VÍTĚZSTVÍ. POKUD DÁLE EXISTUJE SHODA, MISTREM BUDE TEN, KDO MÁ VÍCE DRUHÝCH MÍST, A TAK DÁLE.

ČÁST 11 MÍSTNÍ POSTUPY

Organizátoři Mistrovství použijí tohoto průvodce pro své Místní postupy. Každý místní postup je definován příslušným číslem odstavce Dodatku A.

Podrobnosti v **Části A PODROBNOSTI MISTROVSTVÍ** musí být úplné.

Místní postupy musí být před tím, než budou publikovány postoupeny jako samostatný dokument pracovní skupině pro Dodatek A, která jej musí před publikováním schválit. K zabezpečení tohoto schvalovacího procesu musí být předloženy pracovní skupině pro Dodatek A nejpozději šest měsíců před zahajovacím ceremoniálem.

Místní postupy by neměly být publikovány na žádném publikačním místě včetně webové stránky před tím, než budou schváleny. To proto, že je třeba se vyhnout zmatkům, vzniklým změnami, které jsou součástí schvalovacího procesu.

Mezinárodní plachtařská komise schválí návrhy Jury a Stewardů.

Po schválení mohou být Místní postupy publikovány jako samostatný dokument nebo včleněny do Pravidel Dodatku A s tím, že každý místní postup bude vložen za příslušné pravidlo při použití rozlišujícího fontu.

A PODROBNOSTI MISTROVSTVÍ

Název soutěže

Místo konání soutěže

Časový rozvrh

Termín předběžných přihlášek
Termín konečných přihlášek 3.4.1
Konečný termín pro změnu Třídy 3.4.3b
Konečný termín pro schválení nových Zapisovačů letu GNSS 5.4.a
Uzavření letiště pro tréninkové lety
Neoficiální trénink
Registrační období 3.5.1/3.5.2
Oficiální trénink 1.2.3
První oficiální shromáždění Kapitánů družstev
Uzávěrka změn v konfiguraci 4.1.2b
Zahajovací ceremoniál 1.2.3
Soutěžní létání 1.2.3
Závěrečná party 1.2.3
Závěrečný ceremoniál a Udílení cen 1.2.3

Funkcionáři soutěže

Ředitel soutěže
Zástupce ředitele
Osoba stanovící úlohy (Hlavní rozhodčí)
Hlavní výpočtář

Mezinárodní Jury

Předseda
Členové

Stewardi

Hlavní Steward
Steward(i)

Adresy pro korespondenci a přihlášky

B VŠEOBECNĚ

- 1.1 Další cíle Mistrovství
- 1.3.1 Třídy Mistrovství
- 1.4.1 Další bezpečnostní pravidla
- 1.4.3 Národní požadavky, týkající se dopingové kontroly

C NÁRODNÍ DRUŽSTVA

- 3.4.2 Vklad
- 3.4.3a. Počet povolených přihlášek na Národní aeroklub
- 3.4.3c. Celkový počet povolených přihlášek
- 3.4.3c. Postupy při zajištění více než 50 přihlášek v jedné třídě
- 3.5.4a. Další požadovaná dokumentace
- 3.5.4b. Dokumenty požadované na palubě kluzáku za letu
- 3.6.1 Krytí pojistky odpovědnosti proti škodám na třetích osobách

D TECHNICKÉ POŽADAVKY

- 4.1.1 *pozn.* Další povinné vybavení
- 4.1.2b. Přístroje, které musí být vyjmuty z kluzáku
- 4.1.2 *pozn.* Požadavky na značky pro vysokou viditelnost
- 4.1.2 *pozn.* Instalace přenašečů dat GNSS pro veřejná zobrazení
- 4.2.2 *pozn.* Postupy pro kontrolu hmotnosti letadla

E VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY

- 5.2 Jednotky měření
- 5.3.1a. Požadovaná rádiová komunikace pro spojení s letovými provozními službami
- 5.3.1b. Požadavky na přenos dat
- 5.3.1c. Rádiové frekvence, které budou použity během Mistrovství
- 5.3.1d. Frekvence určené pro bezpečnost letů.

F ÚLOHY

- 6.1 Typy vyhlašovaných úloh

G **SOUTĚŽNÍ POSTUPY**

- 7.1d. Požadavky na vypouštění vodní přítěže na místě vzletu
- 7.2.2 Hranice místa soutěže
- 7.3.2 Postupy pro vzlet motorových kluzáků
- 7.3.3 *pozn.* Prostory, kde je zakázáno průběžně kroužit nebo je povolen pouze jeden směr
- 7.4.2 Typy a definice odletů, které budou používány
- 7.4.3a. Radiové postupy pro ohlášení odletu
- 7.4.3b. Výškové postupy pro odlety
- 7.4.5 Požadavky na značku úlohy
- 7.4.5a. Časový interval mezi odlety, je-li použita značka úlohy
- 7.6.1 Hranice soutěžního prostoru
- 7.6.2a. Pokyny pro skutečné přistání do terénu
- 7.6.4 Opatření a požadavky pro zpětné aerovleky
- 7.7.1 Druhy a definice soutěžících, kteří doletěli a které budou použity
- 7.7.1a. Minimální výška a maximální nadmořská výška příletové pásky, nebo
- 7.7.1b. Minimální a maximální nadmořské výšky pro příletový kruh
- 7.7.3a. Doletové postupy
- 7.8.1 Přistávací postupy
- 7.9 Předávání letové dokumentace

H **BODOVÁNÍ**

- 8.1 Druh bodovacího systému
- 8.1.1 Bodování Poháru družstev
- 8.2.4 Seznam znevýhodnění
- 8.3.2 Penalizace za Přistání do terénu (M)

I **PROTESTY**

- 9.2.3 Hodnota protestního poplatku

J **UDÍLENÍ CEN**

- 10.2.1 Požadavky na vlajky, disky a pásky

KONTROLY KONFIGURACE PW5

Jedním z cílů Světové třídy a kluzáku Světové třídy je dát rovné šance pilotům, účastníkům se soutěže.

Kluzákem Světové třídy je aktuálně (Leden 2002) PW-5, konstruovaný a vyráběný v Polsku. Byl vybrán Mezinárodní plachtařskou komisí FAI v březnu 1994 po výsledcích výběrového řízení na design & prototyp, které se konalo v Oerlinghausenu, Německo, na přelomu září a října 1992.

Status PW-5 jako kluzáku Světové třídy platí až do března 2009, to znamená 15 let po certifikaci typu v březnu 1994, pokud před uplynutím tohoto termínu nebude dále vyhovovat jedna nebo více podmínek smlouvy mezi FAI a Technickou univerzitou ve Varšavě (září 1997).

Jak je požadováno Mezinárodní plachtařskou komisí FAI, PW-5 je plně certifikován polským úřadem, který potvrzuje letovou způsobilost na základě požadavků předpisu JAR-22, v kategorii U, s povolením létání v mracích a omezenou akrobacií.

Omezení, daná Letovou příručkou, jsou:

Maximální hmotnost:	300 kg
Maximální prázdná hmotnost:	190 kg
Maximální zatížení kabiny:	110 kg
Minimální hmotnost pilota + padáku:	55 kg

Všeobecný popis letadla včetně třípohledového nákresu, je uveden v Letové příručce, strany 1.3 a 1.4.

PW-5 je v současné době (leden 2002) vyráběn dvěma výrobci, oběma z Polska: PZL Swidnik (od r. 1994) a PZL Bielsko 1 (od r. 2000). Dvě verze mají několik rozdílných rysů a příslušenství, ale podle požadavků FAI je vnější geometrie a hmotnost kluzáků stejná.

TECHNICKÉ KONROLY

K ujištění, že soutěžní kluzáky v té samé soutěži mají stejné letové výkony, budou provedeny dvě základní kontroly:

1. Kontrola vnější geometrie, určená k ověření, že tvar, velikost, stav vnějšího povrchu kluzáků jsou stejné, takže proud vzduchu přes vnější povrch přivodí stejné charakteristiky; a
2. Kontrola hmotností kluzáku, určená k ověření, že vzletová hmotnost je u všech kluzáků stejná.

Podle Dodatku A Sportovního řádu, „Každý kluzák musí být k dispozici Organizátorům nejméně 72 hodin před předletovou přípravou prvního dne mistrovství pro schvalovací kontrolu v konfiguraci, v jaké bude provozován. Tato konfigurace musí zůstat v průběhu celé soutěže nezměněna.“

1. Kontroly geometrie

MĚLY BY BÝT PROVEDENY NÁSLEDUJÍCÍ KONTROLY GEOMETRIE:

Rozpětí křídel Bude kontrolována nominální hodnota 13.440 mm za předpokladu rozumné tolerance vzhledem k tepelným efektům. Měření bude provedeno v souladu se Sportovním řádem – díl 3, článek 7.1.3.

Části křídel Ke kontrole profilu ve třech rozdílných částech po rozpětí každého křídla jsou použitelné velmi přesné šablony.

Kryty mezi křídlem a trupem Ke kontrole správné velikosti a tvaru krytu na odtokové hraně každého křídla je použitelná šablona.

Kryty kola Ke kontrole správné velikosti a tvaru krytů předního kola a zadního (hlavního) kola jsou použitelné šablony.

Změna obtékání Kontroly budou zaměřeny na dodržení Sportovního řádu, část 3, odstavec 7.7.5, který stanoví: „Jakékoliv modifikace, mající za následek jiné obtékání kluzáku, jsou zakázány. Jedná se zejména o používání vířivých zařízení, aerodynamických kapotáží a speciální úpravy povrchu. Výjimky tvoří pouze:

- (i) Ukazatel bočení (bavlnka),
- (ii) Sonda celkové energie,
- (iii) Přílnavá páska k zalepení mezer mezi křídly, trupem a ocasem.

Zalepování mezi pohyblivými řídicími plochami a pevnou konstrukcí není povoleno.“

Další prohlídka Vizuálně ověřit jakoukoliv abnormálnost vnějšího povrchu a tvaru kluzáku.

2. Kontroly hmotnosti

MĚLY BY BÝT PROVEDENY NÁSLEDUJÍCÍ KONTROLY HMOTNOSTI:

Váhy K dispozici by měly být alespoň dvoje váhy, umístěné samostatně na předním a hlavním kole, dovolující dvě současná měření, jejichž součet dá celkovou hmotnost. Váhy musí mít vhodný rozsah (nejméně 350 kg) a přesnost (± 1 kg při 300 kg).

Vzletová hmotnost V průběhu tréninkového období, nejpozději tři dny před zahájením soutěže, určí Ředitel vzletovou hmotnost kluzáku, která bude stejná pro všechny soutěžící kluzáky. Je obvyklé, že hodnota této hmotnosti bývá 300 kg, což je rovno maximální povolené hmotnosti. Důvodem je, že mezi soutěžícími je alespoň jeden těžký pilot, který dosahuje hmotnostního limitu bez přidání jakékoliv přítěže (jak se zatím stalo na všech třech mistrovstvích světa, která se dosud uskutečnila k lednu 2002). K dosažení stejné hmotnosti bude každému kluzáku přidělena stálá přítěž, která bude umístěna pod sedadlem pilota. Je povolena přítěž ocasní části.

Další vážení Vřele se doporučuje, aby byla provedena další vážení a jejich výsledky byly zaznamenány a byly k dispozici u každého pilota, kterého se to týká:

- a. Prázdný kluzák, t. j. bez pilota a padáku, ale včetně volných částí, jako jsou termosky, pití, kotvy, další oblečení atd;
- b. Pilot
- c. Padák.

KONTROLA CENTRÁŽE

Ověřit dodržení Sportovního řádu – díl 3, odst. 7.7.5 d, který zní: „Jakékoliv zařízení, umožňující změnu centráže za letu, je zakázáno.“

ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ

Podle Sportovního řádu – díl 3, odst. 7.7.5 b „Elektrická a elektronická zařízení jsou povolena včetně přístrojů a navigačních pomůcek.“

NAMÁTKOVÉ KONTROLY

V průběhu soutěžních dní, když jsou kluzáky transportovány z parkovacího prostoru na místo vzletu, může funkcionář, určený Ředitelem, namátkově kontrolovat hmotnost kluzáků.

PŘÍPADY, KDY PŘEDEM DANÁ HODNOTA HMOTNOSTI KLUZÁKU NESOUHLASÍ, JSOU NAHLÁŠENY ŘEDITELI.

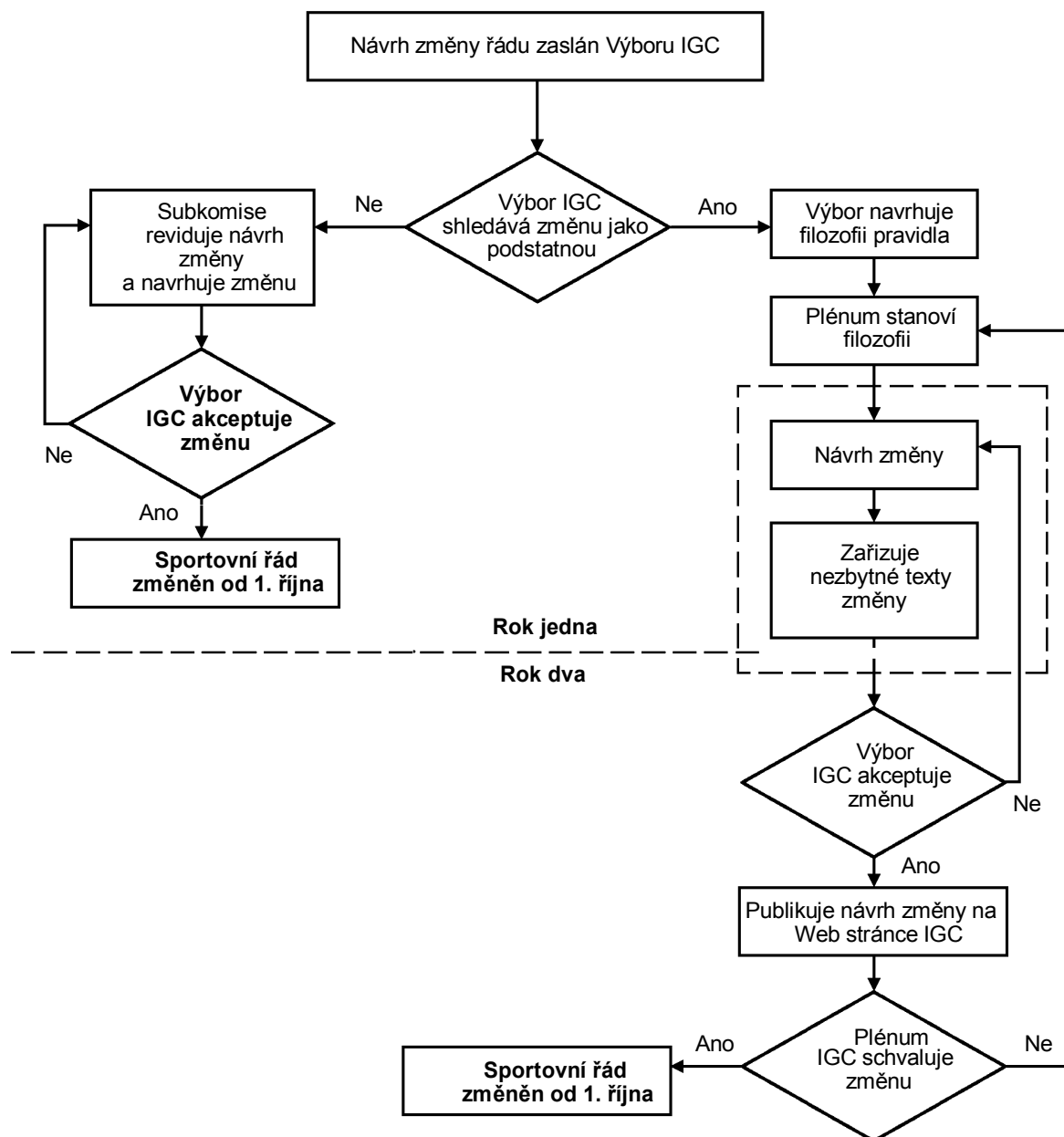
REVIZE SPORTOVNÍHO ŘÁDU A PROCES ZMĚN

Návrh na změnu Sportovního řádu nebo jeho dodatků musí být předán Výboru Mezinárodní plachtařské komise nejméně šest měsíců před další Plenární schůzí Mezinárodní plachtařské komise. Návrh musí uvádět odstavec, kterého se to týká a uvést důvody dané změny. Upřednostňuje se, když je navrhovaná změna ve formátu Řádu.

Výbor zreviduje návrh a určí, zda je podle podkomise odborníků opodstatněný“ nebo ne. Výbor určí podkomisi odborníků postupy k objasnění stávajících pravidel, nebo připraví dokumenty k diskusi opodstatněných návrhů k uvážení na další Plenární schůzi. Filozofie opodstatněného návrhu bude uvážena a upravena na Plenárním zasedání. Podkomise odborníků předloží Výboru daný návrh zpět a bude zkoumán, jak je požadováno. Před následujícím Plenárním zasedáním bude navrhovaná změna publikována na Web stránce Mezinárodní plachtařské komise tehdy, když byla navržena ke schválení nebo vrácení. Podrobnosti viz následující schéma činnosti.

OBMĚNA ŘÁDU VSTUPUJE V PLATNOST 1. ŘÍJNA, KTERÝ NÁSLEDUJE PO SCHVÁLENÍ VÝBOREM. PODSTATNÁ ZMĚNA VSTUPUJE V PLATNOST 1. ŘÍJNA, NÁSLEDUJÍCÍHO PO ZASEDÁNÍ MEZINÁRODNÍ PLACHTAŘSKÉ KOMISE, NA KTERÉM BYLA SCHVÁLENA, S VÝJIMKOU DOPLŇKŮ K BEZPEČNOSTI LETŮ, KTERÉ MOHOU BÝT SCHVÁLENY VÝBOREM PŘED ZASEDÁNÍM MEZINÁRODNÍ PLACHTAŘSKÉ KOMISE.

Revize a postup změn sportovního řádu (Dodatku A)



IGC seznam znevýhodnění