

OBSAH

<u>Odstavec</u>	<u>Týká se</u>	<u>Strana</u>	<u>Odstavec</u>	<u>Týká se</u>	<u>Strana</u>
CÁST 1	<u>VŠEOBECNE</u>	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	Trídy mistrovství	3	7.4.3	Odletové postupy	24
1.4	Odpovednosti organizátoru	4	7.4.4	Platnost odletu	25
			7.4.5	Znacka v záznamu (Event Marker)	25
			7.4.6	Nové odlety	26
			7.4.7	Sdelení času odletu	26
CÁST 2	<u>FUNKCIONÁRI MISTROVSTVÍ</u>	5	7.5	Otocné body a určené prostory	26
2.1	Reditel mistrovství	5	7.6	Pristání do terénu	26
2.2	Stevardi a clenové Jury	5	7.6.1	Hranice soutěžního prostoru	26
2.2.1	Stevardi	5	7.6.2	Skutecné pristání do terénu	27
2.2.2	Mezinárodní Jury	6	7.6.3	Virtuální pristání do terénu	27
			7.6.4	Zpetné aerovleky	27
CÁST 3 –	<u>NÁRODNÍ DRUŽSTVA</u>	7	7.7	Prílety	27
3.1	Volba družstev	7	7.7.1	Volby príletu	27
3.2	Kvalifikace	7	7.7.2	Definice	28
3.3	Odpovednosti kapitána družstva	7	7.7.3	Príletové postupy	28
3.4	Prihláška	8	7.8	Pristání	28
3.4.1	Podání prihlášky	8	7.9	Letová dokumentace	29
3.4.2	Vklad	8			
3.4.3	Piloti	8			
3.4.4	Odmítnutí prihlášek	8			
3.5	Registrace	9	CÁST 8	<u>BODOVÁNÍ A PENALIZACE</u>	30
3.6	Pojištění	9	8.1	Bodovací systémy	30
			8.2	Společná pravidla	30
CÁST 4	<u>TECHNICKÉ POŽADAVKY</u>	10	8.2.1	Den mistrovství	30
4.1	Kluzáky a vybavení	10	8.2.2	Denní výsledky	30
4.2	Maximální hmotnostní omezení letadel	11	8.2.3	Soutěžící, který doletí	31
4.3	Soutěžní císla	12	8.2.4	Znevýhodnění	31
			8.2.5	Penalizace	31
			8.2.6	Celkové výsledky	31
CÁST 5	<u>VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY</u>	13	8.3	Definice bodovacích velicin	31
5.1	Všeobecne	13	8.3.1	Dny mistrovství	32
5.2	Predletová příprava	13	8.3.2	Soutěžící	33
5.3	Vnější pomoc soutěžícím	13	8.4	1000-bodový bodovací systém	34
5.3.1	Radiové vysílace a přijímaci	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
CÁST 6	<u>ÚLOHY</u>	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	Vysvetlení úloh	17	8.9	Seznam schválených penalizací	39
6.3.1	Soutěžní úloha	17			
6.3.2	Rychlostní úloha pres určené prostory	18	CÁST 9	<u>STÍŽNOSTI A PROTESTY</u>	40
6.3.3	Rychlostní úloha volená pilotem	19	9.1	Stížnosti	40
6.3.4	Úloha na vzdálenost pres určené prostory	20	9.2	Protesty	40
6.3.5	Úloha na vzdálenost volená pilotem	21	9.3	Rešení protestu	41
			9.4	Odvolání	41
CÁST 7	<u>SOUTEŽNÍ POSTUPY</u>	22			
7.1	Startovní rozestavení	22	CÁST 10	<u>VÝSLEDKY A UDÍLENÍ CEN</u>	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			
7.2.4	Prerušení vzletu	22	CÁST 11	<u>MÍSTNÍ POSTUPY</u>	43
7.3	Vzletové postupy	23			
7.3.1	Pocet vzletu	23	Príloha 1	Kontroly konfigurace PW5	46
7.3.2	Motorové kluzáky	23	Príloha 2	Revize sportovního rádu a proces zmen	49
7.3.3	Prostory vypnutí	23	Príloha 3	Postup nabídky	51

PREDBEŽNÉ POZNÁMKY

- a) Místní postupy popisují místne příslušné provozní postupy a doplňují tato Pravidla.
- b) V tomto doplnku slova „musí“, „bude“ a „nesmí“ znamenají povinné požadavky; „mel by“ znamená doporučení; „muže“ znamená to, co je dovoleno a „budoucí“ znamená to, co se stane.
- c) Je-li kdekoliv v tomto dokumentu užito 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 včleneny jako necíslované odstavce při použití písma *Arial, velikosti 10, psaného kurzívou*.
- f) Příloha 3 – Postup nabídky pro Mistrovství světa – ještě není včlenena v tomto dokumentu. Novelizovaná elektronická verze postupu nabídky se zpracovává a bude přidána, jakmile bude k dispozici.

CÁST 1 VŠEOBECNE

1.1 CÍLE MISTROVSTVÍ

Cíle jsou:

- a. Urcit mistra v každé soutěžní třídě na základě pilotova výkonu ve stanovených úkolech;
- b. Podporovat přátelství, spolupráci a výmenu informací mezi piloty-plachtari všech národu;
- c. Zvyšovat celosvětový vývoj plachtarského veřejného mínění;
- d. Podnecovat technický a provozní rozvoj sportu;
- e. Podnecovat 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 rádem, všeobecný díl a díl 3 (Kluzáky a Motorové kluzáky), zvláště podle kapitoly 7 dílu 3 a podle tohoto dokumentu, který je schválen plénem Mezinárodní plachtarské komise a který je konstituován jako Dodatek A k dílu 3. Jakýkoliv soutěžící nebo kapitán družstva, který porušuje nebo toleruje porušování těchto pravidel bude dočasne vyrazen nebo diskvalifikován z mistrovství.

1.2.2 Vítezem je pilot, který má nejvyšší celkový počet bodu, získaný součtem jeho bodu v každém soutěžním dnu mistrovství. V případě shody, viz odstavec 10.2.3. Vítez v příslušné třídě bude vyznamenán titulem Mistr světa, uskuteční-li se nejméne 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 dnu včetně dvou dnu, ve kterých se uskuteční zahajovací a závěrečný ceremoniál. V průběhu podniku musí být vyhlášen alespon jeden odpocinkový neletový den. V průběhu 7 dnu, bezprostředne přecházejících zahájení mistrovství, může být pro všechny soutěžící vyhlášeno období oficiálního soutěžního tréninku.

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

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 organizátoru a další jazyky mohou být použity podle úvahy organizátoru.

1.3 TRÍDY MISTROVSTVÍ

1.3.1 Mistrovství může obsahovat jednu nebo více tříd, jak jsou popsány v hlavní části dílu 3 Sportovního rádu, 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 ODPOVEDNOSTI ORGANIZÁTORU

1.4.1 Povinností organizátoru 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, otcné a kontrolní body a elektronickou verzi databáze startovních, otcných a kontrolních bodů ve standardním formátu Mezinárodní plachtarské komise pro soubory dat otcných 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 organizátoru a měly by být distribuovány volně.

1.4.3 Organizátoři budou provádět dopingové kontroly v souladu s Pravidly FAI a Národními požadavky, jak jsou uvedeny v Místních postupech.

1.4.4 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 dostávat a zkoumat stížnosti, týkající se špatného leteckého jednání. Komise nemá disciplinární pravomoci, ale může pokárat pilota a žádá se na ní, aby upozornila organizátory, pokud pilot opakovaně páchá přestupky proti běžnému leteckému jednání.

1.4.5 Organizátoři musí platit schvalovací poplatky FAI podle rozhodnutí Mezinárodní plachtarské komise.

1.4.6 Cestovní a pobytové výdaje Mezinárodních funkcionářů (Jury a Stewardů) jsou v odpovědnosti organizátoru.

Ostatní náležitosti mohou být dohodnuty s jednotlivým funkcionářem.

CÁST 2 FUNKCIONÁRI MISTROVSTVÍ

2.1 REDIEL MISTROVSTVÍ

- 2.1.1 Reditel mistrovství musí být všeobecným řídicím orgánem mistrovství a musí být schválen Mezinárodní plachtarskou komisí. Ku své pomoci bude mít svého zástupce a technické funkcionáře. Reditel mistrovství odpovídá za dobré vedení a hladký a bezpečný průběh Mistrovství.
- Ciní operativní rozhodnutí v souladu s pravidly Sportovního rádu a Mistrovství. Rozhodnutí musí být publikováno bez prodlení písemně na Oficiální informační tabuli v místnosti předletových příprav.
 - Muže penalizovat nebo diskvalifikovat soutěžícího za obcházení nebo nedodržování pravidel.
 - Je-li o to požádán, může podávat svedectví Mezinárodní jury.
 - Publikuje seznam přijatých oficiálních přihlášek, s minimální prodlevou vydává denní výsledky a oznamuje úplné výsledky svému Národnímu aeroklubu a FAI.
- 2.1.2 Reditel a nebo jeho jmenovaný zástupce musí být po celou dobu konání mistrovství přítomen v místě konání mistrovství.

2.2 STEVARDI A CLENOVÉ 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 rád FAI, všeobecný díl a díl 3; Rukovet FAI pro členy Mezinárodní jury a Pravidla a Místní postupy mistrovství.

- 2.2.1 **Stevardi** Organizátoři mohou nominovat Hlavního stewarda, a to nejméne jeden rok před začátkem podniku, plus alespon jednoho dalšího stewarda, kteří jsou jiné národnosti, než organizátor. Výjimka může být udelená v případě, když na poslední chvíli dojde k odreknutí. V takovém případě může být steward nahrazen jiným jakékoliv národnosti a předpokládá se souhlas ostatních stewardu.
- Nominace musí být schváleny Mezinárodní plachtarskou komisí.
 - Jeden steward musí být přítomen v místě konání soutěže v průběhu všech hlavních provozních činností včetně období oficiálního tréninku.

Hlavní odpovědností Hlavního stewarda je ujistit se o včasné a úplné splnění všech organizačních aspektu soutěže.

Úlohou Stewardu je radit a nebo pomáhat Reditelé, Mezinárodní jury, Kapitánům družstev a soutěžícím. Stevardi musí mít rozsáhlé zkušenosti z plachtarských soutěží a řídit se návody, uvedenými v Rukoveti Stewarda Mezinárodní plachtarské komise.

2.2.2 **Mezinárodní jury**

- a. Nominovaná jury se musí skládat z Předsedy Jury plus dvou členů. Předseda musí být určen Mezinárodní plachtarskou komisí. Oba členové budou běžně určení Mezinárodní plachtarskou komisí, s výjimkou, že při zvláštních okolnostech může být předseda zmocněn určit jednoho člena po konzultaci s Předsedou Mezinárodní plachtarské 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 protestu, a
 - (ii) Jsou přítomni v místě konání soutěže v závěrečný den soutěže ke slyšení protestu, vzniklých v poslední den soutěže a zúčastní se závěrečného zasedání Jury k potvrzení výsledku.
- 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 nečiní, má Předseda právo zastavit Mistrovství až dokud zasedání Jury nerozhodne o situaci.
- c. Jury má právo ukončit Mistrovství, jestliže organizátoři nedodržují 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 mimorádné 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 dosaženo 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 protestu 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 nezávislími 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.

CÁST 3 NÁRODNÍ DRUŽSTVA

3.1 VOLBA DRUŽSTEV Každý národní aeroklub může nominovat svého vlastního Kapitána družstva, soutěžící a pomocníky. Národní aerokluby potvrdí organizátorům (bežně 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 jakémkoliv 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 vyplynou z porádku 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 rádu 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 prukazu pilota nebo podobného dokumentu, vydaného a podepsaného úřady země, ve kterém je kluzák registrován nebo země, kde se koná Mistrovství;
- e. Znat, rozumet a dodržovat Sportovní rády FAI a Pravidla a Postupy, vydané pro daný podnik.

Kapitán družstva

? *Mel 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 organizátoru.*

? *Může být soutěžící nebo pomocník, ale dává se přednost tomu, že bude dalším mimo tyto funkce.*

Pomocník může být jakékoliv národnosti.

3.3 ODPOVEDNOSTI KAPITÁNA DRUŽSTVA Kapitán družstva reprezentuje svůj Národní aeroklub a je spojovacím článkem mezi poradateli 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. Mel by usilovat o zajištění rádného vedení členu 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 Osvedčení o letové způsobilosti nebo Povolení k letu soutěžního kluzáku členy svého družstva, za dodržování zákona vlastní země a země organizátora.
- c. Je odpovědný za to, že všichni členové jeho družstva obdrží všechny informace, podané na jakémkoliv předletové přípravě Mistrovství a že jim rozumí.

3.4 PRIHLÁŠKA

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 organizátoru. Výjimky mohou být učiněny u přihlášek z jiné polokoule.

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

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 plachtarskou komisí a specifikován v Místních postupech, avšak ne větší, než dva piloty a jednoho náhradního pilota v každé třídě. Náhradní pilot může nahradit nominovaného pilota v případě odreknutí jeho účasti.

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

c. Jakýkoliv počet přihlášek až do počtu 120 je povolen, existuje-li důkaz že podmínky a Místní postupy to bezpečně umožňují (jak je uvedeno v části 1.4.1). Organizátoři zabezpečí rozdělení tříd, převyšujících 50 přihlášek, do skupin losováním. Postupy budou specifikovány v Místních postupech tak, aby:

- (i) Strídání pilotů mezi skupinami zajistilo stejnou možnost pilotů soutěžit každý s každým, a
- (ii) Byly zajištěny rozdílné body odletu a úlohy pro každou skupinu.

d. Úradující Mistr může soutěžit jako další člen svého družstva.

e. Dvousedadlové kluzáky mohou soutěžit ve Volné třídě, a to jak v sólu, tak ve dvojím obsazení. Jestliže pilot hodlá létat s více, než jedním ko-pilotem, musí před začátkem podniku předat Organizátorům seznam těchto ko-pilotů se zamýšleným poradím. Jestliže ko-pilot nemůže letět, nesmí za něj nastoupit žádný další. Ve výsledcích smí být uveden pouze nominovaný pilot – velitel letadla. Oba členové posádky na palube dvousedadlovky musí splňovat požadavky na soutěžící podle 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 termínu pro přihlášení.

3.5 REGISTRACE

- 3.5.1 Po příjezdu do místa konání soutěže se musí každý Kapitán družstva a jeho soutěžící přihlásit v Registracním středisku organizátora ke kontrole své dokumentace a aby mohl obdržet jakékoliv doplňující informace.
- 3.5.2 Po uzavření registrace není povolena žádná smena kluzáku nebo pilotu. Pilotum, 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 preklady:
- a. Písemný prukaz o pojištění nebo karty zdravotního pojištění.
 - b. U pilotu:
 - (i) Prukaz o národnosti nebo potvrzení o míste bydlište (Všeobecný díl FAI 3.7);
 - (ii) Platný pilotní prukaz nebo odpovídající dokument a prukaz o kvalifikaci, týkající se hodin a odznaku; a
 - (iii) Sportovní licenci FAI, platnou pro rok pořádání soutěže.
 - c. U kluzáku:
 - (i) Platné Osvedčení letové zpusobilosti nebo Povolení k letu; a
 - (ii) Certifikát o pojištění kluzáku proti škodám na tretích osobách.
- 3.5.4 Organizátoři uvedou v Místních postupech:
- a. Zda budou požadovány další dokumenty, a
 - b. Které dokumenty musí být na palube kluzáku behem letu.

3.6 POJIŠTENÍ

- 3.6.1 Pojištění proti škodám na tretích osobách, jak je uvedeno v Místních postupech, je odpovedností přihlašujícího Národního aeroklubu.
- 3.6.2 Osobní zdravotní pojištění, kryjící nehody a onemocnení vctne nákladu na místní hospitalizaci a nákladu na dopravu zpět do domovské zeme clenu družstva, je požadováno po všech clenech družstva.
- 3.6.3 Požadovanou pojistku by melo být možno uzavřít v míste konání soutěže.

CÁST 4 – TECHNICKÉ POŽADAVKY

4.1 KLUZÁKY A VYBAVENÍ

4.1.1 Soutěžící si zajistí kluzáky, transportní vozy, auta pro zpetný odtah a ostatní vybavení včetně Letových zapisovaců GNSS, radiostanic, kyslíkových systémů, padáku a primerené výbavy pro plnění soutěžních úkolů, odpovídající úrovni podniku.

- a. Letová způsobilost, bezpečnost a bezpečné ovládání soutěžních kluzáku 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.

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 předletovou přípravou prvního dne mistrovství pro schvalovací kontrolu v konfiguraci, v jaké bude provozován. Tato konfigurace musí zůstat v průběhu celé soutěže nezměněna. Na palube 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 koncu křídel. Za změnu konfigurace je považováno, když tvar nebo rozměry původní konstrukce jsou upraveny a nebo, když je u motorových kluzáku 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 palube vysílat údaje GNSS pro veřejné zobrazení letových údajů GNSS v průběhu soutěžních letů. Takové zobrazování nezачne dříve, než bude otevřena odletová páska a aktuální poloha kluzáku 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 koncu křídel, ale nikoliv úplné krajní panely křídel.

Jestliže poškození nebylo vinou pilota, může být vyměněno se souhlasem reditele 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:
- Volná třída – 750 kg, s výjimkou dvousedadlových motorových kluzáku, převyšujících 750 kg, které mohou létat při své aktuální hmotnosti, ale nesmí nést použitelnou zátěž.
 - Trída 18 m – 600 kg.
 - Trída 15 m a Standardní třída – 525 kg.
 - Klubová třída – není povolena žádná vodní přítež.
 - Svetová třída – 300 kg
 - Organizátoři mohou uplatnit další omezení k výše uvedeným maximálním vzletovým hmotnostem, a to ve spojitosti s jakýmkoliv 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. Pridávání závaží za bodem vážení je zakázáno.

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

Poznámka:

- ? *Mezinárodní plachtarská komise uložila OSTIV-SDP přehodnotit maximální potvrzenou vzletovou hmotnost pro všechny kluzáky Volné třídy.*
- ? *Omezení Třídy 18 m bude přehodnoceno Plénem Mezinárodní plachtarské komise v r. 2003.*

4.3 SOUTEŽNÍ 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 % tetivy 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 zmenili soutěžní čísla, která mohou být považována za podobná, zamenitelná či nesplňující tento odstavec 4.3. Soutěžícím, kteří nesplní požadavky Organizátoru mohou být odepřeny soutěžní vzlety.

Soutěžní čísla na kluzácích a vozidlech nejen pomáhají organizátorům a ostatním soutěžícím k identifikaci kluzáku, ale také umožňují veřejnosti a médiím rozpoznat kluzák, pilota, doprovod a zemi.

CÁST 5 VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY

5.1 VŠEOBECNE Létání v mracích a nepovolená akrobacie jsou zakázány. Nesmí být používány jakékoliv obraty, ohrožující ostatní. Takové obraty mohou být penalizovány. Soutěžící se musí vyvarovat vypouštět vodní přítěž jakýmkoliv způsobem, který by ovlivnil ostatní soutěžící kluzáky.

5.2 PREDLETOVÁ PŘÍPRAVA Predletová 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 měřící jednotky a casy, pokud již nebyly stanoveny v Místních postupech.

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

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

5.3 VNEJŠÍ POMOC SOUPEŽÍCÍM 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 vysílání a přijímání 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 neuvedou další požadavky v Místních postupech.

b. Jakýmkoliv jiný přenos údajů mezi závodníky nebo mezi nimi a zemí, než je požadován organizátory, je zakázán.

c. Vysílání se může uskutečňovat pouze na frekvencích, předepsaných organizátory.

d. 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 zapisovací GNSS.

- a. Budou akceptovány všechny letové zapisovace GNSS, schválené Mezinárodní plachtarskou komisí alespon dva měsíce před zahajovacím dnem. S každým letovým zapisovacem musí být předloženo osvědčení o kalibraci.

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

- b. Mohou být použity dva letové zapisovace GNSS. Jeden bude organizátorem označen jako primární a druhý jako záložní.
- c. Záznamový interval Letového zapisovace GNSS musí být nastaven na 10 sekund nebo méně. Nesplnění může být penalizováno.
- d. Letové zapisovace budou zapnuty nejpozději dvě minuty před vzletem, aby se vytvořila základní linie nadmořské výšky. U motorových kluzáku, jejichž pohonnou jednotku lze spustit za letu (včetně pomocných pohonných jednotek) musí být motor spuštěn a běžet maximálně dvě minuty před vzletem, nebo co nejdříve po vypnutí, pokud motorový kluzák startuje pomocí aerovleku. To se požaduje k získání pozitivního záznamu zápisu GNSS. Před každým chodem motoru na zemi musí letový zapisovac zůstat zapnutý.
- e. Jestliže oba zapisovace 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 předložena postacující důkaz, že kluzák v průběhu přerušování záznamu Letového zapisovace nenarušil letový prostor nebo, v případě motorového kluzáku, nepoužil pohonnou jednotku.
- f. Organizátoři mohou požadovat záložní Letový zapisovac jen v tom případě, že se primární Letový zapisovac porouchal. Organizátoři musí být informováni o jakémkoliv změně vybavení včetně určení primárního Letového zapisovace. Nesplnění tohoto požadavku může být penalizováno.

- 5.4.1 Organizátoři mohou udělit penalizaci za neoprávněný zásah do výbavy, údajů nebo vnitřního programu GNSS.

CÁST 6 ÚLOHY

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

- ? **Soutěžní úloha**
- ? **Rychlostní úloha přes určené prostory**
- ? **Rychlostní úloha volená pilotem**
- ? **Úloha na vzdálenost přes určené prostory**
- ? **Úloha na vzdálenost volená pilotem**

6.2 DEFINICE ÚLOH

6.2.1 Soutěžní úloha Pilot má obletet v nejkratším case otocné 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 uletená vzdálenost je rozdílná.*

Piloti, kteří nedosáhnou cíle:

- ? *Jsou bodováni pouze za jejich dosaženou vzdálenost, a*
- ? *Body za vzdálenost budou pocítány vzhledem k maximální uletené vzdálenosti.*

6.2.2 Rychlostní úlohy Pilot má dosáhnout nejvyšší rychlost v určeném (minimálním) case bud:

- a. V určených prostorech – **Rychlostní úloha přes určené prostory**
- b. Kolem otocných bodů – **Rychlostní úloha volená pilotem**

Piloti kteří dosáhnou cíle:

- ? *Obdrží stejné body za vzdálenost jako pilot, který uletel největší vzdálenost, a*
- ? *Budou bodováni za rychlost a vzdálenost, kterých dosáhli v platném určeném case, a*
- ? *Obdrží stejné body za vzdálenost a stejné body za stejnou rychlost, i když uletená 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 pocítány vzhledem k maximální uletené vzdálenosti.*

Rychlost a vzdálenost soutěžících bude krácena následovně:

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

Organizátoři mohou dát určitou penalizaci za přistání do terénu pilotům, kteří nedosáhli cíle, a to podle vzdálenosti, která jim zbývá do cíle. Tato penalizace se přidává ke ztrátě bodu za rychlost a má za cíl povzbudit piloty doletět do cíle na konci úlohy.

6.2.3 **Úlohy na vzdálenost** Pilot má dosáhnout největší vzdálenosti během určeného (maximálního) času, bud:

a. V určených prostorech – **Úloha na vzdálenost přes určené prostory**

b. Kolem otocných bodu – **Úloha na vzdálenost volená pilotem**

Z důvodu 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.

Minimální příletová výška bude určena následujícím způsobem:

? *v rovinných prostorech nebo oblastech výškou vleku, nebo*

? *v hornatých prostorech nebo oblastech výškou, postacující k omezení rizika vynuceného přistání do terénu ve větší části soutěžního prostoru.*

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

Organizátoři mohou dát určitou penalizaci za přistání do terénu pilotum, 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 casové 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 otocnými body nebo určenými prostory, aby se zabránilo jakýmkoliv celním konfliktům na každém rameni a ramena mezi otocnými body byla minimálně 50 km od sebe nebo od středu jakýchkoliv určených prostoru. Tento požadavek na minimální vzdálenost nebude použit pro rameno z posledního otocného bodu nebo kontrolního bodu do cíle.

6.3 VYSVETLENÍ ÚLOH

6.3.1 Soutěžní úloha

- a. Organizátori určí počet Otočných bodu v poradí.
- b. Soutěžící ukončí úkol obletením těchto Otočných bodu v poradí, určeném organizátorem a návratem do místa konání soutěže v nejkratším case.
- 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 uletených ramen ve správném poradí, počínaje Bodem odletu plus vzdálenost dosažená na dalším zapocatém, 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 doletel do cíle je Bodovaná vzdálenost dělená dobou mezi jeho zaznamenaným casem odletu a jeho casem příletu.

6.3.2 Rychlostní úloha pres určené prostory

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

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

? *Nominální vzdálenost úlohy, stanovené pres stredy každého určeného prostoru, a*

? *Minimální a maximální úlohovou vzdálenost, dosažitelnou pres určené prostory.*

Urcené prostory by mely být dost velké, aby dovolily pilotum upravit délku jejich letu tak, aby dosáhli cíle pred Stanoveným casem, i když jejich rychlost je vyšší, než predpokládali.

- b. Soutěžící splní úkol proletením těchto určených prostorů v poradí, určeném organizátorem a návratem do místa konání soutěže a dosáhne nejvyšší rychlosti ve stanoveném case.
- 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 poradí, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost z jeho skutečného bodu odletu pres všechny určené prostory do Cíle.
 - (ii) Když soutěžící přistál do terénu na posledním rameni, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost od Bodu odletu pres všechny určené prostory ve správném poradí minus vzdálenost polohy přistání do terénu do Cíle s tím, že pokud dosažená vzdálenost nedokonceného ramene je menší, než nula, bude počítána jako nula.
 - (iii) Když soutěžící přistál na jakémkoliv jiném rameni, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost od Bodu odletu pres všechny určené prostory ve správném poradí 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 nedokonceného 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 zapisovacem GNSS a který znamená nejlepší celkovou Bodovanou vzdálenost.
 - (v) Organizátoři mohou dát určitou penalizaci pilotum, kteří nedosáhli cíle, a to odečtením polovinné vzdálenosti mezi polohou přistání soutěžícího do terénu a Cílem od jeho Bodované vzdálenosti.
 - (vi) Bodovaná rychlost soutěžícího, který doletel do cíle, je úmerná Bodované vzdálenosti, delené dobou mezi jeho zaznamenaným casem odletu a jeho casem přiletu nebo určeným casem, podle toho, co je delší.

6.3.3 **Rychlostní úloha volená pilotem**

- a. Organizátoři určí několik Otocných bodu a stanoví určenou dobu trvání úlohy (Urcený čas).

Úlohová vzdálenost není předem určena, protože mezi určenými Otocnými body může být zvolena jakákoliv trat. Organizátoři by měli určit vhodné Otocné body, které dovolí pilotum učinit vhodné úpravy letené vzdálenosti podle jejich aktuální rychlosti, zvláště ke konci letu (v blízkosti Cíle).

- b. Soutěžící ukončí úkol letem z Bodu odletu do cíle přes Otocné body, zvolené z tech, které určili Organizátoři, a dosáhne nejvyšší rychlosti v Urceném case.

- c. Z predepsaného seznamu může být použito maximálně 10 otocných bodu v jakémkoliv poradí. Avšak pilot se nesmí vrátit k předchozímu použitému Otocnému bodu, aniž by nedosáhl dalších dvou otocných bodu s výjimkou toho, že končí v Cíli.

- d. Organizátoři mohou navíc:

(i) Stanovit stejný povinný první a/nebo poslední Otocný bod pro všechny soutěžící, a/nebo

(ii) Prohlásit určité body jako nepoužitelné jako první a/nebo poslední Otocné body, a/nebo

(iii) Požadovat, aby závodníci určili svůj první Otocný bod před vzletem.

- e. Body, přidelené každému soutěžícímu (v souladu s Částí 8), budou určeny podle Bodované vzdálenosti a Bodované rychlosti, definované následovně:

(i) Bodovanou vzdáleností je vzdálenost od skutečného Bodu odletu soutěžícího přes všechny dosažené Otocné body do Cíle nebo do polohy jeho přistání do terénu.

(ii) Organizátoři mohou dát určitou penalizaci pilotum, kteří nedosáhli cíle, a to odectením polovické vzdálenosti mezi polohou přistání soutěžícího do terénu a Cílem od jeho Bodované vzdálenosti.

(iii) Bodovaná rychlost soutěžícího, který doletel do cíle, je úměrná Bodované vzdálenosti, dělené dobou mezi jeho zaznamenaným casem odletu a jeho casem přiletu nebo určeným casem, podle toho, co je delší.

6.3.4 Úloha na vzdálenost pres urcené prostory

- a. Organizátori musí zvolit pocet urcených prostoru (7.5.2) v poradí a zadat stanovenou dobu úlohy (Urcený cas), jakož i minimální příletovou výšku, vztaženou ke QNH.

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

- ? Nominální vzdálenost úlohy, stanovené pres stredy každého urceného prostoru, a
? Minimální a maximální úlohovou vzdálenost, dosažitelnou pres urcené prostory.

Urcené prostory by mely být dost velké, aby dovolily pilotum upravit délku jejich letu tak, aby dosáhli cíle pred Stanoveným casem, i když jejich rychlost je vyšší, než predpokládali.

- b. Soutěžící splní úkol proletením techto urcených prostoru v poradí, urceném organizátorem a návratem do místa konání souteže a dosáhne nejvyšší vzdálenosti pred uplynutím Urceného casu.
- c. Poloha vypršení casu je poslední poloha GNSS pred vypršením Urceného casu, kdy byl kluzák nad minimální příletovou výškou (viz 7.6.3 o virtuálních pristáních do terénu).
- d. Body, pridelené každému soutěžícímu (v souladu s Částí 8), budou urceny podle Bodované vzdálenosti, definované následovne:
- (i) Když soutěžící správně protne cílovou pásku nebo cílový kruh pred uplynutím Urceného casu poté, co navštívil všechny urcené prostory ve správném poradí, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost z jeho skutecného bodu odletu pres všechny urcené prostory do Cíle.
 - (ii) Když je poloha pri vypršení casu na posledním rameni, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost od Bodu odletu pres všechny urcené prostory ve správném poradí minus vzdálenost polohy pri vypršení casu do Cíle s tím, že pokud dosažená vzdálenost nedokonceného ramene je menší, než nula, bude pocítána jako nula.
 - (iii) Když je poloha pri vypršení casu na jakémkoliv jiném rameni, Bodovanou vzdáleností je vzdálenost od Bodu odletu pres všechny urcené prostory ve správném poradí k bodu dalšího urceného prostoru, který je nejbliže poloze pri vypršení casu, minus vzdálenost polohy pri vypršení casu do tohoto nejbližšího bodu s tím, že pokud dosažená vzdálenost nedokonceného ramene je menší, než nula, bude pocítána jako nula.
 - (iv) Ve všech případech se do Bodované vzdálenosti zapocítává každý urcený prostor, ve kterém je platný fix, zaznamenaný Letovým zapisovacem GNSS a který znamená nejlepší celkovou Bodovanou vzdálenost.
 - (v) Organizátori mohou dát urcitou penalizaci pilotum, kteří nedosáhli cíle, a to odedtením 20 % jejich Bodované vzdálenosti plus polovicní vzdálenosti mezi polohou pristání soutěžícího do terénu a Cílem od jejich Bodované vzdálenosti.

6.3.5 Úloha na vzdálenost volená pilotem

- a. Organizátori určí niekoľik Otočných bodu a stanoví určenou dobu trvání úlohy (Urcený čas), jakož i minimální příletovou výšku, vztaženou ke QNH.

Úlohová vzdálenost není předem určena, protože mezi určenými Otočnými body může být zvolena jakákoliv trat. Organizátori by měli určit vhodné Otočné body, které dovolí pilotum učinit vhodné úpravy letené vzdálenosti podle jejich aktuální rychlosti, zvláště ke konci letu (v blízkosti Cíle).

- b. Soutěžící ukončí úkol letem z Bodu odletu do cíle přes Otočné body, zvolené z těch, které určili Organizátori, a dosáhne největší vzdálenosti v Urceném case.
- c. Z predepsaného seznamu může být použito maximálně 10 otočných bodu v jakémkoliv poradí. Avšak pilot se nesmí vrátit k předchozímu použitému Otočnému bodu, aniž by nedosáhl dalších dvou otočných bodu s výjimkou toho, že končí v Cíli.
- d. Organizátori mohou navíc:
- (i) Stanovit stejný povinný první a/nebo poslední Otočný bod pro všechny soutěžící, a/nebo
 - (ii) Prohlásit určité body jako nepoužitelné jako první a/nebo poslední Otočné body, a/nebo
 - (iii) Požadovat, aby závodníci určili svůj první Otočný bod před vzletem.
- e. Poloha vypršení času je poslední poloha GNSS před vypršením Urceného času, kdy byl kluzák nad minimální příletovou výškou a uvnitř soutěžního prostoru (viz 7.6.3 o virtuálních přistáních do terénu).
- f. Body, přidelené každému soutěžícímu, budou určeny podle Bodované vzdálenosti, definované následovně:
- (i) Vzdálenost od skutečného Bodu odletu soutěžícího přes všechny dosažené Otočné body do polohy jeho přistání do terénu.
 - (ii) Organizátori mohou dát určitou penalizaci pilotum, kteří nedosáhli cíle, a to odectením 20 % jejich Bodované vzdálenosti plus poloviční vzdálenosti mezi polohou přistání soutěžícího do terénu a Cílem od jejich Bodované vzdálenosti. Tato penalizace nebude použita, když pilot doletí na domácí letiště po vypršení času.

CÁST 7 SOUPEŽNÍ POSTUPY

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

- a. Startovní rozestavení bude pokračovat posunutím 2/7 počtu kluzáku v každé třídě; nebo posunutím celých rad za předpokladu, že počet kluzáku v posouváných radách bude cinit přibližně 2/7 kluzáku v každé třídě. Posun bude proveden po každém Dnu mistrovství.
- b. Startovní rozestavení bude zveřejněno casne ráno. Kluzáky musí být rozestaveny v case, určeném organizátory.
- c. Na casy otevření a/nebo uzavření startu budou mít vliv pouze kluzáky, které jsou na místě rozestavení v době zahajovacího vzletu.
- d. Organizátoři mohou stanovit v Místních postupech, zda muže být vodní zátež vypouštena na místě startovního rozestavení a jakoukoliv požadovanou kontrolu vypouštení.

7.2 VZLETY

7.2.1 Definice

- a. Hranice místa konání soupeže definuje zemepisný prostor nebo prostory v blízkosti letište odletu a odletových bodu, v nichž muže soupežící pristát před odletem a bude oprávněn uskutečnit další vzlet.
- b. Prostor vypnutí je definován jako zemepisný prostor, uvnitř kterého musí být kluzák vypnut od vlecného letounu nebo u motorového kluzáku musí být vypnuta pohonná jednotka.

7.2.2 Hranice místa konání soupeže Hranice místa konání soupeže musí být stanoveny Organizátory a musí být zobrazeny na mape.

- a. Organizátoři určí prostor pro pristání k dalšímu vzletu, který bude ukázán při predletové přípravě.
- b. Soupežící, který pristane mimo hranice místa konání soupeže po správném vzletu, nebude mít v daném dnu žádný další vzlet.

7.2.3 Vzletový interval Vzletový interval bude ohlášen na predletové přípravě a uveden ve formuláři úlohy. Konec vzletového intervalu bude určen před očekávaným přiletem pilotu z úlohy. Když organizátoři posunou cas vzletu, ostatní příslušné casy budou rovněž posunuty nebo bude den zrušen.

Vzlety musí být organizovány tak, že doba k odstartování třídy musí být co možná nejkratší.

7.2.4 Prerušení vzletu

- a. Organizátoři mohou prerusit vleky již jednou zapocatých vzletu, pokud je nebezpečné v nich pokračovat. Když bude prerusení tak dlouhé, že by dávalo nepoctivou výhodu tem, kteří jsou již ve vzduchu, musí Reditel mistrovství úlohu zrusit.

-
- b. Organizátoři mohou zdržet nebo zrušit otevření odletové pásky, když vezmou v úvahu, že podmínky nejsou vhodné proto, aby se úloha letela 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 **Pocet vzletu** 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 Organizátoru,
- b. Když pilot odloží svůj první vzlet z vlastní iniciativy, nebo není-li připraven, když je na něm rada, ztrácí nárok na tento vzlet.
- c. Soutěžícímu, požadujícímu druhý nebo třetí vzlet může být takový vzlet poskytnut po úplném dokončení vzletu příslušné skupiny v době, kdy je soutěžící připraven k takovému vzletu.
- d. Prerušovaný vzlet nebo závada vlecného 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 neprodlané 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 pod maximální výškou vypnutí.
- 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 vleku, 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 case 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 vlekar nezamává křídly vlecného letounu. Prechody 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.

- c. 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 Otocného bodu nebo Urceného prostoru s výjimkou, kdy je zvolena možnost (a) – Odletový kruh. V tom případě je vzdálenost prvního ramene určena ze středu odletového kruhu do prvního Otocného bodu nebo Urceného prostoru minus polomer 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 predepsanému 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 polomeru kolem odletového bodu, postacující k obletu letiště odletu a všech prostoru pro vypnutí.

b. **Odletová páska**

- (i) Prímá linie určené délky, kolmá na kurs k prvnímu Otocnému bodu nebo středu prvního určeného prostoru, nebo
- (ii) Oblouk určené délky v konstantní vzdálenosti od prvního Otocného bodu nebo středu prvního Urceného prostoru.

- c. **Urcený odletový bod** Odletový prostor, určený kruhem o polomeru 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 bodu, ohrančených kruhy o polomeru 0,5 km kolem každého odletového bodu. Každému pilotovi bude každý den stanovena jedna skupina odletových bodu a ten si v dané skupině zvolí jeden z těchto odletových bodu.

Organizátoři mohou použít volbu odletu a, b a c pro všechny úlohy a volbu odletu b pro Závodní úlohy a rychlostní a vzdálenostní úlohy při použití Urcených prostoru.

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

7.4.3 **Odletové postupy** Odlet bude běžně otevřen 20 minut po vzletu posledního kluzáku dané třídy, který byl včas na jemu určeném místě startovního rozestavení.

- a. Otevření odletu bude vyhlášeno rádiem. Rádiové postupy pro vyhlášení odletu budou rozvedeny v Místních postupech.

-
- b. Maximální nadmorská výška, vztažená ke QNH, bude stanovena před otevřením odletu a bude vyhlášena Organizátory. Organizátoři musí predepsat výškové postupy před odlety v Místních postupech. Výška (výšky) musí být určena na predletové přípravě a v case otevření odletu organizátoři mohou:
 - (i) Ponechat výškové omezení nezmeneno; nebo,
 - (ii) Zvýšit výškové omezení nejméne 300 m pod prevažující základnu oblacnosti; nebo,
 - (iii) Zrušit výškové omezení.

7.4.4 **Platnost odletu**

- a. Odlet je platný, když Letový zapisovac GNSS ukazuje platný fix nebo prímou linii mezi dvema po sobe následujícími platnými fixy, protínající odletovou pásku.
- b. Pokud se použije volba odletu (c), muže být platný odlet z nesprávného odletového bodu penalizován.
- c. Když neexistuje dukaz, že soutežící mel platný odlet po otevření odletu své třídy, muže být nicméne uznán, když soutežící byl po otevření odletu do 500 m od odletové pásky nebo od hranice odletového prostoru. Poloha odletu a cas odletu bude odvozen z nejbližšího fixu GNSS, ale bude použita penalizace. Jestliže takový dukaz není zaznamenán, bude se mít za to, že soutežící nemá platný odlet.

7.4.5 **Znacka v záznamu (Event Marker)** Organizátoři mohou stanovit v Místních postupech, zda požadují, aby pro oznacení odletu byla použita znacka v záznamu (Event Marker). Když bude znacka v záznamu (Event Marker) použita:

- a. Je určen minimální interval alespon 15 minut mezi dvema po sobe jdoucími odlety každého soutežícího. Organizátoři mohou stanovit delší casový interval nebo povolit jen jeden odlet.
- b. Odlet je platný jen tehdy, je-li znacka v záznamu (Event Marker) zaznamenána GNSS kdykoliv po otevření odletu a před odletem.
- c. Po sobe jdoucí odlet je neplatný, když:
 - (i) Je povolen pouze jeden odlet, nebo
 - (ii) Interval mezi predchozím a následujícím odletem je menší, než minimální interval, stanovený Organizátory, nebo
 - (iii) Nebyla zaznamenán znacka v záznamu (Event Marker) před posledním platným odletem.
- d. Jestliže nebyl oznacen žádný odlet, bude uznán jako platný poslední úplný odlet soutežícího, avšak k zaznamenanému casu odletu soutežícího bude pridána penalizace 15 minut.

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

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

7.5 OTOCNÉ BODY A URCENÉ PROSTORY

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

7.5.2 Urcený prostor může být určen:

- a. Kruhem daného poloměru se středem, určeným zeměpisnými souřadnicemi, nebo
- b. Dvema 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.

7.5.3 Organizátoři se musí vyvarovat stanovení Otocných bodů nebo Urcených prostorů do blízkosti Odletových bodů. Po sobě následující Urcené prostory se nesmí navzájem překrývat.

Je nutné vzít v úvahu, že poslední Urcený prostor v úloze může zahrnovat přílet, je-li použit příletový kruh.

7.5.4 Dosažení Otocného bodu nebo Prostoru je platné, když Letový zapisovac 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 proletel Pozorovací sektor, může být dosažení Otocného bodu nebo Urceného prostoru uznáno, když soutěžící byl do 500 m od hranice pozorovacího sektoru, ale obdrží penalizaci.

7.6 PRISTÁNÍ DO TERÉNU

7.6.1 **Hranice soutěžního prostoru** Hranice soutěžního prostoru je určena čarou, spojující zeměpisné body soutěžního prostoru a obsahující všechny stanovené Otocné body a Urcené prostory. Při vzdálenostních úlohách a pro případ přistání do terénu budou Organizátoři bodovat pilota podle polohy skutečného nebo virtuálního přistání do terénu uvnitř hranic soutěžního prostoru pro určení nejdelší bodované vzdálenosti. Organizátoři stanoví Hranice soutěžního prostoru v Místních postupech.

Čára může být určena spojením terénních bodů nebo zeměpisných souřadnic.

Dosažená vzdálenost zahrnuje jakoukoliv penalizaci, použitou podle 6.3.4d(v) nebo 6.3.5f(ii).

7.6.2 **Skutečné pristání do terénu** Poloha a čas skutečného pristání do terénu budou určeny z posledního platného fixu letového záznamu GNSS, kdy se letadlo zastaví, před nastartováním pohonné jednotky nebo před poruchou zapisovace podle toho, co nastane dříve.

- a. Když soutěžící přistanou do terénu, musí splnit pokyny, dané Místními postupy. Organizátoři musí být bez prodlení informováni o jakémkoliv pristání do terénu. Nesplnění bude penalizováno.
- b. Organizátoři budou pomáhat soutěžícím a posádkám všemi možnými způsoby určit místo přisání kluzáku do terénu.
- c. Spuštění pohonné jednotky motorového kluzáku, s výjimkou povolenou v 5.4d, nebo úplná porucha Letového zapisovace GNSS (viz 5.4) se považuje za skutečné pristání do terénu.

7.6.3 **Virtuální pristání do terénu** Za polohu a čas virtuálního pristání do terénu může být považován jakýkoliv platný fix Letového zapisovace GNSS, který předchází poloze, kdy uplynul stanovený čas (viz 6.3.4c nebo 6.3.5e), nebo skutečné pristání do terénu nebo platný přilet.

7.6.4 **Zpetné aerovleky** Místní postupy stanoví, zda jsou povoleny zpetné aerovleky a jakým způsobem budou řešeny.

7.7 PRÍLETY

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:

- a. **Příletová páska** Prímá linie určené délky v nadmořské výšce letiště, jasne identifikovatelná na zemi. Příletová páska bude také umístena tak, že kluzáky za ní mohou bezpečně přistát. Pro protnutí pásky může být stanovena maximální nadmořská výška (QNH) a minimální výška (AGL).
 - (i) Přílet je platný, když kluzák protne příletovou pásku bez cizí pomoci ve směru, stanoveném na předletové přípravě.
 - (ii) Soutěžící, kteří protnou příletovou pásku pod minimální výškou, s výjimkou přímých přistání, nebo nad maximální nadmořskou výškou, budou penalizováni.
 - (iii) Organizátoři mohou zřídit určitý počet cílových otočných bodu (kontrolních bodu), aby seradili kluzáky do požadovaného směru příletu.
- b. **Příletový kruh** Kruh určeného polomeru okolo příletového bodu, ve kterém se nachází letiště a přistávací okruhy. Pro protnutí kruhu mohou být stanoveny 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 prostoru a Příletový kruh pro všechny úlohy.

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

Príletový kruh slouží k vytvorení rozestupu medzi kluzákmi, prilétavajúcimi z ruzných smeru, alebo když jde o horský terén, alebo když se predpokládajú veľké skupiny pri príletu. Dovoľuje každému pilotovi pomalé klesánie a koncentraciu na vlastné okružové postupy a ostatní kluzáky pred pristáním.

7.7.2 **Definice**

- a. Cíl je stred príletové pásky nebo príletového kruhu.

Délka posledního ramene je určena od definované polohy posledního Otočného bodu nebo Urceného prostoru do cíle, v prípade volby príletového kruhu (b) méne o polomer tohoto kruhu.

- b. Cas v cíli je definován jako cas, kdy kluzák poprvé protne cílovou pásku nebo cílový kruh po splnení soutěžní úlohy.

Pro soutěžící v Urceném prostoru nebo v pilotem zvolené úloze:

? *Když vypršel stanovený cas a chtějí pokračovat v úloze, musí zůstat nad maximální príletovou nadmorskou výškou, jinak se bude mít za to, že když jejich trat protne príletovou pásku nebo príletový kruh, ukončili úlohu.*

? *Jestliže dosud nevypršel Urcený cas, mohou protnout príletovou pásku nebo príletový kruh v jakékoliv nadmorské výšce a protnutí nebude považováno za ukončení úlohy, pokud ovšem okamžite nepristanou na letišti.*

- c. Když kluzák pristane zpet na letišti aniž by protnul príletovou pásku, bude to považováno za ukončení úlohy a za cas příletu bude považován cas zastavení jeho pohybu plus pet minut.

7.7.3 **Príletové postupy**

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

Všetchny prulety cílovou páskou by mely být mereny rucne, aby príletové casy mohly být použity v predbežném bodování.

- b. Funkcionári v cíli musí opakovane ohlašovat sílu a smer vetru, jakož i ostatní důležité meteorologické údaje v míste konání soutěže.

- c. Príletová páska nebo príletový kruh budou uzavreny pri západu slunce, nebo jestliže jsou všichni soutěžící zapocítáni, nebo jestliže již není další možnost získání bodu za rychlost, nebo ve stanoveném case, sdeleném na predletové príprave. U soutěžících, kteří stále letí po uzavrení cílové pásky nebo cílového kruhu, se jejich poslední platný fix GNSS tesne predcházející casu uzavrení bude považovat za pristánie do terénu.

7.8 **PRISTÁNÍ**

- 7.8.1 Místní postupy musí definovat pristávací postupy a určit radiovou frekvenci pro pristánie, která by mela být pokud možno stejná, jako frekvence príletové pásky.

- 7.8.2 Hazardní obraty pri priblížení po protnutí príletové pásky budou penalizovány. Po protnutí príletové pásky nebo príletového kruhu musí soutěžící bez prodlení pristát.

- 7.8.3 Pristánie po soumraku není povoleno. Nedodržení bude penalizováno.

7.9 LETOVÁ DOKUMENTACE Veškerá letová dokumentace včetně záznamu GNSS, seznamu obletených Otokných bodu a potvrzení o přistání do terénu musí být předána po přistání ve lhute, která bude stanovena v Místních postupech. Organizátori mohou také požadovat záložní dokumentaci ve lhute, stanovené v Místních postupech. Nesplnění může být penalizováno.

CÁST 8 BODOVÁNÍ A PENALIZACE

8.1 BODOVACÍ SYSTÉMY Mistrovství bude bodováno podle jednoho z bodovacích systému (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 bodu).

Toto je klasický bodovací systém, léta užívaný při Mistrovstvích.

- b. **Kilometrový bodovací systém:** Výsledek je vyjádřen v kilometrech (maximální dosažitelný denní výsledek je rovný nejlepší vzdálenosti daného dne).

Tento bodovací systém je jednodušší variantou 1000-bodového systému. Dva piloti obdrží v 1000-bodovém a Kilometrovém systému relativně stejné pořadí.

Výsledek, dosažený každým pilotem je rovný jeho dosažené vzdálenosti, nebo, při Závodních úlohách, nejlepší vzdálenost redukována poměrem: dosažená rychlost/ nejlepší rychlost, což nemá vliv na výkony ostatních pilotů s výjimkou nejlepšího výkonu daného dne.

Maximálním denním výsledkem je nejlepší vzdálenost v daném dnu; proto v celkovém pořadí Kilometrového bodování získávají na důležitosti delší úlohy (což znamená obvykle úlohy, které se letí za lepšího počasí, kdy jsou menší rozdíly v rychlosti) a méně důležité jsou kratší úlohy (špatné počasí, vyžadující více štěstí).

- c. **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 Mistru.

8.1.1 Pohár družstev: Muže být použit současně jako druhotné pořadí, ale ne k určení Mistru – jednotlivcu. Organizátoři stanoví v Místních postupech, zda bude bodován Pohár družstev.

Na předchozích Mistrovstvích byl použit pohár družstev pod názvem „Světový pohár družstev“, „Světový plachtarský pohár“ nebo „Evropský plachtarský pohár“. Současná mistrovství spocívají v podstatě na zhodnocení individuálního 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 case, 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, udelený 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 Urceného 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. Znevýhodnění, pokud jsou používána, budou odvozena z posledního seznamu DaeC nebo jiného seznamu, schváleného Mezinárodní plachtarskou 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 začleneny do bodovacího vzorce. Jakékoliv penalizace budou odedčítány od výsledku soutěžícího poté, co byly vypočteny podle tohoto Dílu.

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 bodu, získaných každý den zvoleným bodovacím systémem.

8.3 **DEFINICE BODOVACÍCH VELICIN** V následujících tabulkách:

AA platí pro úlohy s Urcenými prostory

CC platí pro úlohy v Urcených oblastech

X znamená, že daná velicina je použita (pokud daná velicina není použita, považuje se za rovnou nule)

O znamená, že velicina je volitelná (volba musí být specifikována v Místních postupech)

- znamená, že velicina není používána

8.3.1 Dny Mistrovství

Veliciny užívané pro bodování Dne Mistrovství jsou:

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

8.3.2 Soutěžící

Velicíny, užívané pro bodování každého soutěžícího jsou:

	Závodní úloha	Rychlostní		Vzdálenostní		
		AA	CC	AA	CC	
D	.2	.3	.4	.5	.6	Bodovaná vzdálenost soutěžícího, určená jak je definováno v odstavci 7.1
H	X	X	X	X	X	Znevýhodnění soutěžícího, pokud se znevýhodnění používá; jinak H=1
Dh	X	X	X	X	X	Znevýhodněná vzdálenost soutěžícího = $DxHo/H$
Dg	-	O	O	O	O	Prímá vzdálenost soutěžícího do Cíle (pokud se použije penalizace za přistání do terénu)
M	-	O	O	-	-	Penalizace za přistání do terénu (krácení vzdálenosti), pokud se použije, $M=1/2DgxHo/H$, jinak $M=0$
M	-	-	-	O	O	Penalizace za přistání do terénu (krácení vzdálenosti), pokud se použije, $M=0,2xDh+1/2DgxHo/H$; jinak $M=0$
T	X	X	X	-	-	Bodovaný čas soutěžícího, který doletel = doba, uplynulá mezi casem odletu soutěžícího a jeho casem přiletu nebo; Urcená doba úlohy (Td), podle toho, který z nich je delší
Dc	X	-	-	-	-	Korigovaná vzdálenost soutěžícího = Dh
Dc	-	X	X	X	X	Korigovaná vzdálenost soutěžícího = $Dh-M$
Pd	X	X	X	X	X	1000-bodový systém, Body za vzdálenost soutěžícího
V	X	X	X	-	-	Bodovaná rychlost soutěžícího, který doletel = D/T
Vh	X	X	X	X	X	Znevýhodněná rychlost soutěžícího, který doletel = Dh/T
Pv	X	X	X	-	-	1000-bodový systém, Body za rychlost soutěžícího, který doletel
S	X	X	X	X	X	Denní výsledek soutěžícího, vyjádřený v Bodech, Kilometrech nebo Umístěních

Poznámka pro výpočtáře:

Před uzavřením příletové pásky, v případě vydání predbežných výsledku se musí předpokládat, že soutěžící, kteří nejsou započítáni, doleteli, s tím, že $Dh \geq Dm$ a $Vh = Vo$, ale nebudou uvedeni v poradí.

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

8.4 1000-BODOVÝ BODOVACÍ SYSTÉM

8.4.1 Závodní úlohy

a. Denní veliciny

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 bodu, 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 bodu za minutu.

b. Výsledek závodníka

(i) Pro kteréhokoliv závodníka, který doletel:

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 nedoletel:

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 bodu. Všichni, kteří nedoleteli obdrží méně bodu, úměrně jejich vzdálenosti.

8.4.2 Rychlostní úlohy

a. Denní veliciny:

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

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

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

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

Maximální denní body daného dne budou menší než 1000 bodu, 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 bodu za minutu.

b. Výsledek závodníka:

(i) Pro kteréhokoliv závodníka, který doletel:

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

$$P_d = P_{dm}$$

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

když $D_c < 2/3 D_o$ tak $P_d = P_{dm} \times D_c / (2/3 D_o)$

(ii) Pro kteréhokoliv závodníka, který nedoletel:

$$P_v = 0$$

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

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

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

8.4.3 Vzdálenostní úlohy

a. Denní veliciny:

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

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

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

b. Výsledek závodníka:

$$\mathbf{S = F \times P_m \times D_c / D_o}$$

Všichni piloti obdrží body úměrné jejich vzdálenosti.

8.5 KILOMETROVÉ BODOVACÍ SYSTÉMY

8.5.1 Závodní úlohy:

- a. Pro kteréhokoliv závodníka, který doletel:

$$S = D_o \times (V_h/V_o)$$

S výjimkou: když $V_h < 2/3 V_o$ tak $S = 2/3 \times D_o$

- b. Pro kteréhokoliv závodníka, který nedoletel:

$$S = 2/3 \times D_c$$

Maximální body daného dne budou rovny nejlepší vzdálenosti. Závodníci, kteří doletí, obdrží body úměrné jejich rychlosti; závodníci, kteří nedoletí, obdrží méně bodu, úměrně jejich vzdálenostem.

8.5.2 Rychlostní úlohy

- a. Pro kteréhokoliv závodníka, který doletel:

$$S = D_o \times (V_h/V_o)$$

S výjimkou: když $D_c < 2/3 D_o$ tak $S = D_c$

- b. Pro kteréhokoliv závodníka, který nedoletel:

$$S = 2/3 \times D_C$$

Maximální body daného dne budou rovny nejlepší vzdálenosti. Závodníci, kteří doletí, obdrží body úměrné jejich rychlosti; závodníci, kteří nedoletí, obdrží méně bodu, úměrně jejich vzdálenostem.

8.5.3 Vzdálenostní úlohy

$$S = D_c$$

Maximální body daného dne budou rovny nejlepší vzdálenosti. Všichni piloti obdrží body, úměrné jejich vzdálenostem.

8.6 BODOVACÍ SYSTÉM PODLE UMÍSTENÍ

- 8.6.1 Každý soutěžící bude nejprve ohodnocen svým denním výsledkem podle 1000-bodového nebo Kilometrového bodovacího systému, tak obdrží body za umístění podle svého denního poradí.
- 8.6.2 Maximální dosažený výsledek podle umístění (P_n) bude nejmenší z:
- 20 bodu, nebo
 - Polovina počtu pilotu, kteří v daném dnu provedli soutěžní vzlet, nebo
 - Pocet pilotu, kteří dosáhli znevýhodnené vzdálenosti (D_h) rovné nejméne D_m .
- 8.6.3 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 méne. P_n -tý umístěný pilot obdrží výsledek za umístění 1.
- 8.6.4 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 doletel a 0 bodu pro ostatní soutěžící ve třídě (tento příklad předpokládá, že 40 nebo více pilotu uskutečnilo platný soutěžní vzlet a 20 nebo více pilotu dosáhlo alespon 100 km)

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

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

- 8.6.6 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.

8.7 POHÁR DRUŽSTEV

- 8.7.1 Každé družstvo bude oceneno denne průměrem pomerného výsledku všech svých pilotu, kteří v daném dnu uskutečnili soutěžní vzlet, podle prvotního bodovacího systému.
- 8.7.2 Pomerný výsledek je definován jako počet bodu soutěžícího, delený počtem bodu vítěze daného dne a násobený 1000.

8.8 PENALIZACE A DISKVALIFIKACE

- 8.8.1 Za nedodržení nebo nesplnění jakéhokoliv pravidla nebo Místního postupu může Reditel mistrovství udělit penalizace. Přísnost penalizací má rozmezí minimálně od varování až po diskvalifikaci, primerene prestupku. Penalizace, udelené Reditelem 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 bodu podle tabulky.
 - c. Bodovací systém za umístění – k určení výsledku podle umístění jsou penalizace aplikovány podle použitého bodovacího systému – 1000-bodového nebo kilometrového.
- 8.8.2 Prestupky, které nejsou v tomto seznamu, mohou být penalizovány podle rozhodnutí Reditele mistrovství podle znení Sportovního rádu, 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 nesoutežní dny, nebo v průběhu tréninkového týdne, tak bude penalizace přidána k celkovému výsledku soutěžícího.
- Toto pravidlo bude použito u penalizací, udelených z disciplinárních nebo bezpečnostních důvodů a ne u penalizací, udelených za technické chyby.*
- 8.8.5 Soutěžící, který byl diskvalifikován, se musí vzdát své Sportovní licence podle Sportovního rádu FAI, Všeobecný díl 5.3.

8.9 SEZNAM SCHVÁLENÝCH PENALIZACÍ

Druh prestupku	První prestupek	Následný prestupek	Max. penalizace
Prekročení 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 chybející 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 bodu	25 bodu
Deklarovaný čas odletu se liší od skutečného času	Varování	10 bodu	25 bodu
Výmena Let. zapisovace bez vedomí Organizátoru	10 bodu	20 bodu	25 bodu
Nesprávné nastavení Let. Zapisovace (casový interval mezi fixy > 10 sekund)			
Pozdní odevzdání dokumentace (Let. zapisovac, protokol o pristání do terénu > 30 minut	Varování	10 bodu	25 bodu
Pozdní odevzdání záložní dokumentace > 60 minut	Varování	10 bodu	25 bodu
Neúplné hlášení o pristání do terénu	Varování	10 bodu	25 bodu
Nesprávný odlet			
Mezi 0 a 0,50 km od odletové pásky	50 bodu	50 bodu	50 bodu
Více než 0,50 km od odletové pásky	Neplatný odlet	Neplatný odlet	Neplatný odlet
Platný start a nesprávný odletový bod	100 bodu	100 bodu	100 bodu
Nesprávný oblet Otocných bodu nebo prostoru			
Více než 0,50 km od otocného bodu nebo prostoru	50 bodu	50 bodu	50 bodu
Více než 1,00 km od otocného bodu nebo prostoru	Bez kontroly	Bez kontroly	Bez kontroly
Nebezpečné nebo hazardní létání			
Létání v mracích	100 bodu	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Kroužení špatným smerem v místním prostoru	Varování	(n-1) x 25 bodu	Diskvalifikace
Kroužení v prostoru odletu	Varování	(n-1) x 25 bodu	Diskvalifikace
Vlek: predcasné nebo pozdní vypnutí	Varování	(n-1) x 25 bodu	Diskvalifikace
Vlek: prudké stoupání pred vypnutím	Varování	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Prilet. páska: protnutí pod stanovenou výškou nebo nadmorskou výškou	Varování	(n-1) x 25 bodu	Diskvalifikace
Priletová páska: hazardní obraty	Varování	(n-1) x 25 bodu	Diskvalifikace
Pristání: nesprávný smer pristání	Varování	(n-1) x 25 bodu	Diskvalifikace
Létání nad absolutní omezenou nadmorskou výškou (definovanou na predl. príprave), když prevyší nadmorskou výšku < 100 m	1 bod/m	n bodu/m	Denní diskvalif.
Létání nad absolutní omezenou nadmorskou výškou (definovanou na predl. príprave), když prevyší nadmorskou výšku > 100 m	Prist. do terénu v místě vstupu do prostoru	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Odlet nad limitem nadmorské výšky	1 bod/min.	n bodu/m	Diskvalifikace
Vstup do omezeného nebo zakázaného prostoru	Prist. do terénu v místě vstupu do prostoru	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Pristání po soumraku	10 bodu/min.	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Podvácení nebo falšování dokumentu			
Falšování dokumentu	Diskvalifikace	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Pokus získat vnejší pomoc pri hledání stoupavého proudu od nesoutežícího kluzáku nebo letounu	Denní diskval.	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Ostatní prestupky			
Létání pod vlivem alkoholu	Denní diskval.	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Pozitivní dopingová kontrola	Viz postupy FAI	Viz postupy FAI	
Penalizace za rozpetí u tríd 15 m & STD (#)	1 bod/cm	1 bod/cm	1 bod/cm

(#) Když rozpetí kluzáku v 15 m trídě nebo ve Standardní trídě prekročí 15.000 mm, bude z denního výsledku odedten pevný počet bodu. Výše denních trestných bodu se získá odedtením 0,3 cm od zmereného prekročení rozpetí a následným zaokrouhlením tohoto čísla na nejbližší celé cm.

Príklady:

- (i) Prekročení rozpetí o 2,7 cm dá denní trestné body $2,7 - 0,3 = 2,4$, což se pak zaokrouhlí dolu na 2 body.
- (ii) Prekročení rozpetí o 3,9 cm dá denní trestné body $3,9 - 0,3 = 3,6$, což se pak zaokrouhlí nahoru na 4 body.

CÁST 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 plachtarské 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 Kapiténem 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 REŠENÍ PROTESTU Reditel mistrovství předá protest neprodle Predsedovi Jury.

- a. Predseda Jury svolá do 24 hodin po obdržení protestu od Reditele mistrovství zasedání Mezinárodní Jury (poslední den pokud možno co nejdříve).
- b. Jury vyslechne ve věci jakéhokoliv protestu obe 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. Reditel mistrovství je vázán rozhodnutím Mezinárodní jury.

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

CÁST 10 VÝSLEDKY A UDÍLENÍ CEN

10.1 VÝSLEDKY

10.1.1 Definice statutu výsledku:

- a. Výkon: Výsledky soutěžícího, vyjádrené vzdáleností, rychlostí nebo casem. Mohou být zobrazeny pouze na obrazovkách;
- b. Predbežné výsledky: Výkony prevedené na body pred jakýmkoliv overením. Mohou být zobrazeny pouze na obrazovkách;
- c. Neoficiální výsledky: Predbežné výsledky po overení letových záznamu 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 jasne ukazovat statut techto výsledku a cas jejich publikování a denní poradí pilotu a jejich výkon. Neoficiální výsledky budou obsahovat cas vypršení protestní lhuty a Neoficiální a Konečné výsledky budou podepsány Reditelem soutěže nebo jeho jmenovaným Zástupcem.

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

10.2 UDÍLENÍ CEN

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

10.2.2 FAI vyznamená Zlatou, Stríbrnou a Bronzovou medailí v každé třídě soutěžící, kteří se umístili samostatne první, druzí a třetí.

- a. Až 10 diplomy bude vyznamenána první třetina soutěžících v každé třídě.
- b. Putovní poháry budou v držení vítězu až do okamžiku, kdy je vrátí zpět do soutěže pro následující Mistrovství.
- c. Organizátori udelí ceny nejméne 25 % nejlépe umístěných soutěžících v každé třídě a předá upomínkové medaile nebo odznaky všem soutěžícím, jejich pomocníkum a funkcionárum.
- d. Denním vítězum mohou být předány malé ceny.

10.2.3 Bude vyhlášen pouze jeden Mistr. Když dva nebo více pilotu má po posledním soutěžním dnu stejný počet bodu, poradí mezi temito piloty bude urceno 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.

CÁST 11 MÍSTNÍ POSTUPY

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

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

Místní postupy musí být před tím, než budou publikovány, schváleny pracovní skupinou pro Dodatek A. K zabezpečení tohoto schvalovacího procesu musí být předloženy pracovní skupině pro Dodatek A nejpozději šest měsíců před zahajovacím ceremoniálem.

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

Mezinárodní plachtarská komise schválí návrhy Jury a Stewardu.

Po schválení mohou být Místní postupy publikovány jako samostatný dokument nebo včleneny 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

Casový rozvrh

Termín predbežných přihlášek
Termín konečných přihlášek 3.4.1
Konečný termín pro změnu Trídy 3.4.3b
Konečný termín pro schválení nových Zapisovacu 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 Kapitánu družstev
Uzáverka zmen 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

Reditel soutěže
Zástupce reditele
Osoba stanovící úlohy (Hlavní rozhodčí)
Hlavní výpočtár

Mezinárodní Jury

Predseda
Členové

Stewardi

Hlavní Steward
Steward(i)

Adresy pro korespondenci a přihlášky

B VŠEOBECNE

- 1.1 Další cíle Mistrovství
- 1.3.1 Trídy 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 palube 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 znacky 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 letu.

F ÚLOHY

- 6.1 Typy vyhlašovaných úloh

G **SOUTEŽNÍ POSTUPY**

- 7.1d. Požadavky na vypouštění vodní príteže na míste vzletu
- 7.2.2 Hranice místa souteže
- 7.3.2 Postupy pro vzlet motorových kluzáku
- 7.3.3 *pozn.* Prostory, kde je zakázáno prubežne kroužit nebo je povolen pouze jeden smer
- 7.4.2 Typy a definice odletu, které budou používány
- 7.4.3a. Radiové postupy pro ohlášení odletu
- 7.4.3b. Výškové postupy pro odlety
- 7.4.5 Požadavky na znacku úlohy
- 7.4.5a. Casový interval mezi odlety, je-li použita znacka úlohy
- 7.6.1 Hranice soutežního prostoru
- 7.6.1a. Pokyny pro skutečné pristání do terénu
- 7.6.4 Opatření a požadavky pro zpetné aerovleky
- 7.7.1 Druhy a definice soutežících, které doleteli a které budou použity
- 7.7.1a. Minimální výška a maximální nadmorská výška příletové pásy, nebo
- 7.7.1b. Minimální a maximální nadmorské výšky pro příletový kruh
- 7.7.3a. Doletové postupy
- 7.8.1 Pristávací postupy
- 7.9 Predávání 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 Pristání do terénu (M)

I **PROTESTY**

- 9.2.3 Hodnota protestního poplatku

J **UDÍLENÍ CEN**

- 10.2.1 Požadavky na vlajky, disky a pásy

KONTROLY KONFIGURACE PW5

Jedním z cílů Svetové třídy a kluzáku Svetové třídy je dát rovné šance pilotům, účastnícím se soutěže.

Kluzákem Svetové třídy je aktuálně (leden 2002) PW-5, konstruovaný a vyráběný v Polsku. Byl vybrán Mezinárodní plachtarskou 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 Svetové 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 universitou ve Varšavě (září 1997).

Jak je požadováno Mezinárodní plachtarskou komisí FAI, PW-5 je plně certifikován polským úřadem, který potvrzuje letovou způsobilost na základě požadavku 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 požadavku FAI je vnější geometrie a hmotnost kluzáku stejná.

TECHNICKÉ KONTROLY

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

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

Podle Dodatku A Sportovního rádu, „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

Mely by být provedeny následující kontroly geometrie:

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

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

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

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

Zmena obtékání Kontroly budou zaměřeny na dodržení Sportovního rádu, 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 bocení (bavlnka),
- (ii) Sonda celkové energie,
- (iii) Prilnavá páska k zalepení mezer mezi křídly, trupem a ocasem.

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

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

2. Kontroly hmotnosti

Mely by být provedeny následující kontroly hmotnosti:

Váhy K dispozici by mely být alespon 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 Reditel 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 alespon jeden těžký pilot, který dosahuje hmotnostního limitu bez přidání jakékoliv příteže (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 přítež, která bude umístěna pod sedadlem pilota. Je povolena přítež ocasní části.

Další vážení Vrele 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

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

ELEKTRICKÁ ZARÍZENÍ

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

NAMÁTKOVÉ KONTROLY

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

Případy, kdy předem daná hodnota hmotnosti kluzáku nesouhlasí, jsou nahlášeny Rediteli.

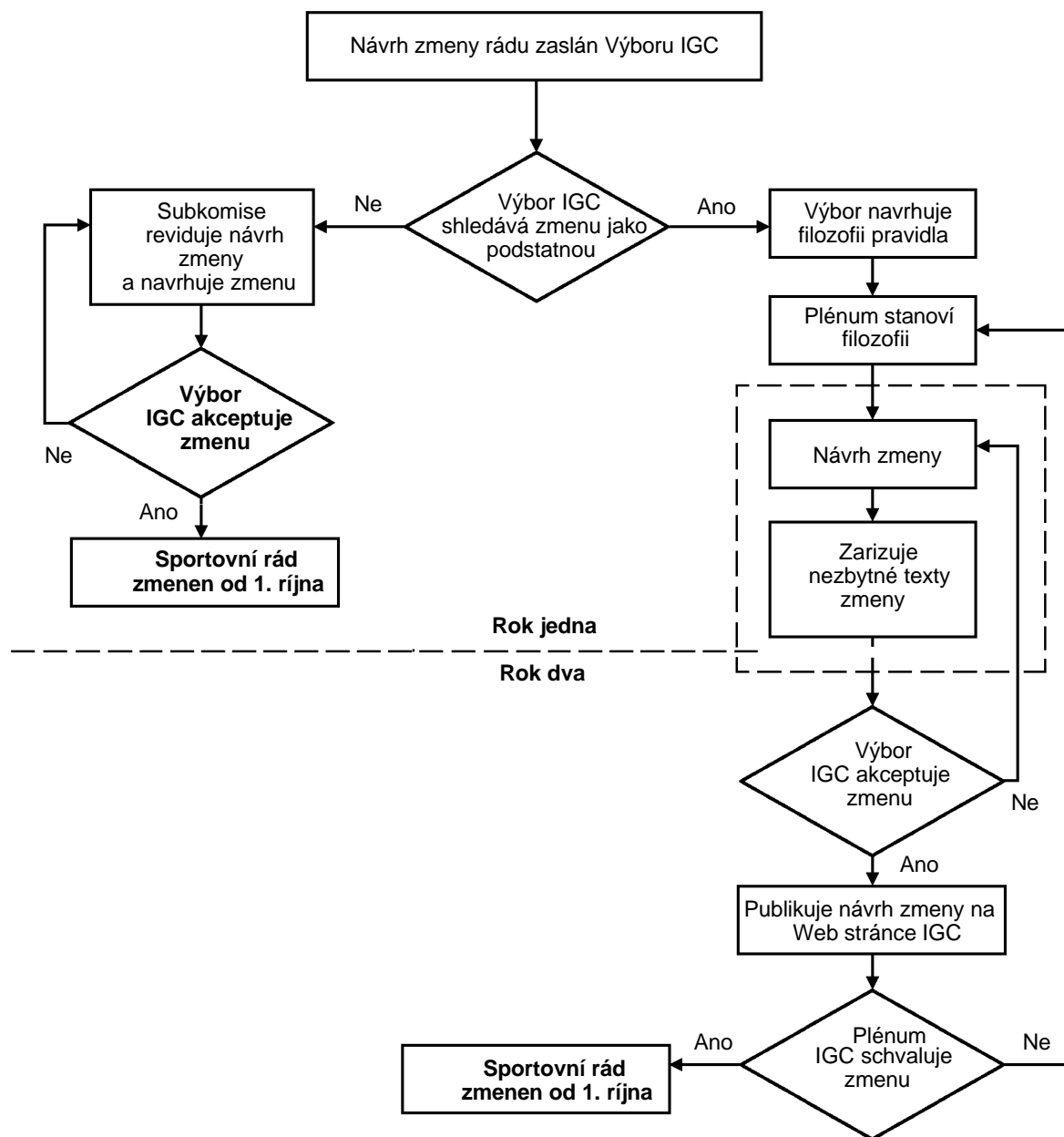
REVIZE SPORTOVNÍHO RÁDU A PROCES ZMEN

Návrh na zmenu Sportovního rádu nebo jeho dodatku musí být předán Výboru Mezinárodní plachtarské komise nejméně šest měsíců před další Plenární schůzí Mezinárodní plachtarské komise. Návrh musí uvádět odstavec, kterého se to týká a uvést důvody dané změny. Upřednostňuje se, když je navrhovaná změna ve formátu Rádu.

Výbor zreviduje návrh a určí, zda je podle podkomise odborníku opodstatněný“ nebo ne. Výbor určí podkomisi odborníku 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 odborníku předloží Výboru daný návrh zpět a bude zkoumán, jak je požadováno. Před následujícím Plenárním zasedáním bude navrhovaná změna publikována na Web stránce Mezinárodní plachtarské komise tehdy, když byla navržena ke schválení nebo vrácení. Podrobnosti viz následující schéma činnosti.

Obměna Rádu vstupuje v platnost 1. října, který následuje po schválení Výborem. Podstatná změna vstupuje v platnost 1. října, následujícího po zasedání Mezinárodní plachtarské komise, na kterém byla schválena, s výjimkou doplnku k bezpečnosti letu, které mohou být schváleny Výborem před zasedáním Mezinárodní plachtarské komise.

Revize a postup zmen sportovního rádu (Dodatku A)



POSTUP NABÍDKY