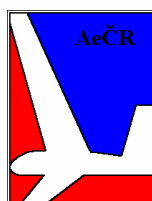


## AEROKLUB DVŮR KRÁLOVÉ NAD LABEM



### Propozice pro Safari Pohár dvoumístných kluzáků 2005



*Soutěž pořádá ve spolupráci s Aeroklubem České republiky  
ve dnech 29.7. – 13.8. 2005 [Aeroklub Dvůr Králové n/L](#)*

Propozice zpracoval: [Petr Pánek](#)

## Název a místo konání soutěže

Safari Pohár dvoumístných kluzáků 2005  
Pořádá Aeroklub Dvůr Králové nad Labem – LKDK  
Zeměpisná šířka (Latitude): N 50°24'51''  
Zeměpisná délka (Longitude): E 015°50'13''  
Nadmořská výška (Elev): 282 m / 925 ft  
Dráha (RWY): 10/28 (860 x 100 m, tráva)  
Frekvence (FREQ): 119,650 MHz

## Časový rozvrh soutěže

Přílety: nejpozději do 30.7.2005 10:00 UTC  
Prezentace: nejpozději do 30.7.2005 10:00 UTC  
Porada účastníků: 30.7.2005 10:00 UTC  
Oficiální zahájení, první briefing: 30.7.2005 10:00 UTC  
Soutěžní dny: od 30.7.2005 do 12.8.2005  
(pokud ke dni 12.8.2005 budou platné pouze tři disciplíny, soutěž se prodlužuje do 13.8.2005)  
Vyhlášení výsledků: 13.8.2005 v ranních hodinách  
(v případě soutěžního dne 13.8.2005 bude upřesněno)  
Odlety: 13.8.2005

## Organizační výbor soutěže

Ředitel soutěže: Jaroslav Vávra  
Zástupce ředitele: Jiří Tomíček  
Rozhodčí: Leon Likovský, Eva Hořejší  
Meteorolog: Miloš Vencovský  
Technik: Jiří Nyč  
Hospodář: Eva Malichová  
Předseda jury: Miloš Vencovský  
1. člen jury: Ferdinand Sup  
2. člen jury: ing. Zdeněk Pop

## Adresa organizátora

**Aeroklub Dvůr Králové o.s., Letiště, Dvůr Králové nad Labem, CZ-544 01**

Telefon AK: +420 499 622 602  
Telefon VLP: +420 776 704 701  
Fax: +420 499 622 602  
E-mail: [lkdk@atlas.cz](mailto:lkdk@atlas.cz)  
Web: <http://www.akdk.cz/>

# 1. Všeobecná část

## 1.1 Cíl soutěže

- Určit vítěze **8. SAFARI POHÁRU 2005** ve třídě dvoumístných kluzáků. Vítězem se stane soutěžící v příslušné kategorii s nejvyšším součtem bodů ze všech platných soutěžních dnů.
- Plachtařská soutěž SAFARI POHÁR ve Dvoře Králové je pořádána místním aeroklubem za účelem:
  - Navázat kontakty se spřátelenými aerokluby v ČR i zahraničí a podpořit spolupráci s nimi.
  - Podpořit rozšíření plachtařského sportu mezi širším okruhem lidí, zejména mladších, kteří nemají zkušenosti se závodním létáním (tomu odpovídá i cenová politika závodu)
  - Umožnit závodní létání i pilotům, kteří nejsou vybaveni drahou navigační a záznamovou technikou a vysokovýkonnými kluzáky

## 1.2 Základní ustanovení

- 1.2.1 **Soutěž** je pořádána v souladu se Sportovním řádem FAI a to Všeobecným dílem (SCG) a dílem 3 – bezmotorové létání (SC3); na základě platného SŘ AeČR a těchto propozic. V případě jakékoliv nerespektování těchto dokumentů bude soutěžící penalizován nebo v krajním případě vyloučen ze soutěže.
- 1.2.2 **Platnost soutěže:** Minimální počet startujících ve třídě, nutný pro její otevření a pro vyhlášení vítěze Safari Poháru v dané třídě, je 10. Vítězové soutěže budou vyhlášeni pouze tehdy, jestliže v době konání soutěže budou v dané třídě uskutečněny nejméně 3 bodované soutěžní úkoly.
- 1.2.3 **Vítězem soutěže** se stává posádka, která ve své třídě získá nejvyšší počet celkových bodů. Celkové body jsou získány součtem bodů ze všech platných soutěžních dnů. V případě rovnosti bodů dvou či více soutěžících se jejich umístění ve výsledném pořadí určí podle součtu pořadí v jednotlivých soutěžních dnech, přičemž nižší součet určuje lepší umístění. V případě, že se některý soutěžící v daném soutěžním dnu umístil v rozpětí několika míst, bere se do součtu jeho nejvýhodnější umístění. Jestliže ani potom nebude možné určit pořadí, může být dané místo výsledného pořadí obsazeno dvěma nebo více závodníky.

## 1.3 Třídy soutěže

- 1.3.1 Soutěž se bude konat ve třídě **dvousedadlových kluzáků**. V případě přesunutí Safari Poháru jednomístných kluzáků se bude konat i ve **třídě volné**.
- 1.3.2 **Dvousedadlové kluzáky:** Určena pro jakýkoliv typ dvousedadlového kluzáku, rozdíl ve výkonnosti kluzáků bude korigován koeficienty dle indexového seznamu **DAeC**. Vodní přítěž **NENÍ** povolena. Kluzáky v této třídě musí během soutěže létat ve dvojím obsazení.

1.3.3 **Volná třída:** Určena pro jakýkoliv typ kluzáku, rozdíl ve výkonnosti kluzáků bude korigován koeficienty dle indexového seznamu **DaeC**. V případě, že koeficient není uveden v seznamu, použije se koeficient uvedený v Pravidlech CPS. Vzhledem k indexování výkonnosti kluzáku s vodní přítěží, může závodník tuto přítěž použít dle vlastního uvážení.

1.3.4 **Nominace účastníků:** Do celkového počtu 30 kluzáků dvousedadlových a 20 kluzáků volné třídy je nominace volná, podle pořadí došlých závazných přihlášek. Každý velitel kluzáku musí přitom splňovat podmínky dle bodu 1.4.1. a 2.1. těchto propozic. **Střídání** je možno bez omezení, pro pořadí ve výsledkové listině je rozhodující kluzák samotný.

1.3.5 **Celkový počet povolených přihlášek:** Kapacitní omezení letiště Aeroklubu Dvůr Králové n/L je 50 kluzáků. Při vyšším počtu přihlášených soutěžících může organizátor podle pořadí došlých přihlášek účast závodníků odmítnout.

## 1.4 Organizační pokyny

1.4.1 Každý **velitel kluzáku** musí být držitelem dokladů dle bodu 2.1. těchto propozic a dále splňovat následující podmínky:

- Splněné podmínky pro udělení odznaku FAI „Stříbrné C“.
- Ve funkci velitele kluzáku musí mít nalétáno alespoň 50 hodin.
- Na přeletech nalétáno minimálně 150 km

### **Přihlášky:**

Předběžné a závazné přihlášky zasílejte:

Poštou: Aeroklub Dvůr Králové o.s., Letiště, Dvůr Králové nad Labem, CZ-544 01

e-mailem: [lkdk@atlas.cz](mailto:lkdk@atlas.cz)

faxem: +420 499 622 602

Závazné přihlášky budou akceptovány pouze řádně vyplněné, spolu s potvrzením o zaplacení vkladu ve výši dle příslušného článku těchto propozic. Uzávěrka předběžných přihlášek je 31.5.2005, uzávěrka závazných přihlášek je 1 týden před začátkem závodů (22.7.2005).

1.4.2 Základní vklad každého soutěžícího bude činit **5 000,- Kč** (dvousedadlové kluzáky – za posádku). Tato částka musí být poukázána na konto AEROKLUBU DVŮR KRÁLOVÉ č. 1301079319/0800, vedeného u České spořitelny a.s.; variabilní symbol: **rodné číslo**, konstantní symbol: 0308. Pro bezproblémové přiřazení platby k přihlášce je nutno v přihlášce uvést jako variabilní symbol **rodné číslo** velitele kluzáku!

**Skladba vkladu** je následující: na organizační výdaje připadá **3 000,- Kč** (dvousedadlové kluzáky – za posádku). Součástí vkladu je ubytování v kempu po dobu závodů. Zbývající částka **2000,- Kč** bude sloužit jako **záloha na aerovleky**.

V případě záporného konta posádky bude možno dlužnou částku uhradit v průběhu závodů, **musí** však být uhrazena nejpozději poslední den závodu. Záporný zůstatek nemá vliv na účast v jednotlivých disciplínách.

Vklad bude vrácen v plné výši, pokud se soutěž neuskuteční. Pokud však závodník odstoupí ze soutěže, nemá nárok na vrácení části vkladu, která je určena ke krytí

organizačních výdajů soutěže. Přeplatek na individuálním kontě závodníka (posádky) je organizátor povinen vyplatit nejpozději v den ukončení závodů.

**1.4.3 Ubytování:** Ubytování v kempu na letišti (stany, karavany) je pro soutěžícího hrazeno v rámci startovního, je součástí organizačních výdajů. Pro pomocníky a návštěvy je organizátorem stanoven poplatek 40,- Kč/noc, splatný v den příjezdu hospodáři soutěže či zástupci ředitele. Organizátor nabízí dále ubytování na letištní ubytovně po dobu závodů za cenu 500,- Kč/ osobu /celou akci. Ubytovna má omezenou kapacitu, pořadí ubytovaných bude stanoveno podle pořadí došlých závazných přihlášek. Doporučujeme vzít s sebou spacáky, nebo kompletní lůžkoviny.

**1.4.4 Stravování:** Organizátor na požádání zajistí stravování v letištním bufetu za následující ceny (orientačně):

Snídaně	40 - 50,- Kč
Oběd – formou balíčku	40 - 50,- Kč
Večeře – teplá, výběr ze dvou jídel	60 - 70,- Kč

**1.4.5 Registrace účastníků:** Po příletu nebo příjezdu na letiště Dvůr Králové je každý soutěžící povinen zaregistrovat se v označeném registračním místě. Zde uhradí předem dojednané služby nad standard služeb, poskytovaných organizátorem v rámci vkladu a obdrží případné dodatečné informace, které nejsou součástí těchto propozic. Registrační místo bude umístěno v budově věže v přízemí u vchodu. Otevřeno bude dne 29.7.2005 (Pá) od 12:00 do 18:00 UTC a následně v So 30.7.2005 od 6:00 do 10:00 UTC.

**1.4.6 Briefing:** Briefing bude organizátor svolávat každý soutěžní den. Standardní čas je stanoven na 8:00 UTC, organizátor má právo čas briefingů upravit dle potřeby a povinnost tuto změnu včas a vhodným způsobem oznámit. Účast na briefingů je povinná pro všechny účastníky soutěže. Pokyny vydané na briefingů jsou doplňkem těchto propozic. Briefing bude obsahovat následující informace:

- Oznámení vítěze předchozího soutěžního dne.
- Rozbor bezpečnosti letů, sportovních záležitostí atd.
- Předpověď počasí.
- Vyhlášení soutěžního úkolu.
- Informace, týkající se bezpečnosti letů.
- Otázky na organizátora závodů a letových úkolů.

Otázky, vyžadující obšírnou diskusi, musí být řešeny mimo briefing.

**1.4.7 Úvodní briefing:** Bude se konat 30.7.2005 10:00 UTC.

**1.4.8 Výsledky a předávání cen:** Předběžné a neoficiální výsledky budou zveřejněny v nejkratším možném termínu. Čas zveřejnění neoficiálních výsledků bude takový, aby se s výsledky mohli seznámit všichni soutěžící v termínu, určeném pro podávání protestů. Neoficiální výsledky budou obsahovat datum a čas zveřejnění i datum a čas, kdy uplyne možnost podat protest. Jak neoficiální, tak oficiální výsledky musí být podepsány hlavním rozhodčím a ředitelem soutěže. Ceny za denní vítězství budou udělovány po zveřejnění oficiálních výsledků na nejbližším následujícím briefingů. Cena bude vítězům soutěže udělena při slavnostním ukončení soutěže. Celkové

výsledky se stávají konečnými až po schválení jury soutěže. Musí být publikovány před závěrečným ceremoniálem.

1.4.9 **Aerovleky:** Cena aerovleku do 600m AAL činí 500,- Kč vč. DPH

1.4.10 **Transporty větroňů na start a po přistání:** Budou prováděny vozidly organizátora, nebo individuálně. Cena je zahrnuta ve vkladu. Soukromá vozidla musí být v době uzavření startovního roštu (15 minut před startem disciplíny) dle pokynů organizátora (viz kapitola 6.2. startovní rošt) odstraněna z dráhy, aby nevzniklo nebezpečí srážky. Pro transport větroně po přistání na letišti je nutno pro soukromá vozidla před vstupem na dráhu zajistit povolení dispečera AFIS či odpovědného organizátora. Rychlost pohybu vozidel po ploše je omezena na 30 km/h.

1.4.11 **Zpětné transporty po přistání do terénu:** Po přistání do terénu zajišťuje organizátor zpětné transporty v omezené míře. K dispozici bude jedno kompletní transportní družstvo za cenu 10-15,- Kč/km dle typu vozidla.

1.4.12 **Parkoviště transportních vozů, kemp:** Parkoviště transportních vozů a prostor pro ubytování účastníků bude vyznačen před příjezdem soutěžících.

1.4.13 **Zpětné převleky:** Organizátor zajišťuje zpětné převleky a dvojevleky za cenu 60,-Kč - 70,-Kč / min. letu podle typu použitého vlečného letadla.

1.4.14 **Plnění vodou:** Organizátor zajistí plnicí místa s hadicemi pro plnění vodou. Pro urychlení procedury plnění vodou doporučuje soutěžícím zajistit si vlastní kanystry.

1.4.15 **Databáze otočných bodů:** Organizátor připraví a zveřejní v dostatečném časovém předstihu databázi otočných bodů na internetové stránce PMČRj. Budou zveřejněny databáze OBT v souborech s různými formáty dat, které bude možno obdržet z internetové adresy, uvedené v těchto propozicích.

## 2. Technické podmínky

### 2.1. Doklady soutěžícího:

- Platný pilotní průkaz včetně osvědčení o zdravotní způsobilosti 2. třídy (Medical Certificate Class II.)
- Platný průkaz radiofonisty
- Občanský průkaz, případně osobní cestovní doklad (pas)
- Průkaz člena AeČR s vylepenou platnou známkou létajícího člena pro rok 2005 (zahraniční účastníci – držitelé sportovní licence FAI)
- Uzavřený zápisník letů.
- Doklady kluzáku dle čl. 2.2. těchto propozic.
- Platná mapa ICAO 1: 500 000.

2.2. **Kluzák:** kluzák, účastníci se soutěže, musí být v provozuschopném stavu s platnými doklady alespoň do 13.8.2005 a vybaven následující dokumentací:

- Osvědčení o zápisu do rejstříku.
- Osvědčení o letové způsobilosti.
- Povolení pro provoz radiostanice.
- Dopsaný palubní denník.

- Pojistný certifikát pro zákonné pojištění na zákonem stanovenou částku.
- Letová příručka kluzáku.

2.3.**Padák:** Soutěžící musí mít k dispozici padák v provozuschopném stavu se záznamníkem a platnými doklady alespoň do 13.8.2005.

2.4.**Radiostanice:** Kluzák musí mít zabudovanou funkční radiostanici s platným osvědčením, s frekvencemi běžnými v leteckém pásmu. Dispečer AFIS bude na frekvenci **119,650 MHz**.

2.5.**Technický servis:** V místním AK bude poskytován běžný servis letecké techniky v rozsahu, který je schopen místní AK zajišťovat. Preventivní údržba a drobné opravy musí být konzultovány s ředitelem soutěže.

2.6.**Ostatní vybavení:** Dobíjení baterií si zajišťuje každý soutěžící individuálně. Organizátor bude mít k dispozici omezený počet nabíjecích míst (cca 10).

2.7.**Startovní číslo (znak):** Každý kluzák musí být označen startovním číslem, které může obsahovat jedno, nejvýše však tři písmena, číslice nebo jejich vzájemnou kombinaci. Musí být umístěno viditelně, na kontrastním pozadí.

Startovní číslo musí být umístěno na spodní straně pravého křídla přibližně ve vzdálenosti 1/3 rozpětí od podélné osy kluzáku. Horní strana čísla musí směřovat k náběžné hraně křídla, dále musí být číslo zobrazeno na obou stranách svislé ocasní plochy. Velikost startovního čísla na křídle musí tvořit minimálně 80% jeho tělivy, na svislé ocasní ploše je předepsaná velikost startovního čísla minimálně 30 cm!

V případě shody startovních čísel si organizátor vyhrazuje právo určit, který soutěžící číslo změni. Přitom bude upřednostňovat startovní čísla podle pořadí došlých závazných přihlášek.

2.8.**Protikolizní značení kluzáku:** Reflexní protikolizní značení soutěžních kluzáků není nařízeno, je ale doporučeno.

2.9.**Hmotnost kluzáku:** Hmotnost kluzáku nesmí překročit maximální povolenou vzletovou hmotnost kluzáku stanovenou letovou příručkou při dodržení ustanovení odstavce 4.2. SC3 Annexu A. Organizátor je oprávněn vzletovou hmotnost kluzáků před vzletem kontrolovat.

2.10. **Vnější pomoc soutěžícím:**

**Radiostanice** - v každém kluzáku a doprovodném vozidle je povolena jedna radiostanice s možností vysílat i přijímat. Doprovod závodníka může používat další radiostanice. Tyto radiostanice jsou určeny pro komunikaci mezi soutěžícími, jejich doprovodem a organizátorem soutěže. Nesmí být zneužity jako přímá navigační pomoc a nesmí vysílat na frekvenci **119,650**.

**Antény** – Doprovod každého závodníka může vztyčit jednu anténu, jejíž vrchol nesmí být výše než 5 m nad zemí. Na tuto anténu může být připojena kterákoliv povolená radiostanice a nebo kterýkoliv přijímač, neschopný vysílání. Doprovodné automobily a transportní vozy mohou mít anténu libovolné výšky za předpokladu, že nebudou používány na letišti nebo v prostoru zakázaném organizátorem.

**Povolené navigační pomůcky** – Na palubě kluzáku mohou být jakékoliv navigační pomůcky kromě těch, které umožňují let bez viditelnosti země. Pokud se tyto

navigační pomůcky na palubě kluzáku vyskytují, musí být prokazatelně znemožněno jejich použití během soutěžního letu.

**Poškození kluzáku** - Poškození kluzáku musí být hlášeno organizátorovi soutěže bez odkladu. Poškozený kluzák může být opraven. Bez nutnosti opravy původního poškozeného konstrukčního celku mohou být vyměněny následující celky: řídicí plochy, stabilizátor, vzdušné brzdy nebo klapky, kabina, podvozek a dveře podvozku, vrtule, nenosné části, nástavce křídel a winglety. Tato výjimka se netýká vnějších panelů křídel, pokud je křídlo složeno z více segmentů.

Jestliže poškození nevzniklo vinou pilota, celý kluzák nebo část může být vyměněna se souhlasem ředitele soutěže. Pokud není prokázána jasná technická závada, považuje se poškození při přistání vždy za chybu pilota.

Organizátor má právo kdykoliv během soutěže zkontrolovat letovou konfiguraci kluzáku, a to až do okamžiku oficiálního vyhlášení výsledků, spojeného s předáním cen.

### 3. Kontrola letu

3.1. **Zařízení pro kontrolu letu:** Pro primární kontrolu letu musí být použito jedno z následujících zařízení:

- GNSS FR schválená IGC, nebo neschválená zařízení v souladu s pravidly CPS 2005.
- Fotoaparát s datovou stěnou pro kontrolu času.

V případě použití neschválených zařízení GNSS FR a při používání fotokontroly pro dosažení traťových bodů je nutné používat barograf (viz bod 3.9.). Při používání GNSS FR je soutěžící povinen poskytnout pořadateli soutěže hardwarové komponenty pro připojení tohoto zařízení na PC rozhodčích a vyhodnocovací SW kompatibilní s daným typem GNSS FR. Soutěžící musí mít k zařízení platnou kalibrační křivku pro záznam tlakové výšky ne starší 24 měsíců s platností po celou dobu soutěže.

3.2. **Záznam tlakové výšky:** Zařízení, která monitorují tlakovou výšku, musí být zapnuta nejméně 2 minuty před vzletem, aby byla vytvořena základní linie (barografy, GNSS FR s tlakovým senzorem). Zapnutí záznamového zařízení za letu bude penalizováno dle tabulky penalizací.

3.3. **Fotokontrola letu:** Kluzák může být vybaven fotoaparátem se záznamem času na film. Pokud není v kluzáku přímo vestavěn prostor pro zabudování fotoaparátu, musí být vybaven rámečkem pro jeho pevné uchycení na palubě. Fotografování „z ruky“ je výslovně zakázáno. Čas fotoaparátu musí povinně indikovat alespoň hodiny a minuty a musí být synchronizován s oficiálními hodinami (viz [3.7.](#)). Před každým soutěžním úkolem provede oficiální pozorovatel zaplombování časového zařízení (timeru) fotoaparátu. Časové zařízení musí být uvedeno do chodu ještě před tímto zaplombováním a nesmí být přerušeno až do kontroly plomby po letu oficiálním pozorovatelem. Fotoaparát musí být umístěn tak, aby na snímcích byl vidět konec levého křídla přibližně v levé horní třetině snímku. Používat se mohou pouze černobílé kinofilmy. Doplnky k proceduře fotografování budou upřesněny na poradě účastníků soutěže dne 3.7.2005.

3.4. **Pořadí snímků na filmu:** Na nerozstříhaném negativním filmu musí být zachyceny snímky v tomto pořadí:



- dva synchronizační snímky oficiálních hodin, časové zařízení musí být uvedeno do provozu před tímto časem a nesmí být zastaveno do expozice posledního snímku
- startovní tabule s letovým úkolem, datem soutěžního úkolu a startovním znakem kluzáku
- foto VBT z pozorovacího prostoru dle 5.5.3.
- fotografie OBT ve stanoveném pořadí z pozorovacích prostorů dle 5.5.3

#### **V případě dokončení letového úkolu a protnutí cílové pásky**

- foto svislé ocasní plochy kluzáku se startovním znakem provedené do 10 minut po přistání kluzáku
- dva synchronizační snímky oficiálních hodin

#### **V případě nedokončení letového úkolu:**

- foto kluzáku s charakteristickými znaky okolí místa přistání provedené do 10 minut po přistání
- foto svislé ocasní plochy kluzáku se startovním znakem

3.5. **Platnost fotografie VBT:** Fotografie VBT musí být exponována alespoň jedenkrát z pozorovacího prostoru VBT v časovém intervalu otevření odletu. Poslední platná fotografie VBT určuje čas odletu. Pokud nebude možno zjistit časový záznam fotoaparátu, do výpočtu letového času se bude brát čas otevření odletového bodu nebo čas vzletu soutěžícího podle toho, který čas je pozdější. Soutěžící musí však mít vyfotografován odletový bod s pozemním znakem - markerem. Pokud soutěžící odletí před otevřením nebo po uzavření odletu (na snímku nebude zachycen odletový marker), nebude jeho výkon hodnocen.

3.6. **Chyby fotografování:** Chybné fotografování bude trestáno penalizací, nebo neuznáním otočného bodu.

#### **Dosažení VBT nebo OBT nelze uznat:**

- jestliže bude chybět jeho fotografie, nebo
- nebude možno z charakteristických znaků okolí poznat, že se kluzák nacházel v pozorovacím prostoru daného VBT (OBT), nebo
- jestliže z fotografie bude jasné, že se kluzák nenacházel v pozorovacím prostoru VBT (OBT) a zároveň spojnice místa fotografování a VBT (OBT) bude svírat s osou pozorovacího prostoru úhel větší než 90°, nebo
- jestliže bude fotografie VBT (OBT) pořízena ze vzdálenosti větší než 3 km od VBT (OBT).

#### **Dosažení OBT bude penalizováno:**

- jestliže z fotografie bude jasné, že se kluzák nenacházel v pozorovacím prostoru OBT a zároveň spojnice místa fotografování a OBT bude svírat s osou pozorovacího prostoru OBT úhel menší než 90°.

Penalizace za každý takto dosažený OBT je stanovena v tabulce penalizací.

3.7. **Synchronizace oficiálních hodin:** Synchronizace hodin bude vždy provedena expozicí dvou snímků oficiálních hodin, pod kterými bude uvedeno datum letu a číslo soutěžního úkolu. Fotografování bude provedeno za přítomnosti rozhodčího, který potom ovládání času na fotoaparátu zapečetí.

Na prvním snímku musí být hodiny vyfotografovány 5 sec před změnou libovolné

minuty, na druhém snímku pak 5 sec po změně následující minuty na timeru fotoaparátu soutěžícího.

U fotoaparátu se záznamem času v hodinách, minutách a sekundách postačuje jeden snímek oficiálních hodin v libovolném časovém okamžiku, korekce času bude kontrolována podle prvního a posledního snímku oficiálních hodin, čas výpočtu se bude měřit na sekundy.

- 3.8. **Záložní zařízení pro kontrolu letu:** Jako záloha primárního zařízení může kluzák nést na palubě opět homologované nebo nehomologované zařízení GNSS FR. V případě nehomologovaného zařízení musí být typ schválen Sportovní komisí AeČR a na palubě kluzáku musí být barograf jako důkaz o kontinuitě letu. Při použití fotokontroly jako záložního systému je nutné dodržet všechna příslušná pravidla pro fotokontrolu letu, uvedená v těchto propozicích. Soutěžící musí vždy dát na vědomí organizátoru změnu primárního i záložního zařízení. Porušení tohoto pravidla bude opět penalizováno. Organizátor může vyžadovat záznam ze záložního systému jen v případě, že při vyhodnocení primárního záznamu se objeví chyby, které by vedly k penalizaci nebo neuznání soutěžního letu. Organizátor bude penalizovat i neoprávněné zásahy do GNSS zařízení, datového záznamu nebo vnitřního programu zařízení.
- 3.9. **Barograf:** V případě kontroly letu nehomologovaným GNSS FR nebo při použití fotokontroly musí být na palubě kluzáku barograf. Soutěžící musí mít k zařízení platnou kalibrační křivku pro záznam tlakové výšky ne starší 24 měsíců s platností po celou dobu soutěže. Vyvolání a vyhodnocení barografu zajišťuje pořadatel. Přípravu barografu pro další soutěžní disciplínu si zajišťuje soutěžící sám. Před soutěžním vzletem je soutěžící povinen předložit barograf k zapečetění a kontrole rozhodčímu, který provede jeho zaplombování, není-li již tak učiněno.

#### 4. Závěrečná ustanovení

- 4.1. Podepsáním přihlášky nebo jejím odesláním el. poštou soutěžící potvrzuje, že ovládá sportovní řád FAI a v plném rozsahu rozumí požadavkům propozic vydaných pro tuto soutěž a zavazuje se je dodržovat.
- 4.2. **Časové údaje:** Všechny časové údaje v těchto propozicích i na jiných dokumentech jsou z důvodu předpokládaných zahraničních účastníků uváděny v UTC (SELČ – 2hod). **Změna** v průběhu prvního briefingu je **možná**.
- 4.3. **Koeficienty kluzáků:** Budou převzaty ze systému „DAeC Index-list“ aeroklubu Německa: (v případě absence typu v systému bude postupováno dle indexů v Pravidlech CPS či doporučení Sportovní komise AeČR).  
[http://www.daec.de/download/se/DAeC\\_Indexliste\\_2005.pdf](http://www.daec.de/download/se/DAeC_Indexliste_2005.pdf)
- Poplatek za protest:** Poplatek za protest ve smyslu čl. 9.6.3. vzorových propozic AeČR činí 500,- Kč. V případě uznání protestu bude tento vrácen protestujícímu, v opačném případě propadá částka organizátorovi soutěže.
- 4.4. **Zahraniční soutěžící:** Soutěže se mohou zúčastnit i zahraniční soutěžící, občané jakéhokoliv státu, který je členem FAI. Jejich účast s konečnou platností schvaluje ředitel soutěže, podmínkou pro účast je platná licence FAI.

## 5. Soutěžní pravidla

### 5.1 Bezpečnost

- 5.1.1 Každý soutěžící musí létat s kluzákem v rámci jeho omezení daném letovou příručkou. Létání v mracích je zakázáno, soutěžící musí dodržovat pravidla letu VFR. Nebezpečné letové manévry nebo takové manévry, které mohou navodit nebezpečnou situaci, musí být penalizovány. Akrobacie je zakázána. Každý účastník soutěže musí používat bezpečnostní pásy a provozuschopný padák. Během soutěžních vzletů až do času otevření odletu je v prostoru vyhrazeném pro vypnutí zakázáno kroužení kluzáků pod výškou vypnutí.
- 5.1.2 Za letu je pilot povinen se vyhnout se všem prostorům označeným jako nebezpečné, zakázané nebo omezené. Organizátor s takovými prostory seznámí soutěžící na briefingu k vyhlášené disciplíně.
- 5.1.3 Minimální výška při příletu na letiště je 100 m AGL, v případě přistání z kurzu bez omezení minimální výšky.
- 5.1.4 Minimální výška letu ve 4. zatáčce musí být nejméně 50 m AGL.
- 5.1.5 Soutěžící, kteří měli ve vzduchu kolizi, nesmějí pokračovat v letu, musí přistát co nejdříve je to možné. Oba piloti obdrží body tak, jakoby přistáli v místě kolize.
- 5.1.6 **Není nařízen** povinný **směr kroužení** všech kluzáků v okrsku letiště. Směr kroužení se řídí pravidly pro ustředování kluzáků ve stoupavých proudech.. Prokazatelné porušení těchto pravidel bude hodnoceno jako nebezpečné létání a jako takové penalizováno dle seznamu penalizací.

### 5.2 Startovní rošt

- 5.2.1 Pořadí soutěžících pro 1. soutěžní disciplínu bude určeno losem při prezentaci závodníků, nebo na poradě účastníků soutěže.
- 5.2.2 V každém dalším soutěžním úkolu se pořadí posouvá vždy dopředu o 2/7 počtu všech soutěžících zveřejněných na oficiálním seznamu. V případě, že disciplína nebyla platná, zůstává startovní pořadí zachováno pro další soutěžní úkol.
- 5.2.3 Pořadí na startovním roštu bude zveřejněno každý den ráno na oficiální tabuli. Kluzáky musí být na roštu v čase zveřejněném na briefingu jako čas uzavření roštu. Za včasnou dopravu na startovní rošt zodpovídá soutěžící. Kluzáky, které nebudou na startovní roštu v čase vyhlášeném jako uzavření roštu, ztratí nárok na jeden ze tří soutěžních vzletů v disciplíně. Budou zařazeny na konec startovního pole. Pokud již došlo k zahájení soutěžních vzletů, transport kluzáku, který nebyl v čase uzavření roštu na místě vzletu, bude povolen až na pokyn ředitele soutěže.

## 5.3 Vzlety a aerovleky

- 5.3.1. Každý kluzák může uskutečnit maximálně tři soutěžní vzlety za den.
- 5.3.2. Čas uzavření intervalu pro vzlet musí být vyhlášen na briefingu a uveden na rozkazu k letu. Konec tohoto intervalu musí být stanoven tak, aby startovní okno bylo ukončeno před očekávaným příletem dolétávajících soutěžících. Pokud není soutěžící nebo kluzák připraven ke vzletu vinou organizátora, soutěžní vzlety nesmí být zahájeny.
- 5.3.3. Pokud soutěžící pilot nebo kluzák nejsou připraveni v důsledku chyby soutěžícího, nebo není soutěžící připraven na vzlet v řádném pořadí, ztrácí soutěžící nárok na jeden soutěžní vzlet a bude přesunut na konec startovního pole. Pilot, který žádá druhý nebo třetí soutěžní vzlet, musí vyčkat **dokončení vzletu kluzáků v řádném pořadí v obou třídách**.
- 5.3.4. Jestliže se organizátor rozhodne posunout čas zahájení soutěžních vzletů, všechny ostatní důležité časy budou posunuty o stejnou dobu. Výjimkou může být čas uzavření příletové pásky.
- 5.3.5. Jestliže dojde k přerušení aerovleku nebo poruše vlečného letounu, které vyústí v předčasné vypnutí kluzáku, pak se tento vzlet započítá jako soutěžní pouze tehdy, když se pilot kluzáku rozhodl setrvat ve vzduchu a navázat do stoupání. Jestliže však bez prodlení přistane, a to dokonce mimo hranice místa soutěže a oznámí tuto skutečnost organizátorovi, pak se takový vzlet nezapočítává jako soutěžní a pilotovi bude umožněn další vzlet, i když přistál mimo hranice soutěžního místa.
- 5.3.6. Po zahájení soutěžních vzletů mohou být pro transport přistávajících kluzáků použita výhradně vozidla organizátora. Po čase uzavření roštu musí ostatní vozidla parkovat na místě, které určí organizátor.
- 5.3.7. Na briefingu organizátor upřesní směr dráhy pro vzlety, průběh aerovleků, místa vypnutí.
- 5.3.8. Oblast vypnutí kluzáku bude vyznačena na mapě, se kterou budou piloti seznámeni na úvodní poradě soutěžících a organizačního štábu. V této oblasti se musí kluzák vypnout. Pilot kluzáku se nesmí vypnout před tím, než mu pilot vlečného letadla zamává křídly. Předčasné uvolnění od vlečného letadla je možné pouze z bezpečnostních důvodů.
- 5.3.9. **Postupy pro vzlet motorových kluzáků:** Motorizované kluzáky se mohou soutěže zúčastnit v obou třídách (dvoumístné i volné v případě jejího přesunutí) za předpokladu, že mají plně funkční zařízení, které ve spojení s GNSS FR. zaznamenává chod motoru.
- Jestliže je vzlet uskutečněn vlastní pohonnou jednotkou, pak musí být tato jednotka vypnuta v určeném prostoru vypnutí pod maximální výškou vypnutí. Motorizované kluzáky musí sledovat při letu do prostoru vypnutí trajektorii letu vlečných letounů.
  - Jestliže kluzák nevzlétá pomocí vlastní pohonné jednotky, musí před odletem zaznamenat funkčnost zapisovače ENL spuštěním pohonné jednotky, které však nesmí přesáhnout dobu jedné minuty a nesmí tak učinit za účelem získání výhody oproti kluzákům pohonnou jednotkou nevybaveným.
  - V případě požadavku dalšího soutěžního vzletu musí před jeho uskutečněním motorový kluzák přistát bez spuštění své pohonné jednotky

- 5.3.10. Soutěžní let bude po protnutí odletové pásky považován za ukončený v místě, ve kterém byla spuštěna pohonná jednotka.

## 5.4 Odlet

- 5.4.1. Pro odlety bude použita odletová procedura Odletové pásky dle odstavce 7.4.2.b.(i) SC3 Annexu A.
- 5.4.2. **Odletová páska:** Přímá linie o délce 3km, která je orientována kolmo na první rameno trati, které je buď spojnicí středu odletové pásky a prvního OBT nebo spojnice tohoto středu a středu první určené oblasti. Střed pásky má souřadnice **E 015° 50' 26''; N 50° 24' 58''**. Odlet je platný, jestliže fix nebo spojnice po sobě jdoucích fixů protínají odletovou pásku v čase po otevření odletu. Za čas odletu se považuje čas, kdy kluzák překročil odletovou pásku. Odlet bude otevřen 20 minut po vzletu posledního soutěžícího v dané soutěžní třídě podle řádného startovního pořadí pro daný soutěžní den. Čas otevření odletu bude po vzletu tohoto kluzáku ohlášen na frekvenci 119,650 MHz a dále bude ohlášeno otevření odletu. Místo vytýčení markeru bude oznámeno na úvodní poradě soutěžících a organizačního štábu. Radiové hlášení odletů soutěžících není požadováno, rovněž tak použití Event Markeru. Soutěžní třídy mohou mít rozdílné VBT. Organizátor může stanovit maximální povolenou výšku odletu vyjádřenou v metrech QNH.
- 5.4.3. Jestliže je pochybnost o řádném odletu po jeho otevření, pak odlet může být uznán, jestliže soutěžící se dle posledního fixu nacházel nejvýše 500 m vně od odletové pásky. Čas odletu bude potom odvozen od času nejbližší ležícího fixu k odletové pásce, ale takto provedený odlet bude penalizován. Pokud nejsou ustanovení tohoto bodu splněna, soutěžící nemá platný odlet.
- 5.4.4. Nový odlet ruší předchozí letový výkon daného soutěžního dne.
- 5.4.5. Čas uzavření odletu bude vyhlášen na briefingu a bude zaznamenán na zadání denního úkolu k soutěžnímu letu. Pokud tento údaj nebude uveden, pak bude odlet uzavřen ve stejném čase jako [cílová páska](#).

## 5.5 Pozorovací sektory traťových bodů

- 5.5.1 Použité pozorovací sektory se budou lišit podle toho, zda v dané třídě se bude vyskytovat (ať už jako primární, či sekundární) fotoaparát ke kontrole času a dosažených pozorovacích sektorů. Pokud ano, postupuje se při volbě a průletu trati podle čl. 3.3 (**FOTOKONTROLA**); pokud nikoli – jsou závazná ustanovení čl. 3.2 (**GNSS FR i nehomologovaná**). Rozhodnutí bude sděleno závodníkům na úvodním briefingu 30.7.2005 podle skladby přihlášených posádek a deklarovaných zařízení. V případě použití fotokontroly se musí sektory pro dosažení traťových bodů pro GNSS FR a fotokontrolu shodovat.
- 5.5.2 **Pozorovací sektory traťových bodů (GNSS FR – i nehomologovaná):**  
Vyhodnocení letu z GNSS FR zajistí pořadatel. Všechna ustanovení o vyhodnocení letu jsou v souladu se vzorovými propozicemi AeČR.

**Odletová páska (VBT)** – viz bod 5.4. těchto propozic.

**Pozorovací sektor otočného bodu tratě a určeného prostoru (OBT)** - V případě, že budou všichni soutěžící vybaveni zařízením GNSS FR (homologovaným i nehomologovaným), je možno pozorovací sektory zadávat jako cylindrické, případně vymezit pozorovací sektor oblasti možného OBT – viz vzorové propozice AeČR a čl. 5.10.6 těchto propozic

Pozorovací sektory pro určené prostory budou upřesněny na briefingu pro každý soutěžní úkol, budou-li v tomto úkolu určené prostory použity.

Dosažení pozorovacího sektoru bude uznáno, jestliže alespoň jeden fix nebo spojnice dvou po sobě jdoucích fixů se bude nacházet v pozorovacím sektoru OBT nebo v určeném prostoru. Když neexistuje důkaz, že soutěžící proletěl pozorovací sektor, může být dosažení Otočného bodu nebo Určeného prostoru uznáno, když soutěžící byl do 500 m od hranice pozorovacího sektoru, ale obdrží penalizaci dle seznamu penalizací v těchto propozicích.

**Cílová páska – koncový bod tratě (KBT)** - Přílety budou odvozeny z protnutí cílové pásy o délce 1 000 a výšce maximálně 300m, jejíž poloha a směr budou stanoveny na briefingu před každým soutěžním úkolem.

Za dosažení KBT se považuje protnutí cílové pásy přední částí kluzáku při průletu nebo dojezdu v předepsaném směru bez vnější pomoci. Protnutí pásy budou na pásce kontrolovat komisaři a čas budou zaznamenávat podle oficiálních hodin.

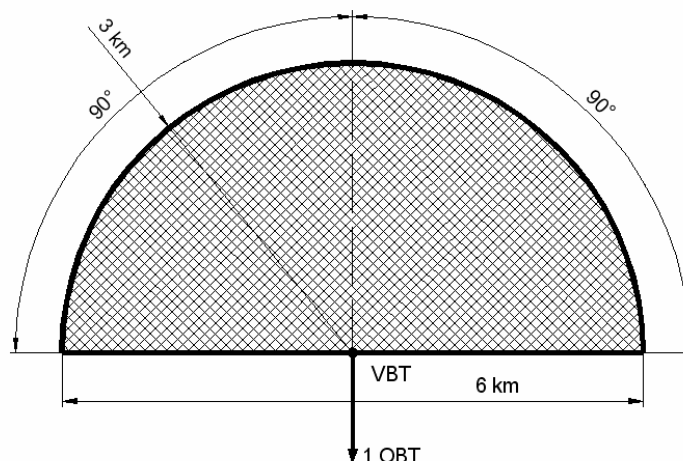
### 5.5.3 Pozorovací sektory traťových bodů (fotokontrola):

V případě použití fotokontroly se musí sektory pro dosažení traťových bodů pro GNSS FR a fotokontrolu shodovat. Vyhodnocení letu pomocí fotokontroly zajistí pořadatel.

Všechna ustanovení o fotokontrole jsou **v souladu s Dodatkem A vzorových propozic AeČR**

**Odletová páska (VBT)** - Přímá linie o délce 3 km, která je orientována kolmo na první rameno trati, které je buď spojnicí středu odletové pásy a prvního OBT nebo spojnicí tohoto středu a středu první určené oblasti. Pozorovacím sektorem VBT je výšeč nad zemským povrchem bez výškového omezení, ležící na opačné straně, než je první rameno tratě. Výšeč je tvořena páskou, širokou 6 km, kolmou ke směru prvního ramene tratě, jejíž střed leží ve VBT, a obloukem o poloměru 3 km, jehož vrchol leží ve VBT a který je orientován na opačnou stranu, než je první rameno tratě.

Střed pásy má souřadnice E 015° 50' 19''; N 50° 24' 53''. Odlet je platný, jestliže fotografie odletového bodu je pořízena v pozorovacím sektoru VBT.

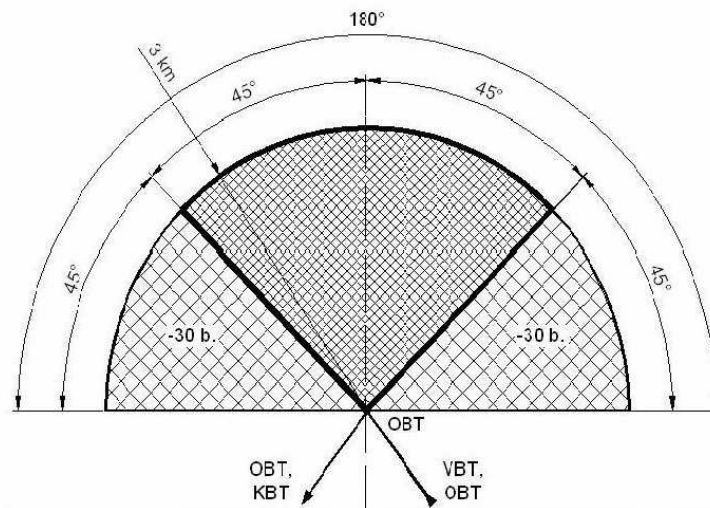


**Pozorovací sektor otočného bodu tratě a určeného prostoru (OBT)** - Dosažení

OBT je potvrzeno předložením fotografie, která potvrzuje, že se kluzák nacházel v pozorovacím sektoru OBT

Pozorovacím sektorem OBT je výseč  $90^\circ$  nad zemským povrchem bez výškového omezení, ležící na té straně OBT, kde úhel, svíraný oběma rameny tratě je větší, než  $180^\circ$ , přičemž osa této výseče je prodlouženou osou úhlu, který svírají dvě ramena tratě, která vedou do daného OBT. Výseč je omezena obloukem o poloměru 3 km, jehož vrchol leží v OBT a který je orientován ve směru výseče.

V případě letových úkolů Distance Task Pilot Selected a Speed Task Pilot Selected je osa pozorovacího prostoru OBT dána na briefingu.



**Cílová páska – koncový bod tratě (KBT)** - Přílety budou odvozeny z protnutí cílové pásky o délce 1 000 a výšce maximálně 300 m, polohu a směr cílové pásky stanoví organizátor na briefingu před každým soutěžním úkolem.

Za dosažení KBT se považuje protnutí cílové pásky přední částí kluzáku při průletu nebo dojezdu v předepsaném směru bez vnější pomoci. Protnutí pásky budou na pásce kontrolovat komisaři a čas budou zaznamenávat podle oficiálních hodin.

5.5.4 **Pořadí snímků v případě fotokontroly:** Viz čl. 3.4. těchto propozic - Fotokontrola.

5.5.5 **Kombinace fotokontroly a GNSS FR:** zařízení GNSS FR je jako primární záznamové zařízení a fotoaparát jako záložní. V tomto případě je nutné na filmu záložního fotoaparátu provést před letem snímky podle prvních dvou bodů paragrafu 3.4. (synchronizace času, foto startovní tabule). V případě pochybností o funkčnosti GNSS FR během letu je možno od této chvíle začít potvrzovat dosažení otočných bodů pomocí fotoaparátu podle pravidel fotokontroly, přechod zpět na důkaz zařízením GNSS FR již za letu **není možný!**

## 5.6 Přistání v terénu

- 5.6.1 Jako místo přistání se počítá poslední platný fix, kdy došlo k zastavení kluzáku, nebo selhání záznamového zařízení včetně zálohy.
- 5.6.2 V případě fotokontroly jako primárního zařízení je při přistání do terénu nutno zhotovit průsvitku dle mapy ČR v měřítku 1:500 000, na které bude vyznačeno přesné místo přistání s nejbližšími výraznými orientačními body, případně souřadnice GPS (průsvitka musí být potvrzena vlekařem nebo dvěma členy transportního družstva). Zároveň musí být exponován snímek se zřetelnými identifikačními prvky kluzáku na pozadí výrazného orientačního bodu dle čl. [5.9.2](#) – Dokumentace při fotokontroly.
- 5.6.3 Po přistání do terénu musí soutěžící urychleně oznámit své přistání organizátorovi. Zpráva o přistání musí obsahovat přesnou polohu místa přistání (např. ve formě zeměpisných souřadnic), čas přistání a dosažené traťové body.
- 5.6.4 Oznámení místa a času přistání je důležité z hlediska SAR (Search and Rescue - pátrání a záchran) a pro zpracování předběžných výsledků letového úkolu.

## 5.7 Cílová páska

- 5.7.1 Koncovým bodem trati – cílem je střed příletové pásy. Vzdálenost posledního ramene je vzdálenost od posledního otočného bodu do cíle. Za čas příletu se považuje čas, kdy kluzák protnul cílovou pásku ve stanoveném směru po splnění soutěžního úkolu. U GNSS FR se toto protnutí odečítá ze záznamu letu. Přílety budou měřeny na cílové pásce o rozměrech **1000 × 300 m**, polohu a směr cílové pásy stanoví organizátor na briefingu před každým soutěžním úkolem.
- 5.7.2 Za řádné dosažení cílové pásy se bere protnutí cílové pásy bez cizí asistence, a to ve směru určeném na briefingu. Všechna protnutí cílové pásy se musí měřit ručně.
- 5.7.3 Jestliže kluzák přistál na letišti, ale neprotnul cílovou pásku, bude se mít za to, že dosáhl cílové pásy, ale k času přistání, tj. k času kdy se kluzák zastavil, se připočte 5 minut. Při použití fotokontroly se dosažení KBT odvozuje od fotografie pořízené z kabiny kluzáku okamžitě po přistání - tato fotografie slouží pro potřeby určení času dosažení KBT. K času takto získanému se opět připočte 5 minut.
- 5.7.4 Soutěžící, který nedodržel výškové omezení pro protnutí cílové pásy specifikované v těchto propozicích nebo na briefingu, musí být penalizován
- 5.7.5 Organizátor může na briefingu určit jeden nebo více kontrolních bodů, kterých musí kluzák dosáhnout před protnutím cílové pásy. Cílem je před dokluzem do cílové pásy srovnat kluzáky do požadovaného směru.
- 5.7.6 Soutěžící musí oznámit svůj přílet na frekvenci 119,650 MHz s udáním soutěžního čísla, vzdálenosti a předpokládaného manévru. Hlášení příletu musí být potvrzeno službou AFIS



5.7.7 Cílová páska je uzavřena se západem slunce nebo tehdy, pokud je jasné, že všichni soutěžící doletěli nebo přistáli v terénu nebo, že nemohou být přiděleny žádné body za rychlost nebo v čase vyhlášeném na briefingu, jestliže je tento čas organizátor zveřejní v zadání denního úkolu.

## 5.8 Přistání

5.8.1 Riskantní a nebezpečné manévry při přiblížení na přistání včetně nepovolených průletů budou penalizovány. Ti soutěžící, kteří protuli cílovou pásku, musí bez odkladu přistát.

## 5.9. Dokumentace o letu

5.9.1 Veškerá dokumentace o letu, která zahrnuje GNSS FR, popřípadě zapečetěný barograf a vyplněný rozkaz k letu s vyplněnými údaji včetně filmu musí být předána na určeném místě oficiálnímu pozorovateli do 30 minut po přistání nebo příjezdu na soutěžní letiště. Pokud sportovní komise vyžaduje záložní systém s důkazy o letu, pak musí být dodán sportovní komisi do 60 minut od zveřejnění výzvy, která bude vyvěšena na určeném místě. Porušení časového limitu může být penalizováno.

### 5.9.2 V případě kontroly letu pomocí GNSS FR:

- Prohlášení po letu s řádně vyplněnými požadovanými údaji (údaje z Prohlášení po letu budou použity pro zpracování předběžných výsledků)
- zařízení GNSS FR
- zapečetěný barograf (pouze v případě použití GPS Garmin jako zařízení GNSS FR)

### V případě fotografické kontroly letu:

- Prohlášení po letu s řádně vyplněnými požadovanými údaji (údaje z Prohlášení po letu budou použity pro zpracování předběžných výsledků)
- zapečetěný barograf
- zapečetěný fotoaparát s filmem nebo pouze film převinutý do kazety, vyjmutý před oficiálním pozorovatelem ze zapečetěného fotoaparátu

### *Poznámka:*

Druhý film odevzdává soutěžící pouze v tom případě, že má pochybnosti o kvalitě prvního filmu, nebo pokud je o to požádán rozhodčím soutěže.

V případě přistání do terénu odevzdá soutěžící průsvitku dle mapy ČR v měřítku 1:500 000, na které bude vyznačeno přesné místo přistání s nejbližšími výraznými orientačními body, případně souřadnice GPS (průsvitka musí být potvrzena vlekařem nebo dvěma členy transportního družstva).

## 5.10. Typy letových úkolů

5.10.1. **Typy úloh:** Vypsání denní úlohy se budou lišit podle toho, zda v dané třídě se bude vyskytovat (ať už jako primární, či sekundární) fotoaparát ke kontrole času a dosažených pozorovacích sektorů. Pokud ano, postupuje se při volbě a průletu trati podle čl. 5.5.3 (FOTOKONTROLA) – **vypisují se pouze úlohy podle článku 5.10.4 a 5.10.5.!** Pokud nikoli – jsou závazná ustanovení čl. 5.5.2 (GNSS FR i nehomologovaná) a lze vypsát libovolnou trať dle čl. 5.10. Rozhodnutí bude

sděleno závodníkům na úvodním briefingu 3.7.2005 podle skladby přihlášených posádek a deklarovaných zařízení. V případě fotokontroly se musí sektory pro dosažení traťových bodů pro GNSS FR a fotokontrolu shodovat.

5.10.2. **Volby úloh:** Organizátoři stanoví každý den jeden z následujících typů úloh. V průběhu soutěže musí organizátoři zvolit alespoň dva různé typy úloh. Soutěžní úlohy jsou v souladu s Annexem A SC3. Volby jsou následující:

- Soutěžní úloha po určené trati (Racing Task – „klasická“)
- Rychlostní úloha přes určené prostory (Speed Task – Assigned Areas)
- Rychlostní úloha volená pilotem (Speed Task – Pilot Selected)
- Úloha na vzdálenost přes určené prostory (Distance Task – Assigned Areas)
- Úloha na vzdálenost volená pilotem (Distance Task – Pilot Selected)

Úlohy „přes určené prostory“ (Assigned Areas) jsou automaticky vyloučeny v případě použití fotokontroly jako primárního záznamu letu. Soutěžní úkoly budou vyhlašovány s ohledem na výkonnost kluzáku L-13 pro dvoumístné kluzáky a VSO – 10 pro volnou třídu.

5.10.3. **Soutěžní úloha po určené trati (Racing task):**

- Letové úkoly přes jeden nebo více OB s předem určeným směrem obletu.
- Organizátor určí počet OB a jejich směr obletu.
- Soutěžící musí obletět OB v předepsaném pořadí a protnout cílovou pásku (dosáhnout KBT).
- Bodové hodnocení musí brát v úvahu dosaženou vzdálenost soutěžícího a v případě dokončení soutěžního úkolu i jeho rychlost.
- Dosaženou vzdáleností soutěžícího v případě dokončení rychlostního úkolu je součet délek všech ramen tratě od VBT, přes řádně a ve správném pořadí dosažené OB do KBT. Všichni soutěžící, kteří dokončí rychlostní úkol RACING budou mít stejnou dosaženou vzdálenost.
- V případě nedokončení rychlostního úkolu RACING je dosaženou vzdáleností soutěžícího součet délek všech ramen tratě od VBT přes všechny řádně dosažené OB plus vzdálenost nedokončeného ramene trati.
- Vzdáleností nedokončeného ramene tratě se rozumí celková vzdálenost nedokončeného ramene mínus vzdálenost mezi místem přistání a následujícím OB (případně KBT u posledního ramene trati). V případě, že je vzdálenost nedokončeného ramene trati záporná, považuje se za rovnou nule.

5.10.4. **Úloha na vzdálenost volená pilotem (Distance Task – Pilot Selected – ex Cat's Cradle):**

- Organizátor vyhlásí skupinu OB nebo oblast s určenými OB a maximální dobu trvání letového úkolu (určený časový interval) a rovněž minimální výšku pro ukončení úkolu vyjádřenou v QNH.
- Soutěžící má z úkol uletět co největší vzdálenost v určeném časovém intervalu z VBT do KBT přes OB, který vybírá z bodů určených organizátorem. Maximální počet OB, které může soutěžící zvolit je 10. V případě, že organizátor vyhlásí jeden nebo více OB jako povinné, pak se o tento počet snižuje počet bodů volitelných pilotem.

- Otočné body ve skupině mohou být vybírány libovolně s dodržением pravidla, že mezi dosažením stejného otočného bodu musí soutěžící proletět přes pozorovací sektory dvou jiných otočných bodů (tzv. pravidlo trojúhelníku). Výjimku tvoří poslední dvě ramena, která mohou mít tvar návratu z KBT přes poslední OBТ zpět do KBT. Minimální ani maximální vzdálenost mezi otočnými body není omezena. Pro splnění soutěžního úkolu musí soutěžící dosáhnout alespoň jeden otočný bod, kromě toho, který byl na briefingu vyhlášen jako povinný.
- Časový interval soutěžního úkolu je dán vyhlášeným intervalem, který musí být zaznamenán na rozkaze k letu. Konkrétní interval soutěžícího pro splnění úkolu je dán připočtením vyhlášeného časového intervalu k času posledního platného odletu soutěžícího uskutečněného v době od otevření do uzavření odletu.
- Bodovacím kritériem u tohoto typu úkolu je pouze dosažená vzdálenost závodníka. Za tento typ úkolu nejsou udělovány žádné rychlostní body.
- V případě, že soutěžící dosáhne KBT před časem ukončení letového úkolu, potom je dosaženou vzdáleností soutěžícího vzdálenost z VBT přes všechny prokazatelně dosažené OBТ do KBT.
- V případě, že soutěžící nedokončil soutěžní úkol (přistál mimo letiště vzletu), nebo pokračuje v letu i po čase ukončení úkolu, pak jeho soutěžní vzdáleností je vzdálenost od VBT přes všechny řádně dosažené OBТ s připočtením vzdálenosti z posledního OBТ do místa přistání, nebo do místa, kde se kluzák nacházel v čase ukončení úkolu a byl nad vyhlášenou minimální výškou pro ukončení úkolu. Takové místo se musí nacházet uvnitř soutěžní oblasti, pokud byla organizátorem vyhlášena. Pokud se toto místo nachází mimo takovou oblast, pak dosažená vzdálenost bude VBT- všechny řádně dosažené OBТ – hranice oblasti. V případě, že poslední poloha kluzáku-poslední fix v čase bezprostředně před ukončením úkolu je pod hranicí minimální výšky pro ukončení úkolu, pak jako poslední tento platný fix bude brán první fix zaznamenaný nad minimální výškou pro ukončení úkolu v čase před ukončením úkolu.
- Pořadatel musí udělit penalizaci soutěžícím, kteří nedosáhli soutěžního letiště. Výše této penalizace se rovná 20% dosažené vzdálenosti závodníkem, která se odečte od dosažené vzdálenosti a dále se od této hodnoty odečte polovina vzdálenosti mezi cílem a přistáním v terénu. Tato penalizace nesmí být udělena soutěžícímu, který dosáhl soutěžního letiště i po vyhlášeném časovém intervalu.
- Pořadí v disciplíně se odvodí ze sestupně seřazených soutěžních vzdáleností, dosažených ve vyhlášeném časovém intervalu pro tuto úlohu.

#### 5.10.5. **Úloha na vzdálenost přes určené prostory** (Distance Task – Assigned Areas)

- Organizátor určí počet a tvar určených prostorů a pořadí jejich dosažení. Dále stanoví maximální dobu trvání úkolu (určený časový interval) a rovněž minimální výšku pro ukončení úkolu vyjádřenou v QNH.
- Na briefingu musí být soutěžící seznámeni s nominální délkou trati, což je vzdálenost přes středy určených prostorů a dále s maximální a minimální vzdáleností, kterou lze letem přes určené prostory dosáhnout. Tyto údaje musí být uvedeny v zadání denního úkolu.
- Soutěžící musí proletět určenými prostory ve stanoveném pořadí a protnout cílovou pásku. Cílem je dosáhnout co největší vzdálenosti v určeném čase.
- Bodovacím kritériem u tohoto typu úkolu je pouze dosažená vzdálenost závodníka. Za tento typ úkolu nejsou udělovány žádné rychlostní body. Dosažená vzdálenost je pak součtem jednotlivých ramen, přičemž v určených prostorech se bere vždy takový fix, který zaručuje co největší uletěnou vzdálenost.
- Dosažená vzdálenost závodníka se určuje následovně:
  - ❖ Jestliže závodník protnul cílovou pásku před vypršením času stanoveného pro ukončení úkolu a protnul pozorovací sektory všech určených prostorů v řádném pořadí, pak jeho dosažená vzdálenost je vzdálenost z bodu odletu závodníka přes všechny určené prostory do cílové pásky

- ❖ Jestliže čas vymezený pro plnění úkolu vyprší na posledním rameni, potom dosaženou vzdáleností je vzdálenost z VBT přes určené prostory do KBT mínus vzdálenost od posledního validního fixu do KBT v čase bezprostředně před vypršením ukončení úkolu. Tento validní fix musí navíc být nad minimální výškou pro ukončení úkolu. V případě, že taková vzdálenost je menší než nula, považuje se za rovnou nule
  - ❖ Pokud čas vymezený pro plnění úkolu vyprší na jakémkoliv jiném než posledním rameni, pak dosažená vzdálenost je součtem vzdáleností z VBT přes všechny řádně dosažené určené prostory plus vzdálenost do středového bodu následujícího určeného prostoru, který je nejbližší poslednímu validnímu fixu před vypršením času ukončení úlohy. Od této celkové vzdálenosti se odečte vzdálenost tohoto nejbližšího středového bodu od shora zmíněného posledního validního fixu. Je-li takto vypočtená vzdálenost na nedokončeném rameni menší než nula, její hodnota se považuje za rovnou nule
- Čas ukončení soutěžního úkolu je dán vyhlášeným intervalem, který musí být zaznamenán na rozkaze k letu. Skutečný čas ukončení úkolu je dán připočtením vyhlášeného časového intervalu k času posledního platného odletu soutěžícího uskutečněného v době od otevření do uzavření odletu.
  - Pořadatel musí udělit penalizaci soutěžícím, kteří nedosáhli soutěžního letiště. Výše této penalizace se rovná 20% závodníkem dosažené vzdálenosti, která se odečte od dosažené vzdálenosti a dále se od této hodnoty odečte polovina vzdálenosti mezi cílem a přistáním v terénu. Tato penalizace nesmí být udělena soutěžícímu, který dosáhl soutěžního letiště i po vypršení času ukončení úkolu.
  - Pořadí v disciplíně je dáno počtem uletěných kilometrů v časovém intervalu.

#### 5.10.6. Rychlostní úloha volená pilotem (Speed Task – Pilot Selected)

- Organizátor vyhlásí určitý počet OB a časový interval trvání letového úkolu.
- Soutěžící splní úlohu, jestliže v určeném časovém intervalu letí z VBT do KBT přes OBT, které vybírá z bodů určených organizátorem. Maximální počet OBT, které může soutěžící zvolit, je 10. V případě, že organizátor vyhlásí jeden nebo více OBT jako povinné, pak se o tento počet snižuje počet bodů volitelných pilotem. Cílem této úlohy je dosáhnout co největší rychlosti.
- Otočné body ve skupině lze vybírat libovolně s dodržením pravidla, že mezi dosažením stejného otočného bodu musí soutěžící proletět přes pozorovací sektory dvou jiných otočných bodů (tzv. pravidlo trojúhelníku). Výjimku tvoří poslední dvě ramena, která mohou mít tvar návratu z KBT přes poslední OBT zpět do KBT. Minimální ani maximální vzdálenost mezi otočnými body není omezena. Pro splnění soutěžního úkolu musí soutěžící kromě toho bodu, který byl na briefingu vyhlášen jako povinný, dosáhnout ještě alespoň jednoho otočného bodu.
- Počet bodů za disciplínu je dán součtem bodů za dosaženou vzdálenost a bodů za dosaženou rychlost, přičemž hodnoty jsou definovány následovně:
  - ❖ Dosažená vzdálenost je vzdálenost z bodu odletu přes všechny řádně dosažené otočné body do cíle nebo do místa přistání v terénu
  - ❖ Dosažená rychlost je rovna podílu dosažené vzdálenosti dělené časovým intervalem, který uplynul mezi odletem soutěžícího a protnutím cílové pásky nebo dělené určeným časovým intervalem podle toho, která hodnota je větší.
  - ❖ Minimální čas soutěžního úkolu je dán součtem časů posledního platného odletu soutěžícího uskutečněného v době od otevření do uzavření odletu a minimální doby trvání letového úkolu
- Body za rychlost budou přiděleny pouze soutěžícím, kteří správně dosáhli KBT.

- Pořadatel musí udělit penalizaci soutěžícím, kteří nedosáhli soutěžního letiště. Tato penalizace se týká dosažené vzdálenosti a výše této penalizace se rovná polovině vzdálenosti mezi cílem a přistáním v terénu, která se odečte od dosažené vzdálenosti.

#### **5.10.7. Rychlostní úloha přes určené prostory (Speed task – Assigned Areas)**

- Organizátor určí počet a tvar určených prostorů a pořadí jejich dosažení. Dále určí časový interval a rovněž minimální výšku pro ukončení úkolu vyjádřenou v QNH.
- Na briefingu musí být soutěžící seznámeni s nominální délkou trati, což je vzdálenost přes středy určených prostorů a dále s maximální a minimální vzdáleností, kterou lze letem přes určené prostory dosáhnout. Tyto údaje musí být uvedeny v zadání denního úkolu.
- Soutěžící musí proletět určenými prostory ve stanoveném pořadí a protnout cílovou pásku. Cílem je dosáhnout co největší rychlosti v určeném čase.
- Počet bodů za disciplínu je dán součtem bodů za dosaženou vzdálenost a bodů za dosaženou rychlost, přičemž hodnoty jsou definovány následovně:
- Jestliže se soutěžící vrátí na letiště soutěžního vzletu a dosáhl všech určených prostorů v určeném pořadí, pak dosaženou vzdáleností je součet vzdáleností od bodu odletu do cíle přes body v určených prostorech.
- Jestliže soutěžící přistál na posledním rameni, pak dosaženou vzdáleností je součet vzdáleností z bodu odletu do cíle přes body v určených prostorech minus vzdálenost z místa přistání do cíle. Pokud tato vzdálenost má zápornou hodnotu, považuje se za rovnou nule.
- Jestliže soutěžící přistál na jiném než posledním rameni, pak dosaženou vzdáleností je vzdálenost z bodu odletu přes body v dosažených určených prostorech a do bodu nejbližšího určeného prostoru od místa přistání minus vzdálenost z místa přistání do středového bodu nejbližšího určeného prostoru. Pokud tato vzdálenost má zápornou hodnotu, považuje se za rovnou nule.
- Ve všech případech se v určených prostorech vybere takový fix, který zajišťuje pro soutěžícího největší vzdálenost.
- Pořadatelé musí penalizovat závodníky, kteří nedoletěli do cíle, tím způsobem, že od dosažené vzdálenosti se odečte poloviční vzdálenost mezi místem přistání a cílem.
- Dosažená rychlost je rovna podílu dosažené vzdálenosti dělené dobou trvání úkolu, která uplynula od posledního zaznamenaného času odletu soutěžícího a jeho času při průletu cílem, nebo dělené určeným časovým intervalem podle toho, která hodnota je větší. Dosaženou vzdáleností je pak součet jednotlivých ramen, přičemž v určených prostorech se do vyhodnocování bere vždy takový fix, který soutěžícímu zaručuje co největší uletěnou vzdálenost.

## 6. Bodování, penalizace, stížnosti, protesty

### 6.1. Bodovací systém

Pro bodování soutěže bude použit 1000-bodový bodovací systém podle odstavce 8.4. SC3 Annexu A. Aby soutěžní úkol byl započten jako soutěžní den, musí každý soutěžící dostat příležitost provést soutěžní vzlet, a to v intervalu, který zajišťuje splnění soutěžního úkolu. Další podmínkou je, že alespoň 2 soutěžící, kteří provedli soutěžní vzlet, přesáhne handicapovanou vzdálenost nejméně 100 km.

### 6.2. Bodový výpočet soutěžní úlohy

Definice proměnných soutěžního dne:

$P_m$  = nejmenší hodnota z následujících hodnot: 1000 nebo  $(5 \times D_o) - 250$  nebo  $(400 \times T_o) - 200$  ...maximální denní body

$P_{vm}$  =  $2/3 \times (n_2/N) \times P_m$  ...max. dosažené body za rychlost daného dne

$P_{dm}$  =  $P_m - P_{vm}$  ...max. dosažené body za vzdálenost daného soutěž. dne

$P_v$  ... body za rychlost soutěžícího daného soutěžního dne

$P_d$  ... body za vzdálenost soutěžícího daného soutěžního dne

$D$  ... maximální bodovaná vzdálenost soutěžního dne v km

$d_H$  ... handicapovaná vzdálenost závodníka v letovém úkolu

$V$  ... nejvyšší dosažená rychlost soutěžního dne v km/h ( $=D/T$ )

$v_H$  ... handicapovaná rychlost závodníka v letovém úkolu ( $=d_H/T$ )

$v$  ... rychlost závodníka v letovém úkolu

$H$  ... handicapový faktor (koeficient kluzáku)

$S$  ... denní výsledek soutěžícího

$T$  ... bodovaný čas soutěžícího - čas na trati, nebo určená doba úlohy ( $T_d$ ) podle toho, která hodnota je větší

$T_d$  ... určená doba úlohy

$F$  = menší z následujících hodnot: 1 nebo  $(1,25 \times n_1/N)$  ... denní faktor

$n_1$  ... počet soutěžících, kteří dosáhli korigované vzdálenosti alespoň 100 km

$n_2$  ... počet soutěžících, kteří překročili 2/3 nejlepší korigované rychlosti

$N$  ... počet soutěžících, kteří daný den provedli soutěžní vzlet

**Závodní úlohy** (Racing Task)

**Výsledek závodníka:**

(i) Pro kteréhokoliv závodníka, který doletěl:

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

$$P_d = P_{dm}$$

Výjimka: když  $V_h < 2/3 V_o$ , tak  $P_v = 0$

(ii) Pro kteréhokoliv závodníka, který nedoletěl:

$$P_v = 0$$

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

(iii)  $S = F \times (P_v + P_d)$

*Pokud většina závodníků doletí, pilot s 2/3 nejlepší rychlosti obdrží asi 1/3 bodů. Všichni, kteří nedoletěli, obdrží méně bodů úměrně jejich vzdálenosti. Pokud úlohová vzdálenost je menší než 250 km nebo čas vítěze je menší než 3 hodin, budou maximální denní body daného dne menší než 1000 bodů, v důsledku toho budou bodové rozdíly omezeny na 4 body za kilometr a 11 bodů za minutu.*

### Rychlostní úlohy (Speed Task)

Výsledek závodníka:

(i) Pro kteréhokoliv závodníka, který doletěl:

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

$$P_d = P_{dm}$$

Výjimka: 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 nedoletěl:

$$P_v = 0$$

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

(iii)  $S = F \times (P_v + P_d)$

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

### Vzdálenostní úlohy (Distance Task)

Výsledek závodníka:

$$S = F \times P_m \times D_c / D_o$$

*Všichni piloti obdrží body úměrné jejich vzdálenosti. Pokud úlohová vzdálenost je menší než 250 km nebo čas vítěze je menší než 3 hodin, budou maximální denní body daného dne menší než 1000 bodů, v důsledku toho budou bodové rozdíly omezeny na 4 body za kilometr a 11 bodů za minutu.*

### Handicapový faktor

Koeficient typu kluzáku **H** (handicapový faktor) slouží k porovnání výkonnosti kluzáků různých typů. Základem pro porovnání výkonů jednotlivých kluzáků je **indexový seznam německého aeroklubu DAeC**, který je dostupný na adrese:

[http://www.daec.de/download/se/DAeC\\_Indexliste\\_2005.pdf](http://www.daec.de/download/se/DAeC_Indexliste_2005.pdf)

Pro účely soutěže bude platit poslední platná aktualizace indexového seznamu uveřejněná na síti WWW v době zahájení soutěže.

Pro typy kluzáků, které nebudou obsaženy v aktuálním indexovém seznamu DAeC, budou použity koeficienty stanovené Plachtařskou komisí pro soutěž CPS daného roku soutěže.

V případě, že není index kluzáku uveden na seznamu DAeC, ani není stanoven v Pravidlech CPS, musí soutěžící zažádat buď DAeC nebo Sportovní komisi AeČR o stanovení faktoru a předložit dokument, který potvrzuje stanovení dočasného handicapového faktoru pro tento typ kluzáku. K ověření řádného stanovení koeficientu pro takový kluzák musí být takovýto dokument předložen organizátorovi soutěže nejméně 3 měsíce přede dnem, na který je určena porada soutěžících s organizačním štábem soutěže a který je uveden v těchto pozicích.

### 6.3. Penalizace a diskvalifikace

- Penalizaci uděluje ředitel soutěže těm soutěžícím, kteří porušili pravidla uvedená v těchto propozicích nebo dodatečně sdělená na briefingu jako doplněk těchto propozic. Výše udělené penalizace musí souhlasit se seznamem trestných bodů uvedených níže.
- Pokud není druh porušení v níže uvedeném seznamu, může ředitel soutěže použít ustanovení o výši penalizace uvedená v SC3 Annexu A, odst, 8.9 a postupovat podle SCG – Všeobecný díl, odstavec 5.2
- Penalizace soutěžících musí být uvedena na výsledkové listině daného soutěžního dne, kdy se soutěžící dopustil prohřešku. Musí zde být uveden i důvod penalizace.
- Jestliže je penalizace udělena při vyhlášení disciplíny, která však není bodována – není uznána jako soutěžní den, nebo pokud se nejedná o soutěžní den, potom bude penalizace odečtena od celkového počtu bodů soutěžícího.

### 6.4. Stížnosti

- Účelem stížnosti je dojít k nápravě bez nutnosti podat formální protest.
- Pokud je stížnost podána ještě před zahájením soutěže, musí být směřována na AeČR. Taková stížnost se musí týkat chyby organizátora soutěže ve smyslu omezení přístupu na soutěž, podmínek pro přihlášení do soutěže, požadovaných schopností, nebo úplného odmítnutí přihlášky organizátorem. Taková stížnost musí být předána Sportovní komisi AeČR a Plachtařské komisi AeČR k projednání.
- Během soutěže předává stížnost soutěžící řediteli soutěže nebo jím pověřenému členu organizačního štábu.

### 6.5. Protesty

- Protest nesmí směřovat proti propozicím soutěže.
- Protest proti rozhodnutí o stížnosti popsané v bodě 6.4. musí být vyřešen před zahájením soutěže – před úvodní poradou závodníků a organizačního štábu.
- Jestliže není soutěžící spokojen s uděleným trestem, nebo není spokojen s vyřešením své stížnosti, může podat během soutěže protest.



- Protestovat lze pouze proti neoficiálním výsledkům.
- Spolu s protestem je nutno zaplatit poplatek ve výši 500,-Kč.
- Protest musí mít písemnou formu a musí obsahovat následující:
  - ❖ rozhodnutí o stížnosti, proti kterému soutěžící protestuje
  - ❖ důvody protestu
  - ❖ popis, jak si protestující představuje nápravu.
- Protest musí soutěžící předat řediteli soutěže nebo jím pověřenému členu organizačního týmu společně s poplatkem nejdéle 14 hodin po publikaci rozhodnutí nebo nařízení. Poslední den soutěže se tento čas zkracuje na 2 hodiny.
- Ředitel soutěže musí bez odkladu doručit protest předsedovi jury.
- Předseda jury musí svolat schůzi jury do 24 hodin ( v poslední den soutěže co nejdříve) po obdržení protestu od ředitele soutěže.
- Jury musí příčiny protestu vyslechnout od obou stran a musí správně rozhodnout. Přitom bere v úvahu platné dokumenty a nařízení FAI a propozice dané soutěže. Aby mohla jury správně rozhodnout, musí řádně vyslechnout všechny osoby, které mají k případu jakékoliv sdělení a obstarat si veškeré informace, které k rozhodnutí potřebuje.
- Jury vydává písemnou zprávu o jednání a včetně svého závěrečného rozhodnutí ji publikuje na oficiální nástěnce soutěže.
- Ředitel soutěže je povinen respektovat rozhodnutí jury.
- Pokud není soutěžící spokojen s rozhodnutím jury, může podat odvolání k AeČR. Přitom postupuje podle Sportovního řádu – Všeobecný díl (SCG), Kapitola 9.

## **7. Přílohy**

- 7.1. Hranice letiště, kemp, umístění letadel a transportních vozů, plnění vodou**
- 7.2. Hranice soutěžní oblasti**
- 7.3. Grid, vzlety a přistání na dráze 10**
- 7.4. Startovní procedura pro vzlety na dráze 10**
- 7.5. Grid, vzlety a přistání na dráze 28**
- 7.6. Startovní procedura pro vzlety na dráze 28**

**7.7. Seznam penalizací:**

<b>Provinění</b>	<b>První provinění</b>	<b>Opakované provinění</b>	<b>Max .počet trestných bodů</b>
Nedodržení vzletové hmotnosti o W kg	W x 2 b.	N x W x 2 b.	N x W x 2 b.
<b>Neúplné nebo chybné informace</b>			
Nekompletní doklady	Žádný vzlet	Žádný vzlet	Žádný vzlet
Změna FR bez oznámení sportovní komisi	10 b	20b	25b
Pozdní dodání dokumentace	Varování	10b	25b
Pozdní dodání záložní dokumentace	Varování	10b	25b
Nekompletní hlášení o přistání v terénu	Varování	10b	25b
<b>Nesprávný odlet</b>			
0-500m od st.pásky	50b	50b	50b
Více než 500 m od st.pásky	Neplatný odlet	Neplatný odlet	Neplatný odlet
Fix více než 500 m od středu cylindru nebo hranic oblasti	50b	50b	50b
Fix více než 1.0 km od středu cylindru nebo hranic oblasti	Nedosažený bod nebo oblast	Nedosažený bod nebo oblast	Nedosažený bod nebo oblast
<b>Nebezpečné a hazardní létání</b>			
Létání v mracích	100b	Diskvalifikace v disciplíně	Diskvalifikace
Časné nebo pozdní vypnutí z aerovleku	Varování	(n-1)x25 b.	Diskvalifikace
Překročení max.povolené výšky oznámené na briefingu, <b>ne větší</b> než 100 m nad výškový limit	1b/m	n x počet bodů, kdy 1b/m	Diskvalifikace v disciplíně
Překročení max.povolené výšky oznámené na briefingu, <b>větší</b> než 100 m nad výškový limit	Diskvalifikace v disciplíně	Diskvalifikace v disciplíně	Diskvalifikace
Odlet nad povoleným výškovým limitem	1b/m	n x počet bodů, kdy 1b/m	Diskvalifikace v disciplíně
Vstup do zakázaného nebo omezeného prostoru	Přistání v místě narušení prostoru	Diskvalifikace v disciplíně	Diskvalifikace
Opuštění soutěžní oblasti	Přistání v místě opuštění oblasti	Přistání v místě opuštění oblasti	Diskvalifikace
Přistání po západu slunce	10b/min	Diskvalifikace v disciplíně	Diskvalifikace
<b>Pokus o podvod nebo falšování dokumentů</b>			
Falšování dokumentace	Diskvalifikace	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Pokus o využití nesoutěžního kluzáku nebo letadla k nalezení stoupavého proudu	Diskvalifikace v disciplíně	Diskvalifikace	Diskvalifikace
<b>Jiná provinění</b>			
Létání pod vlivem alkoholu	Diskvalifikace v disciplíně	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Pozitivní dopingový test	Viz.FAI dokumenty	Viz. FAI dokumenty	
U stand. a klub. třídy rozpětí kluzáku větší než 15 m	1b/cm	1b/cm	1b/cm