



Sportovní řád FAI

Dodatek A k Dílu 3 – Kluzáky

PRAVIDLA PRO MISTROVSTVÍ SVĚTA A KONTINENTŮ V PLACHTĚNÍ

TŘÍDA D (KLUZÁKY)

včetně třídy DM (motorové kluzáky)

Vydání 2011

Tento dodatek je platný od 1. října 2011

MEZINÁRODNÍ LETECKÁ FEDERACE

Maison du Sport International,

Avenue de Rhodanie 54 – CH-1007 LAUSANNE Switzerland

<http://www.fai.org>

e-mail: sec@fai.org

Copyright 2011

Všechna práva vyhrazena. Vydavatelské právo k tomuto dokumentu je vlastnictvím Mezinárodní letecké federace (FAI). Kterákoliv osoba, která jedná jménem FAI, nebo jakýkoliv člen FAI je oprávněna kopírovat, tisknout a šířit tento dokument při dodržení následujících podmínek:

1. Tento dokument může být použit pouze pro informaci a nesmí být využit k obchodním účelům.
2. Jakákoliv kopie tohoto dokumentu nebo jeho části musí obsahovat výše uvedenou poznámku, která se týká se vydavatelského práva.

Je nutno vzít v úvahu, že jakýkoliv produkt, proces nebo technologie, popsané v tomto dokumentu, mohou být předmětem jiných duševních vlastnických práv vyhrazených Mezinárodní leteckou federací nebo jinými subjekty a zveřejněním v tomto dokumentu neopravňuje k volnému použití.

OBSAH

<u>Odstavec</u> <u>Týká se</u>	<u>Strana</u>	<u>Odstavec</u> <u>Týká se</u>	<u>Strana</u>
ČÁST 1 <u>VŠEOBECNĚ</u>	5	7.4 Odlety	24
1.1 Cíle mistrovství	5	7.4.1 Definice	24
1.2 Všeobecné požadavky	5	7.4.2 Možnosti odletu	24
1.3 Třídy mistrovství	5	7.4.3 Platnost odletů	24
1.4 Odpovědnosti organizátorů	6	7.4.4 Odletové postupy	25
		7.4.5 Nové odlety	25
		7.4.6 Sdělení časů odletů	25
ČÁST 2 <u>FUNKCIONÁŘI MISTROVSTVÍ</u>	8	7.5 Otočné body a určené prostory	25
2.1 Ředitel mistrovství	8	7.6 Přistání do terénu	26
2.2 Stevardi a členové Jury	8	7.6.1 Skutečné přistání do terénu	26
2.2.1 Stevardi	8	7.6.2 Virtuální přistání do terénu	26
2.2.2 Mezinárodní Jury	8	7.6.3 Zpětné aerovleky	26
ČÁST 3 – <u>NÁRODNÍ DRUŽSTVA</u>	10	7.7 Přílety	26
3.1 Volba družstev	10	7.7.1 Definice	26
3.2 Kvalifikace	10	7.7.2 Možnosti příletu	26
3.3 Odpovědnosti kapitána družstva	10	7.7.3 Platnost dosažení cíle	27
3.4 Přihláška	11	7.7.4 Příletové postupy	27
3.4.1 Podání přihlášky	11	7.8 Přistání	27
3.4.2 Vklad	11	7.9 Letová dokumentace	27
3.4.3 Piloti	11		
3.4.4 Odmítnutí přihlášek	12	ČÁST 8 <u>BODOVÁNÍ A PENALIZACE</u>	28
3.5 Registrace	12	8.1 Bodovací systémy	28
3.6 Pojištění	13	8.2 Společná pravidla	28
		8.2.1 Den mistrovství	28
ČÁST 4 <u>TECHNICKÉ POŽADAVKY</u>	14	8.2.2 Denní výsledky	28
4.1 Kluzáky a vybavení	14	8.2.3 Soutěžící, který dosáhl cíle	28
4.2 Maximální hmotnostní omezení letadel	15	8.2.4 Znevýhodnění	28
4.3 Soutěžní čísla	16	8.2.5 Penalizace	28
		8.2.6 Celkové výsledky	29
ČÁST 5 <u>VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY</u>	17	8.3 Definice bodovacích veličin	29
5.1 Všeobecně	17	8.3.1 Dny mistrovství	29
5.2 Předletová příprava	17	8.3.2 Soutěžící	30
5.3 Vnější pomoc soutěžícím	17	8.4 Výpočet bodového zisku	31
5.3.1 Radiové vysíláče a přijímače	17	8.4.1 Soutěžní úloha	31
5.3.2 Ostatní druhy pomoci	17	8.4.2 Úloha přes určené prostory	32
5.4 Kontrolní postupy	18	8.5 Pohár družstev	33
		8.6 Penalizace a diskvalifikace	33
ČÁST 6 <u>ÚLOHY</u>	19	8.7 Seznam schválených penalizací	34
6.1 Volby úloh	19		
6.2 Definice úloh	19	ČÁST 9 <u>STÍŽNOSTI A PROTESTY</u>	36
6.2.1 Soutěžní úloha	19	9.1 Stížnosti	36
6.2.2 Rychlostní úloha přes určené prostory	19	9.2 Protesty	36
6.3 Vysvětlení úloh	19	9.3 Řešení protestů	36
6.3.1 Soutěžní úloha	19	9.4 Odvolání	37
6.3.2 Rychlostní úloha přes určené prostory	20		
ČÁST 7 <u>SOUTĚŽNÍ POSTUPY</u>	22	ČÁST 10 <u>VÝSLEDKY A UDÍLENÍ CEN</u>	38
7.1 Startovní rozestavení	22	10.1 Výsledky	38
7.2 Vzlety	22	10.2 Udílení cen	38
7.2.1 Definice	22		
7.2.2 Hranice místa konání soutěže	22	ČÁST 11 <u>MÍSTNÍ POSTUPY</u>	40
7.2.3 Vzletový interval	22	Příloha 1 Kontroly konfigurace PW5	43
7.2.4 Přerušení vzletů	23	Příloha 2 Revize sportovního řádu a proces změn	46
7.3 Vzletové postupy	23	Příloha 3 IGC seznam znevýhodnění	48
7.3.1 Počet vzletů	23	Příloha 4 Postup při redukci počtu pilotů	48
7.3.2 Motorové kluzáky	23		
7.3.3 Prostory vypnutí	24		

POZNÁMKY NA ÚVOD

- a) Místní postupy popisují místně příslušné provozní postupy a doplňují ustanovení Annexu A.
- b) V tomto doplňku slova „musí“, „bude“ a „nesmí“ znamenají povinné požadavky; „měl by“ znamená doporučení; „může“ znamená to, co je dovoleno a „budoucí“ znamená to, co se stane.
- c) Pokud je v tomto dokumentu použit výraz týkající se mužského pohlaví, pak tento výraz zahrnuje i ženské pohlaví, pokud z průběhu textu není jasný jiný význam.
- d) V těchto pravidlech je použito číslování stejné jako u Sportovního řádu – všeobecný díl.
- e) Vysvětlivky a poznámky jsou včleněny jako nečíslované odstavce při použití písma *Arial*, velikosti 10, psaného kurzívou.
- f) Je-li kdekoliv v tomto dokumentu užito slovo pilot, přihláška, vítěz nebo účastník, může být rovněž chápáno jako posádka, přihláška týmu, vítězové nebo tým a to vzhledem k 20m dvousedadlové třídě.
- g) Výrazy týkající se geometrie a standardů, které jsou použity v těchto pravidlech, musí být brány v souladu s definicemi v následující tabulce:

Model Země	Veškeré výpočty, které jsou uvedeny v tomto Dodatku se provádějí na základě FAI koule (VŘ 7.3.1.1)
Vzdálenost	Pokud není jinak stanoveno, pak termíny jako „Vzdálenost“, „Délka“, „Poloměr“, „Úseky“ atd. musí být vztaženy ke geodetickému datu WGS84 - geodetické čáře
Směr	Všechny kurzy, směry letu, tratě a traťové úhly jsou vztaženy k pravému severu a musí být určeny k tomuto bodu.
Spojnice	Pokud není jinak určeno, pak termíny jako „Spojnice“, „Přímá spojnice“, „Část spojnice“, „Rameno“ atd. musí být vždy vztaženy ke geodetické čáře.

Změny ve vydání 2011:

- 1.2.2 vysvětlení
 - 1.2.3 vysvětlení
 - 1.4.4.2 upřesnění názvu
 - 1.4.4.3 upřesnění názvu
 - 2.2 upřesnění dokumentace
 - 2.2.2 přepracován
 - 3.2 aktualizována upřesněna dokumentace
 - 3.4.3b přepracován
 - 5.3.2 upřesnění
 - 5.4d upřesnění
 - 7.2.2 výška (QFE) zrušena
 - 7.7.3a upřesnění. Zrušena 5 minutová penalizace
 - 8.7 aktualizován, nově zavedena 25 bodová penalizace za nebezpečné létání při prvním provinění (zrušeno varování)
 - 9.2 upřesněna dokumentace a snížen oplatek za protest
 - 10.1.2 upřesnění
- Část 11 Místní propozice – změna úvod této části

ČÁST 1 VŠEOBECNĚ

1.1 CÍLE MISTROVSTVÍ Cíle jsou:

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

Organizátoři mohou uvést další cíle v místních postupech pro danou soutěž.

1.2 VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

- 1.2.1 Mistrovství musí být kontrolována v souladu se Sportovním řádem, všeobecný díl a díl 3 (Kluzáky a Motorové kluzáky), zvláště podle kapitoly 7 dílu 3 a podle tohoto dokumentu, který je schválen plénem Mezinárodní plachtařské komise a který je konstituován jako Dodatek A k dílu 3. Jakýkoliv soutěžící nebo kapitán družstva, který porušuje nebo toleruje porušování těchto pravidel, bude dočasně vyřazen nebo diskvalifikován z mistrovství.
- 1.2.2 Vítězem je pilot, který má nejvyšší celkový počet bodů, získaný součtem jeho bodů v každém soutěžním dnu mistrovství. V případě shody viz odstavec 10.2.3. Vítězi v příslušné třídě bude udělen titul Mistr světa, nebo titul Mistra Evropy, Jižní Ameriky nebo titul Mistra jiného kontinentálního mistrovství, pokud je soutěž takto vyhlášena. Titul bude udělen pouze v případě, že budou odlétány 4 platné dny mistrovství (viz 8.2.1).

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

- 1.2.3 Celková délka podniku nesmí přesáhnout 16 dnů včetně dvou dnů, ve kterých se uskuteční zahajovací a závěrečný ceremoniál. Jednotlivé sportovní podniky musí být od sebe odděleny minimálním intervalem 4 dnů. V průběhu podniku musí být vyhlášen alespoň jeden odpočinkový neletový den. V průběhu 3 dnů, bezprostředně přecházejících zahájení mistrovství, musí být vyhlášeno období oficiálního soutěžního tréninku a tento trénink musí být dostupný všem soutěžícím.

Organizátoři mohou vyhlásit další odpočinkové dny, jsou-li k tomu takové důvody jako například únava pilotů. Den odpočinku je takový den, který je buď vyhlášen s předstihem organizátory nebo je deklarován jako odpočinkový den na prvním briefingu.

- 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.

1.3 TŘÍDY MISTROVSTVÍ

- 1.3.1 Mistrovství může obsahovat jednu nebo více tříd, jak jsou popsány v hlavní části dílu 3 Sportovního řádu, Kapitola 6 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 (ze čtyř v případě kontinentálních mistrovství), soutěž se uskuteční, ale nebude vyhlášen Mistr. Pokud je nutno soutěžní třídy zatížit handicapem v případě kontinentálního mistrovství, pak může být použit handicapový seznam DAeC.
- 1.3.3 Motorizované kluzáky se mohou zúčastnit mistrovství v jim příslušné třídě za předpokladu, že budou mít plně funkční zařízení pro záznam chodu motorové jednotky.

1.4 ODPOVĚDNOSTI ORGANIZÁTORŮ

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

- 1.4.1.1 Organizátoři musí v součinnosti s hlavním stewardem ustavit bezpečnostní komisi, která bude složena nejméně z jednoho stewarda určeného pro soutěž a jednoho pilota z každé soutěžní třídy.

Úkolem bezpečnostní komise je přijímat a vyšetřovat stížnosti na porušení čistoty létání. Komise nemá žádnou kázeňskou pravomoc, ale má právo pilota pokárat a požaduje se, aby upozorňovala organizátory, pokud se objeví pilot, který opakovaně porušuje čistotu soutěžního létání.

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

- 1.4.2 **Soutěžní zázemí** Organizátoři musí zabezpečit:

- a. Veškeré vybavení nutné pro uspokojivý průběh mistrovství.
- b. Cestovné a pobytové výdaje pro stewardy a členy jury mimo šéf stewarda a předsedy jury

Další náležitosti mohou být dohodnuty s jednotlivým funkcionářem. Cestovné a pobytové výdaje pro předsedu jury a hlavního stewarda jsou odpovědností FAI.

- 1.4.3 **Poplatky** Organizátoři musí platit stanové poplatky na FAI dle rozhodnutí IGC.

- 1.4.4 **Dokumentace** Organizátoři musí poskytnout odkazy na poslední verze všech dokumentů, které jsou uvedeny v tomto oddíle a na požádání poskytnout výtisk těchto dokumentů kapitánům týmů. Všechny v tomto oddíle uvedené dokumenty je nutno publikovat pod jejich plnými názvy a musí obsahovat datum a čas, ve kterém byly uvedeny v platnost. Po zahajovacím ceremoniálu, pokud jsou provedeny nějaké změny, je nutno tyto změny oznámit přímo kapitánům týmů. Pouze jeden formát zveřejněných souborů je považován za oficiální. Doplnkem je výřez mapy velkého rozlišení, který zobrazuje každý odletový, otočný nebo koncový bod a který musí být předán každému soutěžícímu a kapitánovi týmu.

- 1.4.4.1 Místní propozice

Původní vydání Místních propozic musí být provedeno nejméně 90 dnů před oznámeným prvním dnem soutěže.

1.4.4.2 Kontrolní body

Kontrolní body jsou odletové body, cílové body a otočné body, které mohou použity během mistrovství. Oficiální formát publikace kontrolních bodů musí být uveden v Místních propozicích. Původní soubor kontrolních bodů musí být zveřejněn nejméně 30 dnů před oznámeným prvním dnem soutěže.

Organizátoři by měli jasně označit a tím zpřehlednit jednotlivé body – odletové, otočné a cílové a to jak v názvech, tak jejich číslování. Jednotlivý bod může být použit pro několik účelů, ale to musí být jasně deklarováno.

Změny souboru kontrolních bodů po zahajovacím ceremoniálu jsou povoleny jen za velmi vážných skutečností a po konzultaci s hlavním stewardem.

1.4.4.3 Zakázané vzdušné prostory

Soubor se zakázanými vzdušnými prostory musí být publikován ve formátu „Open Air“. Musí zahrnovat všechny vzdušné prostory, při jejichž narušení bude aplikována penalizace. Některé jednotlivé zakázané prostory mohou být aktivovány nebo deaktivovány na briefingu, avšak trvalé ustavení nového zakázaného prostoru nebo trvalé zrušení zakázaného prostoru vyžaduje vydání nového oficiálního souboru se zakázanými vzdušnými prostory. Původní oficiální soubor zakázaných vzdušných prostorů musí být zveřejněn nejméně 30 dnů před oznámeným prvním dnem soutěže.

Trvale platné výškové omezení ve vzdušném prostoru soutěže a výškové omezení při odletu (pokud je použito) musí být uvedeny v místních postupech a nejsou zahrnuty do souboru se zakázaným vzdušným prostorem.

Změny souboru se zakázaným vzdušným prostorem po zahajovacím ceremoniálu jsou povoleny jen za velmi vážných skutečností a po konzultaci s hlavním stewardem.

1.4.4.4 Task Sheet (Vyhlášení úlohy)

Task Sheet je rozdáván na briefingu. Task Sheet musí obsahovat:

- a) Datum a číslo soutěžního dne
- b) Třidu (při soutěži s více třídami)
- c) Specifikace tratě
- d) Použité postupy v úloze
- e) Jakékoliv změny v rozdělení vzdušných prostorů nebo výškových omezeních
- f) Časy pro otevření a zavření startovního roštu
- g) Předpokládaný čas prvního vzletu
- h) Západ slunce
- i) Další příslušné informace pro soutěžní den

Organizátoři by měli jasně zobrazit grafickou situaci naplánované tratě a zvláště přihlídnout k blízkosti zakázaných prostorů s příslušnými vzdálenostmi a kurzy. Avšak toto zobrazení a na něm uvedené informace nebudou použity za účelem bodování.

Změna úlohy vyhlášená na briefingu, který se uskuteční na startovním roštu (viz. 5.2c), musí zahrnovat i distribuci nových task sheetů s příslušnou úlohou.

1.4.4.5 Výsledky

-
- a) Jakékoliv výsledky, které jsou publikovány před tím, než jsou zkontrolovány všechny záznamy z letů, se nazývají „Předběžné výsledky“.
 - b) Po zkontrolování všech záznamů, které musí být analyzovány, jsou zveřejněny „Neoficiální výsledky“. Neoficiální výsledky jsou subjektem, který může být ověřen soutěžícími a kapitány týmů.
 - c) Po uplynutí času na protesty a po vyřešení všech stížností a protestů k publikovaným neoficiálním výsledkům, jsou vydány „Oficiální výsledky“.

ČÁST 2 FUNKCIONÁŘI MISTROVSTVÍ

2.1 ŘEDITEL MISTROVSTVÍ

2.1.1 Ředitel mistrovství musí být základní řídicí orgán mistrovství a musí být schválen Mezinárodní plachtařskou komisí. Ke své pomoci bude mít svého zástupce a technické funkcionáře. Ředitel mistrovství odpovídá za dobré vedení a hladký a bezpečný průběh Mistrovství.

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

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

2.2 STEVARDI A ČLENOVÉ JURY

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

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

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

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

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

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

2.2.2 **Mezinárodní jury**

- a. Nominovaná jury se musí skládat z Předsedy Jury plus dvou členů. Předseda musí být určen Mezinárodní plachtařskou komisí. Oba členové jsou za normálních okolností určeni Mezinárodní plachtařskou komisí, s výjimkou, že při zvláštních okolnostech může být předseda zmocněn určit jednoho člena po konzultaci s předsedou Mezinárodní plachtařské komise z dalších osob, přítomných na podniku. Jeden nebo dva členové jury mohou být na podniku v jeho průběhu nepřítomni, zajistí-li:
- (i) jsou schopni se zúčastnit v místě konání soutěže podle požadavku předsedy jury ke slyšení protestů, a
 - (ii) jsou přítomni v místě konání soutěže v závěrečný den soutěže ke slyšení protestů, vzniklých v poslední den soutěže a zúčastní se závěrečného zasedání Jury k potvrzení výsledků.
- b. Navíc je předseda vedoucím schůzí jury a má právo požadovat na organizátorech, aby se řídili Sportovním řádem FAI a publikovanými pravidly a místními postupy Mistrovství. Jestliže tak organizátoři neučiní, má Předseda právo zastavit Mistrovství až do zasedání Jury, která rozhodne o situaci.
- c. Jury má právo ukončit Mistrovství, jestliže organizátoři nedodrží Sportovní řád a publikovaná Pravidla a Postupy. Mohou doporučit Generálnímu tajemníkovi FAI, aby byly vráceny všechny vklady.
- d. **Schůze Mezinárodní jury**
- (i) Přítomnost na zasedáních jury je povinná pro členy jury, s výjimkou zvláštních důvodů jako jsou nemoc nebo mimořádné okolnosti. V takových případech může předseda jury akceptovat způsobilého náhradníka, nominovaného členem jury, kterého se mimořádná událost týká.
 - (ii) Zasedání jury jsou vedena v souladu s Rukověťí FAI pro členy Mezinárodní jury.
 - (iii) Rozhodnutí Jury musí být dosažena prostou většinou. Předseda Jury musí sdělit podrobnosti o jakémkoliv protestu FAI.
- e. **Rozpuštění Mezinárodní jury** Jury může ukončit svoji činnost jen tehdy, když vydala rozhodnutí o všech řádně podaných protestech. Jestliže nejsou žádné protesty, nesmí zrušit své funkce až do uplynutí časového limitu pro podání protestů po poslední úloze. Posledním činem Jury je schválení soutěžních výsledků Mistrovství a prohlášení Mistrovství za platné a konstatování, že bylo řízeno v souladu s pravidly a rozhodnutími Jury.

Mezinárodní jury jedná o protestech, které podali soutěžící. 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.

ČÁST 3 NÁRODNÍ DRUŽSTVA

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

3.1.1 Kapitán družstva, soutěžící a členové posádek podáním přihlášky souhlasí, že jsou zavázáni zněním Annexu A a místními postupy vydanými pro Mistrovství, jakýmkoliv jinými pravidly a požadavky, uvedenými organizátory na kterékoliv 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 účasti na podniku (např. viz 3.6 o pojištění).

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

- a. Být držitelem zlatého odznaku a nebo držitelem stříbrného odznaku a absolvovat nejméně dvě Národní mistrovství;
- b. Mít nalétáno nejméně 250 hodin jako velící pilot, ze kterých musí být nejméně 100 hodin na kluzácích;
- c. Být držitelem Sportovní licence FAI s platnou známkou FAI;
- d. Být držitelem průkazu pilota nebo podobného dokumentu, vydaného a podepsaného úřady země, ve kterém je kluzák registrován nebo země, kde se koná Mistrovství;
- e. Znat, rozumět a dodržovat Sportovní řády FAI, všeobecný díl, Díl 3 spolu s Annexem A a Místní Postupy, vydané pro daný podnik.

Kapitán družstva

- *Měl by být národnosti svého Národního aeroklubu, ale je-li jiné národnosti a má písemnou autorizaci od Národního aeroklubu, kterého se to týká, může být akceptován na základě rozhodnutí organizátorů.*
- *Může být soutěžící nebo pomocník, ale dává se přednost tomu, aby nevykonával žádnou z těchto funkcí.*

Pomocník může být jakékoliv národnosti.

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

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

3.4 PŘIHLÁŠKA

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

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

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

- a. Vklady budou vráceny:
 - (i) úplně, pokud se mistrovství neuskuteční,
 - (ii) nepoužité vklady budou vráceny, je-li mistrovství zastaveno nebo zrušeno z důvodu vyšší moci.
- b. Soutěžící, který zrušil svoji přihlášku nemá právo na vrácení jakéhokoliv vkladu.

3.4.3 **Piloti**

a. Na mistrovstvích s více než jednou třídou může přihlásit každý Národní aeroklub takový počet pilotů, který je schválený Mezinárodní plachtařskou komisí a specifikován v místních postupech, avšak ne více než dva piloty (dvě posádky v 20m-dvoumístné třídě) v každé třídě nebo tři piloty v každé třídě při juniorském a ženském mistrovství. Pilot, který stáhne přihlášku po uzavření termínu pro přihlášení, může být nahrazen jiným pilotem z dané země s přihlédnutím k tomu, zda splňuje požadavky pro vstup do soutěže.

Pro kontinentálních mistrovstvích, kde lze očekávat menší počet přihlášených zemí, IGC může zvýšit počet pilotů, které lze ve třídě přihlásit.

- b. Povolný počet soutěžících ve třídě závisí na místních podmínkách a soutěžních postupech. Proto počet soutěžících pro každou danou soutěž bude určeno Výborem IGC. Toto rozhodnutí bude podloženo dokumenty předloženými organizátory soutěže. Počet přihlášených soutěžících nesmí však v žádném případě překročit 50 plus úřadující mistr dané třídy (viz. 3.4.3d).
- c. Současní světoví vítězové vicemístné 20m třídy FAI, současné vítězky ženského světového mistrovství FAI a současní vítězové juniorského světového mistrovství se mohou zúčastnit jako další členové svého družstva, přičemž se musí zúčastnit mistrovství ve třídě, kde titul mistra světa získali. A to dokonce tehdy, kdy počet přihlášek přesáhne limit 50 účastníků v dané třídě.
- d. Dvousedadlové kluzáky mohou soutěžit ve volné třídě v obsazení sólo nebo dvojím. Člen posádky se považuje za proměnlivou zátěž a jeho osoba může být denně měněna. Ve výsledcích je vždy uveden jen velící přihlášený pilot.
- e. 20m-dvousedadlová třída kluzáku musí být létána ve dvojím obsazení. Oba piloti na palubě tvoří posádku a ta nesmí být měněna. Každý pilot v daném

soutěžním dni může sedět na libovolném sedadle. Oba piloti na palubě dvoumístného kluzáku musí být uvedeni ve výsledcích a oba musí splňovat požadavky dle Všeobecného dílu Sportovního řádu FAI.

- f. Pokud celkový počet přihlášek nebo počet přihlášek ve třídě překročí maximální počet míst stanovených pro soutěž, bude počet přihlášených redukován v souladu s pořadím země v IGC Ranking Listu. Podrobný postup je uveden v Dodatku 4.

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

3.5 REGISTRACE

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

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

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

- a. Písemný průkaz o pojištění nebo karty zdravotního pojištění.
- b. U pilotů:
 - (i) průkaz dokazující národnost nebo potvrzení o místě bydliště (Všeobecný díl FAI 3.7);
 - (ii) platný pilotní průkaz nebo odpovídající dokument a průkaz o kvalifikaci, týkající se hodin a odznaků; a
 - (iii) sportovní licenci FAI, platnou pro rok pořádání soutěže.
 - (iv) výjimku léčebného užívání (Therapeutic Use Exemption-TUE)

Jestliže ze zdravotních důvodů užíváte nějaká léčiva, které jsou zakázána antidopingovou komisí (WADA), musíte si obstarat výjimku léčebného užívání (TUE). Musíte kontaktovat váš NAC pro získání dalších informací, jak získat národní TUE. Národní TUE je automaticky uznána FAI. Okamžitě po příjezdu na místo konání mistrovství předejte TUE v zalepené obálce organizátorům soutěže. Je to velice důležité v případě dopingového testu.

- c. U kluzáků:
 - (i) Platné Osvědčení letové způsobilosti nebo Povolení k letu; a
 - (ii) Certifikát o pojištění kluzáku proti škodám na třetích osobách.

- 3.5.4 Organizátoři uvedou v Místních postupech:

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

3.6 POJIŠTĚNÍ

- 3.6.1 Pojištění proti škodám na třetích osobách, jak je uvedeno v místních postupech, je odpovědností přihlašujícího Národního aeroklubu.
- 3.6.2 Osobní zdravotní pojištění, které kryje nehody a onemocnění včetně nákladů na místní hospitalizaci a nákladů na dopravu zpět do domovské země členů družstva, je požadováno po všech členech družstva.

ČÁST 4 – TECHNICKÉ POŽADAVKY

4.1 KLUZÁKY A VYBAVENÍ

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

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

Je také striktně doporučeno užívat polštář sedačky, který má absorpční schopnosti při nárazu. Je také striktně doporučeno použití FLARMu (nebo jiného zařízení varování blízkých překážek)

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

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

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

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

Je povoleno jakékoliv navigační vybavení.

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

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

4.1.3 Poškození kluzáku musí být neprodleně ohlášeno Organizátorům. Poškozený kluzák může být opraven. Následující díly mohou být vyměněny aniž by byly opravovány: řídicí plochy; celý výškový stabilizátor; vzdušné brzdy nebo klapky; kryt kabiny;

zařízení podvozku a dvířka; vrtule; nekonstrukční aerodynamické kryty; a koncové části a nástavce konců křidel, ale nikoliv celé vnější panely křidel.

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

- 4.1.4 Soutěžící, zapletení 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 HMOTNOSTNÍ OMEZENÍ LETADEL

4.2.1 Jsou ustanoveny následující maximální sportovní vzletové hmotnosti a omezení:

- a. Volná třída – 850 kg, pro všechny kluzáky FAI volné třídy
 - (i) jsou povoleny vzájemné výměny vnějších konců křídla a wingletů během soutěže
 - (ii) toto váhové omezení zůstane v platnosti nezměněné do 30. září 2017
- b. Třída 18 m – 600 kg.
- c. Třída 15 m a Standardní třída – 525 kg.
- d. Klubová třída – není povolena žádná vodní přítěž a MTOM je limitována nejmenší hodnotou z:
 - 1. maximální povolenou váhou nevztlakových částí plus váha vztlakových částí (bez jakéhokoliv druhu přítěže v křídlech), nebo
 - 2. maximálně povolenou vzletovou hmotností bez vody podle technické dokumentace (TCDS)
- e. Světová třída – 300 kg
- f. 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 uvedená v TCDS nesmí být překročena za žádných okolností.

- 4.2.2 Kontrola vzletové hmotnosti se běžně uskuteční před tím, než kluzák dosáhne startovního roštu. Přidávání závaží, změna konfigurace nebo člena posádky (volná třída) za bodem vážení je zakázána.

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

4.3 SOUTĚŽNÍ ČÍSLA

4.3.1 Soutěžní čísla, schválená Organizátory, musí být zobrazena:

- a. Na spodní straně pravého křídla, asi 2,5 m od podélné osy kluzáku s vrcholem číslic nebo písmen směrem k náběžné hraně křídla. Výška písmen nebo číslic nesmí být menší než 80 % těživy křídla.
- b. Na obou stranách ocasní kýlové plochy a/nebo směrového kormidla. Musí být nejméně 30 cm vysoké.
- c. Na transportním voze kluzáku a doprovodném vozidle.

4.3.2 Soutěžní čísla nesmí obsahovat více, než 3 písmena nebo číslice nebo kombinaci písmen a číslic jednotného stylu, jedné barvy, výrazně kontrastující s podkladovou barvou kluzáku.

4.3.3 Organizátoři mohou požadovat, aby soutěžící změnili soutěžní čísla, která mohou být považována za podobná, zaměnitelná či nesplňující ustanovení odstavce 4.3. Soutěžícím, kteří nesplní požadavky Organizátorů, musí být zakázány 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.

ČÁST 5 VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY

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

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

- a. Předletové přípravy se musí zúčastnit všichni piloti s výjimkou soutěžícího, který není schopen účasti z důvodů, které nemůže ovlivnit. Takový soutěžící musí být zastoupen svým kapitánem družstva.
- b. Letové a bezpečnostní požadavky stanovené na předletové přípravě se stávají předmětem Místních postupů.
- c. Minimální časový interval mezi ukončením briefingu a prvním soutěžním vzletem nesmí být kratší než 30 minut. Pokud je prováděn briefing na startovním roštu se změnou soutěžního úkolu, pak tento interval je minimálně 15 minut.

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

5.3 VNĚJŠÍ POMOC SOUTĚŽÍCÍM Následující omezení jsou nařízena proto, aby se soutěž uskutečnila pouze mezi jednotlivými závodníky a za žádných okolností nedocházelo k navádění a pomoci z vnějšku.

5.3.1 Rádiové vysílače a přijímače Komunikace radiem slouží pouze k přenosu hlasové komunikace mezi členy družstva navzájem a mezi členy družstva a organizátory.

- a. Nesmí sloužit k žádnému spojení s Leteckými provozními službami než k získání povolení přistání na letišti, pokud organizátoři neuvedou další požadavky v místních postupech.
- b. Hlasová komunikace se může uskutečňovat pouze na frekvencích, předepsaných organizátory.
- c. Místní postupy stanoví společné radiové 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 neprodleně přistát a nesmí vést, instruovat nebo jakkoliv pomáhat soutěžícím ostatních tříd, kteří stále ještě letí svoji určenou úlohu.

5.4 KONTROLNÍ POSTUPY Lety budou kontrolovány letovými zapisovači GNSS.

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

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

- b. Mohou být použity dva letové zapisovače GNSS. Jeden bude organizátorům označen jako primární a druhý jako záložní.
- c. Záznamový interval Letového zapisovače GNSS musí být nastaven na 10 sekund nebo méně. Nesplnění může být penalizováno.
- d. Letové zapisovače budou zapnuty nejpozději dvě minuty před prvním vzletem, aby se vytvořila základní linie nadmořské výšky. Všechny motorové kluzáky, které budou startovány aerovletem, musí splnit následující postup a to během období tréninku nebo během prvního soutěžního dne: Po uvolnění z aerovleku musí nahodit pohonnou jednotku do 5 minut po uvolnění a musí ji nechat běžet maximálně dvě minuty, aby byl zajištěn pozitivní záznam hluku motoru v souboru se záznamem z letu. Tento postup je potřeba uskutečnit pouze jednou za předpokladu:
- 1) Záznamy z dodaných letových zapisovačů mají platný záznam hluku motoru.
 - 2) Letové záznamy každého následujícího soutěžního dne mají záznam potvrzující, že detekce hluku motoru je zapnuta.

Dodaný FR k vyhodnocení musí obsahovat záznamy všech letů, které byly ten den soutěžícím uskutečněny.

- e. Jestliže oba zapisovače vypoví službu a záznam letu je přerušen na dobu delší, než je jedna minuta, bude se to považovat za přistání kluzáku do terénu až do té doby, dokud není předložen postačující důkaz, že kluzák v průběhu přerušení záznamu Letového zapisovače nenarušil letový prostor nebo, v případě motorového kluzáku, nepoužil pohonnou jednotku.
- f. Soutěžící musí odevzdat letový záznam pro vyhodnocení z každého dne mistrovství, ve kterém uskutečnili vzlet, a to nezávisle na výsledku vyhodnocení letu(ů).
- f. Organizátoři budou akceptovat letový záznam ze záložního letového zapisovače v tom případě, že primární letový zapisovač neposkytne jasný důkaz o správném splnění soutěžního úkolu, tak jak ho pilot přihlašuje. Avšak ředitel soutěže může požadovat dodání letových záznamů ze všech zapisovačů, které byly na palubě kluzáku, a to nezávisle na tom, zdali došlo k poruše, či ne.

-
- g. Organizátoři musí být informováni o jakékoliv změně vybavení včetně určení primárního Letového zapisovače. Nesplnění tohoto požadavku může být penalizováno.

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

ČÁST 6 ÚLOHY

6.1 VOLBY ÚLOH Během mistrovství lze použít následující typy úloh. Jeden typ úlohy nesmí být použit ve více než v 67 % dnech mistrovství v jednotlivé třídě.

- **Soutěžní úloha**
- **Rychlostní úloha přes určené prostory**

6.2 DEFINICE ÚLOH

6.2.1 Soutěžní úloha (RT) Rychlostní úloha s dvěma nebo více určenými body, kdy cílový bod je v místě konání mistrovství. Úloha je stanovena určením bodu odletu, otočnými body (a jejich pořadím) a cílovým bodem.

Ti, kteří dosáhli cíle, obdrží „body za vzdálenost“ (jejich hodnota je stejná pro všechny, kteří dosáhli cíle) a „body za rychlost“.

Piloti, kteří nedosáhnou cíl, obdrží jen „body za vzdálenost“ (bodová hodnota je závislá na maximální délce uletěné vzdálenosti).

6.2.2 Rychlostní úlohy přes určené prostory (AAT) Rychlostní úloha přes jednu nebo více určených oblastí, kdy cílový bod je v místě konání mistrovství. Úloha je stanovena určením bodu odletu, určenými oblastmi (a jejich pořadím), cílem a minimální časem v úloze.

Piloti, kteří dosáhnou cíle, obdrží „body za vzdálenost“ (jejich hodnota je stejná pro všechny, kteří dosáhli cíle) a „body za rychlost“. Rychlost je počítána za použití hodnot skutečného času v úloze nebo minimálního určeného času podle toho, která z hodnot je větší.

Piloti, kteří nedosáhnou cíl, obdrží jen „body za vzdálenost“ (bodová hodnota je závislá na maximální délce uletěné vzdálenosti).

6.3 VYSVĚTLENÍ ÚLOH

6.3.1 Soutěžní úloha

- a. Organizátoři musí určit bod odletu, dva nebo větší počet otočných bodů (7.5.1), které musí být dosaženy v předepsaném pořadí a cíl.
- b. Soutěžní úkol je splněn, pokud soutěžící má platný odlet, dosáhl otočné body v předepsaném pořadí a má platný průlet cílem. Otočný bod je dosažen, pokud soutěžící vstoupil do pozorovací oblasti otočného bodu.
- c. Úlohovou vzdáleností je vzdálenost z bodu odletu do cílového bodu přes všechny určené otočné body zmenšený o poloměr odletového kruhu (pokud byl použit) a poloměr doletového kruhu (pokud byl použit).
- d. Body, přidělené každému soutěžícímu (v souladu s Částí 8), budou určeny podle dosažené vzdálenosti a dosaženého času, definovaných následovně:
 - (i) Pokud je úloha dokončena, pak dosažená vzdálenost je vzdálenost v úloze.

-
- (ii) Pokud pilot přistál na posledním rameni tratě, dosažená vzdálenost je vzdálenost z bodu odletu zmenšená o poloměr odletového kruhu (pokud by použit), přes všechny otočné body do cílového bodu zmenšená o vzdálenost z místa přistání do cílového bodu. Pokud dosažená vzdálenost na posledním rameni je menší než nula, pak hodnota této vzdálenosti se rovná nule.
 - (iii) Pokud pilot přistál na jakémkoliv jiném rameni tratě, dosažená vzdálenost je vzdálenost z bodu odletu zmenšená o poloměr odletového kruhu (pokud by použit), přes všechny dosažené plus vzdálenost dosažená na nekompletním rameni. Dosažená vzdálenost na nekompletním rameni je délka nekompletního ramene zmenšená o vzdálenost místo přistání následující nedosažený otočný bod. Pokud dosažená vzdálenost na nekompletním rameni je menší než nula, pak hodnota této vzdálenosti se rovná nule.
 - (iv) Pro ty, kteří doletěli do cíle, je dosažený čas interval, který uplynul mezi posledním řádně zaznamenaným časem odletu a časem dosažení cíle. Pro ty, kteří nedosáhli cíle, není dosažený čas definován.
 - (v) Pro ty, kteří doletěli do cíle, je dosažená rychlost určena jako dosažená vzdálenost dělená dosaženým časem. Pro ty, kteří nedoletěli do cíle, se dosažená rychlost rovná nule.

6.3.2 Úloha přes určené prostory

- a. Organizátoři musí určit bod odletu, dva nebo větší počet určených prostorů (7.5.2) a pořadí, v kterém mají být dosaženy, a stanovit minimální čas úlohy.

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

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

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

- b. Kreditní fix V každé určené oblasti bude určen jeden fix, který bude považován za konec předchozí ramene a začátek ramene následujícího. Rozhodčí určí takové kreditní fixy v úloze, které dávají nejdelší vzdálenost v dané úloze dosaženou soutěžícím.
- c. Body, přidělené každému soutěžícímu (v souladu s částí 8), budou určeny podle dosažené vzdálenosti a dosaženého času následovně:
 - (i) Pokud je úloha dokončena, pak dosažená vzdálenost je vzdálenost z bodu odletu do cílového bodu přes všechny kreditní fixy zmenšená o poloměr odletového kruhu (pokud byl použit) a zmenšený o poloměr doletového kruhu (pokud byl použit).
 - (ii) Když soutěžící přistál do terénu na posledním rameni, dosažená vzdálenost je vzdálenost z bodu odletu zmenšená o poloměr odletového kruhu (pokud byl použit) přes všechny kreditní fixy do cílového bodu zmenšená o vzdálenost mezi místem přistání a cílovým

bodem. Pokud dosažená vzdálenost na posledním rameni je menší než nula, pak hodnota této vzdálenosti se rovná nule.

- (iii) Když soutěžící přistál na jakémkoliv jiném rameni, dosaženou vzdáleností je vzdálenost z bodu odletu zmenšená o poloměr odletového kruhu (pokud byl použit) přes všechny kreditní fixy do nejbližšího bodu, který je v následující oblasti od místa přistání do terénu minus vzdálenost z bodu přistání do terénu do tohoto nejbližšího bodu. Pokud dosažená vzdálenost na posledním rameni je menší než nula, pak hodnota této vzdálenosti se rovná nule
- (iv) Pro soutěžící, kteří dosáhli cíle, je dosažený čas buď interval mezi časem posledního správného odletu a časem v cíli, nebo minimální určený čas podle toho, která hodnota je vyšší.
- (vi) Dosažená rychlost soutěžícího, který doletěl do cíle, je úměrná dosažené vzdálenosti dělené dosaženým časem. Pro soutěžící, kteří nedoletěli do cíle, není dosažený čas definován.

ČÁST 7 SOUTĚŽNÍ POSTUPY

7.1 STARTOVNÍ ROŠT Třídy budou vzletat v oddělených skupinách. Prvotní pořadí na startovním roštu bude losováno před prvním letovým dnem.

- a. Pořadí na startovním roštu musí být posunováno po každém dnu mistrovství v každé třídě podle následujících pravidel:
 - i. skupina přibližně 2/7 kluzáků se posune z konce roštu na jeho čelo
 - ii. jedna nebo více řad kluzáku se posune z konce roštu na jeho čelo, přičemž je nutno tento přesun dělat tak, aby se posunutí týkalo přibližně 2/7 kluzáků z celkového počtu. Pořadí jednotlivého kluzáku v řadě se ignoruje.
- b. Postavení na roštu musí být zveřejněno časně ráno. Kluzáky musí být na roštu v čase, určeném organizátory.
- c. „Čas roštu“ je čas, ve kterém musí být všechny kluzáky ze všech tříd na místech jim určených pro vzlet. Organizátoři musí zveřejnit čas otevření a uzavření roštu ve vyhlášení úlohy (task sheetu).
- d. Změny časů otevření a uzavření odletu se musí týkat pouze kluzáků, které jsou v čas roštu na svých místech.
- e. Organizátoři mohou stanovit v místních postupech, zda může být vodní zátěž vypouštěna po povinné kontrole váhy a nařídit kontrolu tohoto vypouštění.

7.2 VZLETY

7.2.1 Definice

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

7.2.2 Hranice místa konání soutěže Hranice místa konání soutěže musí být stanoveny organizátory a popsány v místních pravidlech.

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

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

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

7.2.4 **Přerušení vzletů**

Organizátoři mohou přerušit vleky již jednou započatých vzletů z důvodů bezpečnosti a spravedlnosti. Když bude přerušení tak dlouhé, že by dávalo nepoctivou výhodu těm, kteří jsou již ve vzduchu, musí Ředitel mistrovství úlohu zrušit.

7.2.5 **Odložení vzletů nebo zrušení úlohy**

Organizátoři mohou odložit nebo zrušit otevření odletové pásky, když vezmou v úvahu, že podmínky nejsou vhodné proto, aby se úloha letěla bezpečně a spravedlivě.

7.3 **VZLETOVÉ POSTUPY**

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

- a. Pokud před prvním vzletem není možné díky chybě organizátora kluzáky odstartovat, pak vzlety v dané třídě nesmí být zahájeny.
- b. Když pilot odloží svůj první vzlet z vlastní iniciativy, nebo není-li připraven, když je na něm řada, ztrácí nárok na tento vzlet (znamená to, že ztratil jeden ze tří povolených soutěžních vzletů)
- c. Soutěžícímu, požadujícímu druhý nebo třetí vzlet, musí být takový vzlet poskytnut co nejdříve po posledním vzletu kluzáku ve třídě, která právě startuje.
- d. Přerušovaný vzlet nebo závada vlečného letounu mající za následek utržení nebo předčasné vypnutí kluzáku se může počítat za oficiální vzlet, když se pilot rozhodne zůstat ve vzduchu. Jako oficiální vzlet se nepočítá, když pilot okamžitě přistane, i když je to mimo hranice místa soutěže, a ohlásí neprodleně místo přistání.

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

- a. Jestliže je vzlet uskutečněn vlastní pohonnou jednotkou, pak musí být tato jednotka vypnuta v určeném prostoru vypnutí v nebo pod maximální výškou vypnutí. Viz. 5.4d
- b. Když tyto kluzáky požadují druhý a další vzlet, musí před jeho uskutečněním přistát, jinak bude jejich soutěžní let ukončen v poloze, ve které spustili svou pohonnou jednotku.
- c. Může být použit postup, kdy je povolen nový vzlet po použití pohonné jednotky, a to bez nutného přistání za následujících podmínek:
 - i. Postup je popsán v místních propozicích.
 - ii. Všechny kluzáky ve třídě, které se v ní registrovaly pro mistrovství, jsou vybaveny pohonnými jednotkami

-
- 7.3.3 **Prostory vypnutí** Prostory vypnutí, trajektorie vleků musí být popsány v místních postupech. Prostory vypnutí musí jasně odděleny a umístěny tak, aby trajektorie vleků byly bezpečné a zajišťovaly plynulost vleků.

Standardní výška vypnutí nad terénem nebo nadmořská výška musí být uvedena v místních postupech a může být upravována na briefingu.

- a. V daném čase může být pouze jeden prostor využit jednou třídou.
- b. Piloti se nesmí vypínat, až dokud jim vlekář nezamává křídly vlečného letounu. Přechody do stoupání před vypnutím jsou zakázány.
- c. Organizátoři musí zajistit, 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.

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.

7.4 ODLETY

7.4.1 **Definice**

Odletový bod – je buď střed odletové pásky nebo odletového kruhu

Čas odletu – je čas, ve kterém soutěžící překročí odletovou pásku nebo opustí odletový kruh. Čas je vztažen k nejbližší celé sekundě.

- 7.4.2 **Možnosti odletu** Organizátoři musí vybrat, který způsob odletu bude použit během soutěže. Způsob odletu musí být uveden v místních postupech. Způsoby jsou:

- a. **Odletová páska** Přímá linie určené délky kolmá na kurs k prvnímu otočnému bodu nebo středu prvního určeného prostoru,
- b. **Odletový kruh** Prostor vytvořený kružnicí dostatečného poloměru kolem odletového bodu, který zahrnuje místo soutěže a všechny prostory vypnutí.

7.4.3 **Platnost odletů**

- a. Odlet je platný, když záznam letu ukazuje, že kluzák překročil odletovou pásku v určeném směru, který je určen v zadání úlohy (task sheetu), nebo opustil odletový kruh.
- b. Když neexistuje důkaz, že soutěžící měl platný odlet po otevření odletu své třídy, může být odlet nicméně uznán, jestliže existuje platný fix v záznamu letu, který je ve vzdálenosti do 500 m od odletové pásky nebo odletového kruhu. Čas tohoto fixu je v intervalu otevření odletu. Poloha odletu a čas odletu bude odvozen z nejbližšího fixu GNSS, ale bude použita penalizace. Jestliže takový důkaz není zaznamenán, bude se mít za to, že soutěžící nemá platný odlet.

7.4.4 **Odletové postupy** Odlet bude běžně otevřen 30 minut po vzletu posledního kluzáku dané třídy. Tento interval může být zkrácen na 20, jestliže vzdálenost ze středu prostoru vypnutí do bodu odletu nebo do odletového kruhu je menší než 15km.

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

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

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

7.5 OTOČNÉ BODY A URČENÉ PROSTORY

7.5.1 Otočný bod je bod mezi dvěma rameny tratě. Pozorovací oblast otočného bodu je vertikální cylindr s poloměrem 500 m a se středem v otočném bodě.

7.5.2 Určený prostor může být určen:

- a. Kruhem daného poloměru se středem v otočném bodě, nebo
- b. geometrickým tvarem na zemském povrchu, který je ohraničen dvěma liniemi, které probíhají konstantně pod danými úhly z otočného bodu a linií, která je definována maximální vzdáleností od otočného bodu. Volitelně je možno použít jako hranici i linii určenou minimální vzdáleností od otočného bodu.

7.5.3 Po sobě následující určené prostory musí být od sebe vzdáleny nejméně 1 km.

Organizátoři se musí vyhnout umístění otočných bodů nebo určených oblastí do přílišné blízkosti odletových bodů nebo cílových bodů.

7.5.4 Soutěžící platně dosáhne otočný bod nebo pozorovací oblasti, když letový zapisovač ukazuje platný fix uvnitř pozorovací oblasti nebo přímá spojnice mezi dvěma po sobě následujícími platnými fixy protíná pozorovací oblast.

-
- 7.5.5 Jestliže soutěžící nedosáhl pozorovací oblast, ale letový zapisovač ukazuje platný fix ve vzdálenosti 500 m od pozorovací oblasti, pak bude uznáno dosažení otočného bodu nebo určené oblasti a bude aplikována penalizace.

7.6 PŘISTÁNÍ DO TERÉNU

- 7.6.1 **Skutečné přistání do terénu** Poloha a čas skutečného přistání do terénu budou určeny z letového záznamu z fixu, který zobrazuje místo, kde se kluzák zastavil, použil pohonnou jednotku nebo je záznam přerušen kvůli chybě přístroje, přičemž v úvahu bude brána ta skutečnost, která se objeví jako první.

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

- 7.6.2 **Virtuální přistání do terénu** Pokud je let nedokončen, potom fix, který určuje pozici dávající nejlepší výsledek, pak jako přistání v terénu bude brána tato pozice a čas nezávisle na místě skutečného přistání.

- 7.6.3 **Zpětné aerovleky** Místní postupy stanoví, zda jsou povoleny zpětné aerovleky a jakým způsobem budou řešeny.

7.7 PŘÍLETY

7.7.1 Definice

Cílový bod – je střed cílové pásky nebo střed doletového kruhu.

Čas v cíli – je čas, ve kterém kluzák překročí cílovou pásku nebo vstoupí do cílového kruhu. Čas je vztažen k nejbližší celé sekundě.

- 7.7.2 **Možností přiletu** Organizátoři musí vybrat, který způsob přiletu bude použit během soutěže. Způsob přiletu musí být uveden v místních postupech. Způsoby jsou:

- a. **Přiletový kruh** Kruh určeného poloměru okolo přiletového bodu, ve kterém se nachází letiště a přistávací okruhy. Pro protnutí kruhu musí být stanovena minimální nadmořská výška (QNH). Soutěžící, kteří protnou doletový kruh pod minimální nadmořskou výškou, musí být penalizováni.
- b. **Cílová páska** Přímá linie o definované délce v nadmořské výšce místa soutěže, která je snadno identifikovatelná na zemi. Cílová páska musí být umístěna tak, aby za ní mohly kluzáky bezpečně přistát. Minimální nadmořská výška (QNH) může být stanovena pro překročení cílové pásky. Soutěžící, který překročí pásku pod stanovenou minimální nadmořskou výškou, mimo přímého přistání, musí být penalizován.

Možnost a. Přiletový kruh je považován za normální cílovou proceduru a dovoluje každému pilotovi zpomalit a koncentrovat se na vlastní přistání a ostatní kluzáky před přistáním.

Organizátor by měl stanovit koncový otočný bod, aby seřadil kluzáky do požadovaného směru před přistáním. Pokud je to možné, pro každou třídu by měl být takový bod odlišný.

7.7.3 **Platnost dosažení cíle**

- a. Dosažení cíle je platné, když záznam letu ukáže, že kluzák protnul cílovou pásku ve směru definovaném v zadání úlohy (task sheetu) nebo vstoupil do cílového kruhu. Po překročení cílové pásky/doletového kruhu musí kluzák bez odkladu přistát.
- b. Když kluzák přistane uvnitř hranic místa soutěže, aniž by protnul příletovou pásku, bude se mít za to, že ukončil úlohu, a za čas příletu bude považován čas zastavení pohybu kluzáku plus pět minut.

7.7.4 **Příletové postupy**

- a. Soutěžící musí ohlásit svůj přílet na frekvenci příletové pásky udáním svého soutěžního čísla a vzdálenosti do cíle. Potvrzující odpovědí bude soutěžní číslo. Místní postupy uvedou podrobnosti tohoto postupu.
- b. Funkcionáři v cíli musí opakovaně ohlašovat sílu a směr větru, jakož i ostatní důležité meteorologické údaje v místě konání soutěže.
- c. Příletová páska nebo příletový kruh budou uzavřeny buď v oficiálním čase západu slunce, nebo pokud všichni soutěžící ukončili úlohu, nebo ve stanoveném čase sděleném na předletové přípravě. U soutěžících, kteří stále letí po uzavření cílové pásky nebo cílového kruhu, se jejich poslední platný fix GNSS těsně předcházející času uzavření bude považovat za přistání do terénu.

7.8 **PŘISTÁNÍ**

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

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

7.8.3 Přistání po západu slunce není povoleno. Nedodržení musí být penalizováno.

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

7.9.1 Stažení záznamu může být provedeno samotným soutěžícím bez dozoru organizátorů. Tyto soubory mohou být předány na nosiči nebo zaslány elektronicky. Organizátor takové postupy definuje v místních postupech. Všechny takové soubory musí být prověřeny. Organizátoři mohou kdykoliv provádět inspekci letových zapisovačů a jejich instalaci a mohou požadovat nahrání dat z letového zapisovače za dozoru před tím, než bude letový záznam přijat. Soutěžící musí nechat ve svém letovém zapisovači veškeré záznamy daného dne, pokud nejsou publikovány soutěžní výsledky soutěžního dne.

ČÁST 8 BODOVÁNÍ A PENALIZACE

8.1 BODOVACÍ SYSTÉMY Mistrovství budou hodnoceny pomocí **1000 bodovacího systému**: Hodnocení je vyjádřeno pomocí bodů (maximální počet denní bodů je roven 1 000 bodům). Každá třída musí být hodnocena odděleně.

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

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

8.2 SPOLEČNÁ PRAVIDLA

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

- a. v dané třídě byla všem soutěžícím dána možnost vzletu v takovém čase, který soutěžícímu umožnil splnit soutěžní úlohu daného dne, a
- b. v dané třídě více než 25 % soutěžících, kteří uskutečnili soutěžní vzlet v daném dnu, dosáhli oficiální vzdálenosti nejméně 100 km (poté, co jsou použita všechna znevýhodnění).

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

8.2.3 Soutěžící, který dosáhl cíle Kterýkoliv soutěžící, který překročil cílovou pásku nebo vstoupil do cílového kruhu, bude považován za toho, který dosáhl cíle.

8.2.4 Znevýhodnění Znevýhodnění musí být použito při hodnocení klubové třídy a může být použito při hodnocení 20m třídy. Organizátoři musí publikovat v místních postupech, zdali bude použito znevýhodnění v 20m třídě.

- a. Hodnoty koeficientů znevýhodnění musí být odvozeny z platného seznamu koeficientů IGC, nebo z jiného seznamu, který je schválen výborem IGC pro dané mistrovství.
- b. Organizátoři musí zveřejnit seznam všech soutěžících s jejich znevýhodněním před zahájením mistrovství.
- c. Znevýhodnění musí být použito v souladu s 8.3.2

8.2.5 Penalizace Lety, které byly v daném dnu diskvalifikovány, obdrží nulové bodové ohodnocení, avšak budou začleněny do bodovacího vzorce. Jakékoliv penalizace budou odečítány od výsledku soutěžícího až poté, až byl stanoven bodový zisk soutěžícího podle příslušné části Annexu A.

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

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

Je-li denní výsledek po odečtení jakékoliv penalizace menší, než nula, bude započítán jako nula, ledaže bude použit článek 8.6.4.

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

8.3 DEFINICE BODOVACÍCH VELIČIN

V následujících tabulkách zkratky RT a AAT jsou použity pro soutěžní úloha respektive pro úlohu přes určené prostory

8.3.1 Dny Mistrovství

Veličiny užívané pro bodování dne mistrovství jsou:

Dt	Délka soutěžní úlohy (je použita pouze pro bodování RT, jak je uvedeno v 6.3.1c)
Td	Minimální čas úlohy (Určen pro AAT. Td je stanoveno na briefingu, pro RT se Td=0)
Dm	Minimální znevýhodněná vzdálenost pro platnost dne (Dm=100 km)
n1	Počet soutěžících, kteří dosáhli znevýhodněné vzdálenosti (Dh) alespoň Dm
n2	Počet soutěžících, kteří doletěli a překročili 2/3 nejlepší znevýhodněné rychlosti (Vh)
N	Počet soutěžících ve třídě, kteří v daný den provedli soutěžní vzlet
Ho	Nejnižší hodnota znevýhodnění ze všech soutěžících v dané třídě
Do	Nejvyšší korigovaná vzdálenost (Dc) daného dne
Vo	Nejvyšší znevýhodněná rychlost soutěžícího, který doletěl (Vh) daného dne
To	Bodovaný čas (T) soutěžícího, který doletěl, u kterého platí Vh=Vo (v případě shody se použije nižší T)
Pm	Maximální dosažený bodový výsledek daného dne před úpravou použitím denního faktoru
Pdm	Maximální bodové hodnocení za vzdálenost daného dne.
Pvm	Maximální bodové hodnocení za rychlost daného dne
F	Denní faktor
Day	Když Den není Dnem mistrovství (viz 8.2.1), tak jsou všechny výsledky=0, případné penalizace daného dne viz. .2.5

8.3.2 Soutěžící

Veličiny, užívané pro bodování každého soutěžícího jsou:

D	Dosažená vzdálenost soutěžícího (Její hodnota pro RT viz. 6.3.1, pro AAT viz. 6.3.2)
H	Znevýhodnění soutěžícího, pokud se znevýhodnění používá; jinak $H=1$
Dh	Znevýhodněná vzdálenost soutěžícího ($D_h = D \times H_o/H$)
T	Dosažený čas toho soutěžícího, který dosáhl cíle. (Jeho hodnota pro RT viz. 6.3.1, pro AAT viz. 6.3.2)
Pd	Body za vzdálenost soutěžícího
v	Bodovaná rychlost soutěžícího, který dosáhl cíle ($v = D/T$)
Vh	Znevýhodněná rychlost soutěžícího, který dosáhl cíle ($V_h = D/T \times H_o/H$)
Pv	Body za rychlost soutěžícího, který dosáhl cíle
S	Denní výsledek soutěžícího, vyjádřený v bodech

Poznámka pro výpočtáře:

Před uzavřením příletové pásky, v případě vydání předběžných výsledků se musí předpokládat, že soutěžící, kteří nejsou započítáni, doletěli, s tím, že $D_h \geq D_m$ a $V_h = V_o$, ale nebudou uvedeni v pořadí.

8.4 Výpočet bodového zisku

8.4.1 Soutěžní úlohy

a. Denní veličiny

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

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

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

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

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

Jestliže nikdo nedosáhl cíle, potom P_m = buď hodnotě 1000 nebo $(5 \times D_o) - 250$ podle toho, která je menší

b. Výsledek závodníka

(i) Pro kteréhokoliv závodníka, který dosáhl cíle:

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

P_d = P_{dm}

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

(ii) Pro kteréhokoliv závodníka, který nedoletěl:

P_v = 0

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

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

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

8.4.2 Úloha přes určené prostory

a. Denní veličiny:

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

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

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

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

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

Jestliže nikdo nedosáhl cíle, potom P_m = buď hodnotě 1000 nebo $(5 \times D_o) - 250$ podle toho, která je menší

b. Výsledek závodníka:

(i) Pro kteréhokoliv závodníka, který dosáhl cíle:

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

P_d = P_{dm}

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

(ii) Pro kteréhokoliv závodníka, který nedoletěl:

P_v = 0

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

(iii) **S = F x (Pv + Pd)**

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

8.5 POHÁR DRUŽSTEV

- 8.5.1 Pro účely bodování v poháru družstev je tým složen ze všech soutěžících daného NAC, který vstoupili do soutěže za předpokladu, že do mistrovství za daný NAC byly přihlášeny nejméně dva kluzáky.
- 8.5.2 Poměrný výsledek je definován jako počet bodů soutěžícího, dělený počtem bodů vítěze daného dne a násobený 1000.
- 8.5.3 Denní bodového hodnocení týmu je získáno součet poměrných výsledků jednotlivých členů týmu dělený počtem soutěžících v týmu, kteří ten den provedli soutěžní vzlet.

8.6 PENALIZACE A DISKVALIFIKACE

- 8.6.1 Za nedodržení nebo nesplnění jakéhokoliv pravidla nebo Místního postupu může Ředitel mistrovství udělit penalizace. Přísnost penalizací má rozmezí minimálně od varování až po diskvalifikaci, přiměřeně přestupku. Penalizace, udělené Ředitelem mistrovství budou v souladu s příslušným seznamem penalizací, uvedeným v části 8.7 níže.
- 8.6.2 Přestupky, které nejsou v tomto seznamu, mohou být penalizovány podle rozhodnutí Ředitele mistrovství podle znění Sportovního řádu, Všeobecný díl 5.2.
- 8.6.3 Penalizace budou zveřejněny ve výsledkové listině toho dne, kdy byla penalizace udělena.
- 8.6.4 Když je penalizace udělena v den, který nesplňuje požadavky Dne mistrovství (8.2.1), nebo v nesoutěžní dny, nebo v průběhu tréninkového týdne, tak bude penalizace uplatněna na celkových výsledcích soutěžícího.

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

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

8.7 SEZNAM SCHVÁLENÝCH PENALIZACÍ

Druh přestupku	První přestupek	Následný přestupek	Max. penalizace
Překročení max. nebo min. hmotnostního limitu o W kg	W x 2 body	n x W x 2 body	n x W x 2 body
Špatné, pozdní nebo chybějící informace			
Neúplná dokumentace	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu
Neúplná kontrola konfigurace	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu
Pozdní oznámení času odletu > 30 minut po odletu	Varování	10 bodů	25 bodů
Deklarovaný čas odletu se liší od skutečného času	Varování	10 bodů	25 bodů
Výměna Let. zapisovače bez vědomí Organizátorů	10 bodů	20 bodů	25 bodů
Nesprávné nastavení Let. Zapisovače (časový interval mezi fixy > 10 sekund)	Varování	10 bodů	25 bodů
Pozdní odevzdání dokumentace (Let. zapisovač, protokol o přistání do terénu > 30 minut)	Varování	10 bodů	25 bodů
Pozdní odevzdání záložní dokumentace > 60 minut	Varování	10 bodů	25 bodů
Neúplné hlášení o přistání do terénu	Varování	10 bodů	25 bodů
Nesprávný odlet			
Mezi 0 a 0,50 km od odletové pásky	50 bodů	50 bodů	50 bodů
Více než 0,50 km od odletové pásky	Neplatný odlet	Neplatný odlet	Neplatný odlet
Odlet nad vyhlášeným výškovým limitem	1 bod/m	n*bodů/m	Denní diskvalif.
Nesprávný oblet otočných bodů nebo prostorů			
Více než 0,50 km od hranice sektoru otočného bodu nebo určeného prostoru	50 bodů	50 bodů	50 bodů
Více než 1,00 km od hranice sektoru otočného bodu nebo určeného prostoru	Bez kontroly	Bez kontroly	Bez kontroly
Nesprávný přilet			
Přilet pod nadmořskou výškou definovanou na brífingu	1 bod/m *	1 bod/m *	Diskvalifikace
* až do maximálního počtu bodů za rychlost			
Nebezpečné nebo hazardní létání			
Létání v mracích a nepovolená akrobacie, odst. 5.1	100 bodů	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Kroužení špatným směrem v místním prostoru	Varování	(n-1) x 25 bodů	Diskvalifikace
Vlek: předčasně nebo pozdní vypnutí	Varování	(n-1) x 25 bodů	Diskvalifikace
Vlek: prudké stoupání před vypnutím	Varování	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Vstup do omezeného nebo zakázaného prostoru vertikálně nebo horizontálně	Přist. do terénu v místě vstupu do prostoru	Denní diskvalif	Diskvalifikace
Létání nad absolutní omezenou nadmořskou výškou (sportovní limit):			
Překročení výšky o 100m a méně	1bod/m	n bodů/m	Diskvalifikace
Překročení výšky o >100m	Přist. do terénu v místě, kde výška převýšila 100m	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Přilet: hazardní obraty	25 bodů	n x 25 bodů	Diskvalifikace
Přistání: přistání na nesprávnou dráhu	Varování	(n-1) x 25 bodů	Diskvalifikace
Přistání po soumraku	10 bodů/min.	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Podvádění nebo falšování dokumentů			
Falšování dokumentů	Diskvalifikace	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Pokus získat vnější pomoc při hledání stoupavého proudu od nesoutěžícího kluzáku nebo letounu	Denní diskval.	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Ostatní přestupky			
Létání pod vlivem alkoholu	Denní diskval.	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Pozdní nastartování pohonné jednotky po uvolnění z aerovleku	Varování	(n-1)x25 bodů	Diskvalifikace
Pozitivní dopingová kontrola	Viz postupy FAI	Viz postupy FAI	
Penalizace za rozpětí u tříd 20m,18,15 m, světové a klubové třídy	1 bod/cm	1 bod/cm	1 bod/cm
<p>(#) Když rozpětí kluzáku v 15 m třídě nebo ve Standardní třídě překročí 15.000 mm, bude z denního výsledku odečten pevný počet bodů. Výše denních trestných bodů se získá odečtením 0,3 cm od změřeného překročení rozpětí a následným zaokrouhlením tohoto čísla na nejbližší celé cm.</p> <p>Příklady:</p> <p>(i) Překročení rozpětí o 2,7 cm dá denní trestné body 2,7 – 0,3 = 2,4, což se pak zaokrouhlí dolů na 2 body.</p>			

-
- (ii) *Překročení rozpětí o 3,9 cm dá denní trestné body $3,9 - 0,3 = 3,6$, což se pak zaokrouhlí nahoru na 4 body.*

ČÁST 9 STÍŽNOSTI A PROTESTY

9.1 STÍŽNOSTI

- 9.1.1 Účelem stížnosti je dosáhnout opravy bez nutnosti podat formální protest.
- 9.1.2 Před Mistrovstvím může být podána stížnost kterýmkoliv Národním aeroklubem. Taková stížnost se může týkat jen chyby organizujícího Národního aeroklubu při plnění propozic při přihlášení nebo způsobilosti nebo odmítnutí přihlášky. Kopie takové stížnosti bude zaslána okamžitě generálnímu tajemníkovi FAI, který zajistí, že bude informován předseda Mezinárodní plachtařské komise.
- 9.1.3 Kdykoliv v průběhu mistrovství může být podána stížnost prostřednictvím kapitána družstva řediteli mistrovství nebo jím určenému úředníkovi. Taková stížnost bude řešena promptně.
- 9.1.4 Když soutěžící nemá zvláštního Kapitána družstva, může vznést stížnost osobně.

9.2 PROTESTY

- 9.2.1 Protesty nemohou být vzneseny proti Pravidlům mistrovství, které vycházejí ze sportovních řádů FAI, všeobecného dílu, Dílu 3 a Annexu A k Dílu 3.
- 9.2.2 Protest proti rozhodnutí o stížnosti, jak je popsáno výše v 9.1.2, musí být podána před začátkem Zahajovacího ceremoniálu Mistrovství.
- 9.2.3 Částka protestního poplatku bude uvedena v místních postupech. Protestní poplatek bude vrácen, když je protest uznán nebo stažen před slyšením Jury.
- 9.2.4 Když soutěžící v průběhu Mistrovství není spokojen s penalizací nebo rozhodnutím o stížnosti, má právo protestu.
- a. Takový protest musí být podán písemně v angličtině a musí obsahovat následující části:
- (i) Bude se odkazovat na rozhodnutí, proti kterému je protest podáván,
 - (ii) Bude obsahovat důvody protestu, a
 - (iii) Bude uvádět opatření, požadovaná protestem
- b. Protest bude předán Řediteli mistrovství nebo jím určenému úředníkovi Kapitánem družstva společně s protestním poplatkem v průběhu 14 hodin (2 hodin v poslední den) od zveřejnění nařízení nebo rozhodnutí, proti kterému je protest podáván.
- c. Když soutěžící nemá zvláštního kapitána družstva, může podat protest osobně.

9.3 ŘEŠENÍ PROTESTŮ

Ředitel mistrovství předá protest neprodleně Předsedovi Jury.

- a. Předseda Jury svolá do 24 hodin po obdržení protestu od Ředitele mistrovství zasedání Mezinárodní Jury (poslední den pokud možno co nejdříve).

b. Jury vyslechne ve věci jakéhokoliv protestu obě strany a použije správně příslušné Propozice FAI a Pravidla mistrovství. Rozvažování protestu Jury bude podmíněno účastí všech osob a informací, které pomůžou při jejich rozhodování.

c. Ředitel mistrovství je vázán rozhodnutím Mezinárodní jury.

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

ČÁST 10 VÝSLEDKY A UDÍLENÍ CEN

10.1 VÝSLEDKY

10.1.1 Definice statutu výsledků:

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

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

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

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

10.2 UDÍLENÍ CEN

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

10.2.2 FAI vyznamená zlatou, stříbrnou a bronzovou medailí v každé třídě soutěžící, kteří se umístili samostatně první, druzí a třetí.

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

10.2.3 Bude vyhlášen pouze jeden Mistr. Když dva nebo více pilotů má po posledním soutěžním dnu stejný počet bodů, pořadí mezi těmito piloty bude určeno denními

výsledky. Mistrem bude ten pilot, který má více denních vítězství. Pokud dále existuje shoda, Mistrem bude ten, kdo má více druhých míst, a tak dále.

ČÁST 11 MÍSTNÍ POSTUPY

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

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

Místní postupy musí být před tím, než budou publikovány postoupeny jako samostatný dokument, zaslány hlavnímu stewardovi (v kopii skupině pro Dodatek A), který je musí schválit. K zabezpečení tohoto schvalovacího procesu musí být předloženy hlavnímu stewardovi nejpozději šest měsíců před zahajovacím ceremoniálem.

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

Mezinárodní plachtařská komise schválí návrhy Jury a Stewardů.

Po schválení musí být Místní postupy publikovány jako samostatný dokument a to nejméně 90 dnů před oznámeným prvním dnem mistrovství.

A PODROBNOSTI MISTROVSTVÍ

Název soutěže

Místo konání soutěže

Časový rozvrh

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

Funkcionáři soutěže

Ředitel soutěže
Zástupce ředitele
Osoba stanovící úlohy (task setter)
Hlavní výpočtář

Mezinárodní Jury

Předseda
Členové

Stewardi

Hlavní Steward
Steward(i)

Adresy pro korespondenci a přihlášky

B VŠEOBECNĚ

- 1.1 Další cíle Mistrovství
- 1.3.1 Třídy Mistrovství
- 1.4.1 *pozn.* Další bezpečnostní pravidla
- 1.4.4.2 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
- 3.5.4a. Další požadovaná dokumentace
- 3.5.4b. Dokumenty požadované na palubě kluzáku za letu
- 3.6.1 Krytí pojistky odpovědnosti proti škodám na třetích osobách

D TECHNICKÉ POŽADAVKY

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

E VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY

- 5.2 Jednotky měření
- 5.3.1a. Požadovaná rádiová komunikace pro spojení s letovými provozními službami
- 5.3.1c. Rádiové frekvence, které budou použity během Mistrovství

G SOUTĚŽNÍ POSTUPY

- 7.1e. Požadavky na vypouštění vodní přítěže na místě vzletu
- 7.2.2 Hranice místa soutěže
- 7.3.2 Postupy pro vzlet motorových kluzáků
- 7.3.2c. Postupy pro motorové kluzáky za letu
- 7.3.3 *pozn.* Prostory, kde je zakázáno průběžně kroužit nebo je povolen pouze jeden směr
- 7.4.2 Typy odletů a jejich tvary
- 7.4.3a. Rádiové postupy pro ohlášení odletu
- 7.4.3b. Výškové postupy pro odlety

-
- 7.6.1 Hranice soutěžního prostoru
 - 7.6.2a. Pokyny po skutečném přistání do terénu
 - 7.6.3 Opatření a požadavky pro zpětné aerovleky
 - 7.7.1 Typy cíle a jejich popis
 - 7.7.1a. Minimální výška a maximální nadmožská výška příletové pásy, nebo
 - 7.7.1b. Minimální a maximální nadmožské výšky pro příletový kruh
 - 7.7.3a. Doletové postupy
 - 7.8.1 Přistávací postupy
 - 7.9 Předávání letové dokumentace

H BODOVÁNÍ

- 8.1.1 Bodování Poháru družstev
- 8.2.4 Zda bude použito znevýhodnění u 20m třídy

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 Světové třídy a kluzáku Světové třídy je dát rovné šance pilotům, účastnícím se soutěže.

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

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

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

Omezení, daná Letovou příručkou, jsou:

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

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

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

TECHNICKÉ KONROLY

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

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

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

1. Kontroly geometrie

Měly by být provedeny následující kontroly geometrie:

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Kontroly hmotnosti

Měly by být provedeny následující kontroly hmotnosti:

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

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

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

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

KONTROLA CENTRÁŽE

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

ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ

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

NAMÁTKOVÉ KONTROLY

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

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

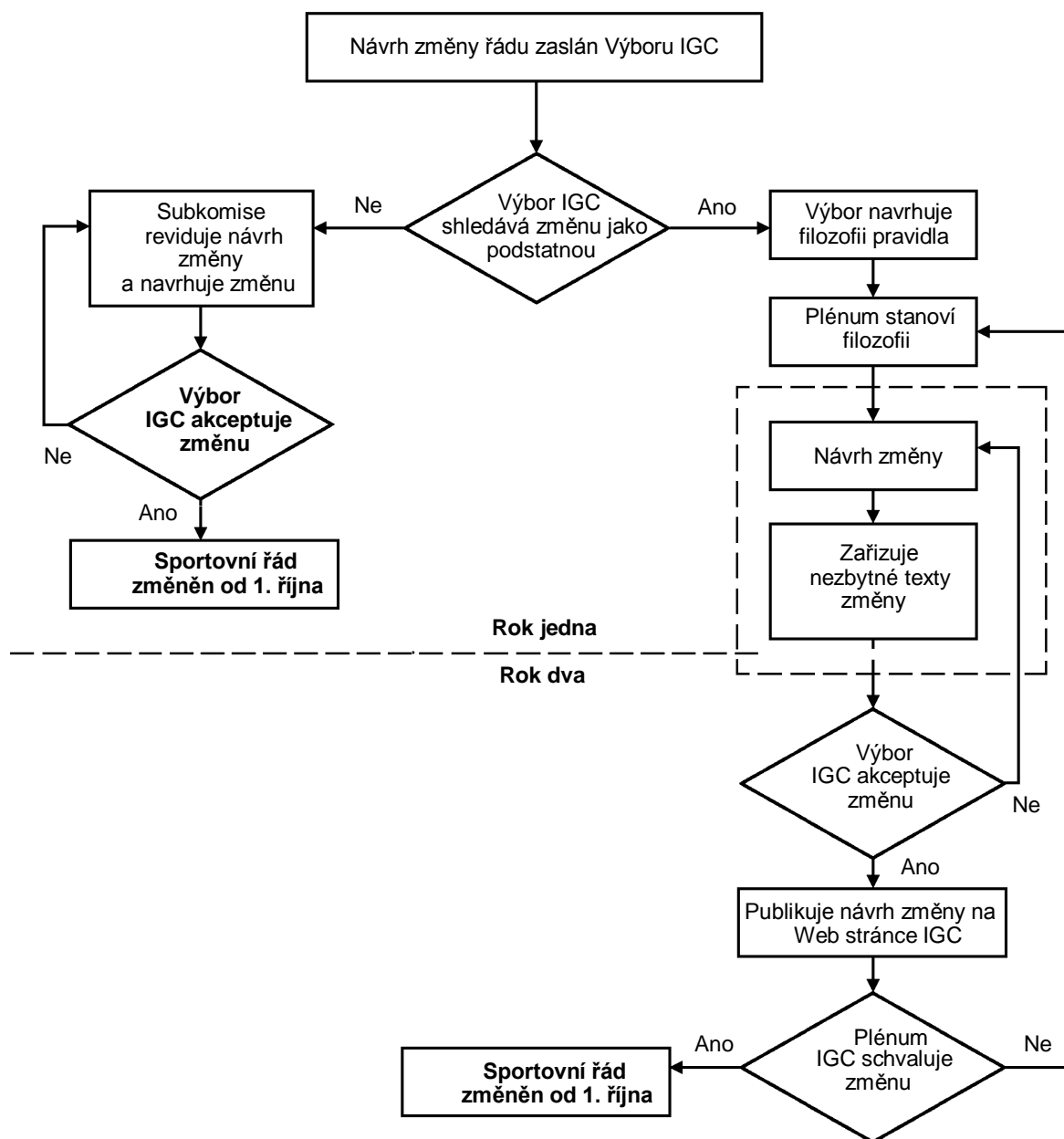
REVIZE SPORTOVNÍHO ŘÁDU A PROCES ZMĚN

Návrh na změnu Sportovního řádu nebo jeho dodatků musí být předán Výboru Mezinárodní plachtařské komise do 1. října toho roku, který přechází datu Plenární schůze Mezinárodní plachtařské komise. Návrh musí uvádět odstavec, kterého se to týká a uvést důvody dané změny. Upřednostňuje se, když je navrhovaná změna ve formátu Řádu.

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

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

Revize a postup změn sportovního řádu (Dodatku A)



IGC seznam znevýhodnění

Komise pro znevýhodnění je odpovědná za stanovení nových, revizi stávajících a publikaci znevýhodnění. IGC seznam znevýhodnění se sestává z:

IGC seznamu znevýhodnění pro klubovou třídu

IGC seznamu znevýhodnění pro 20m třídu

Znevýhodnění pro každou jednotlivou třídu jsou publikovány na webové stránce FAI <http://www.fai.org/gliding/fai-documents>

Rozhodujícím datem pro změnu seznamu znevýhodnění je 1. dubna každý rok.

Všeobecná pravidla pro IGC klubovou třídu:

V klubové třídě mohou létat jenom jednosedadlové kluzáky s indexem 1,09 a menším.

Pokud je kluzák starší verze dodatečně vybaven zatahovacím kolečkem, pak se znevýhodnění zvyšuje o 0,02.

Pokud je starší kluzák verze vybaven dodatečně winglety, pak se znevýhodnění zvyšuje o 0,01.

Pilot je odpovědný za to, aby dodal dokumnetaci, která prokáže, že jeho kluzák bude létat v limitu váhových omezení.

Znevýhodnění je stanoveno na základě výkonů, které jsou vztaženy k jeho referenční váze, která je odvozena od typické váhy prázdného kluzáku plus 110kg. Pokud je kluzák létán v případě nutnosti s vyšší vahou, potom se jeho znevýhodnění zvyšuje o 0,005 za každých 10kg nebo jejich části, o kterou kluzák převyší základní váhu, na kterou je znevýhodnění stanoveno.

Všeobecná pravidla pro 20m – dvousedadlovou třídu:

Budou definována.