



Sportovní řád FAI

*Fédération
Aéronautique
Internationale*

Dodatek A k Dílu 3 – Plachtění

PRAVIDLA PRO MISTROVSTVÍ SVĚTA A KONTINENTŮ
V PLACHTĚNÍ

TŘÍDA D (kluzáky)

Včetně Třídy DM (motorové kluzáky)

Vydání 2022

platné od 12. prosince 2022

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

přeložil Ing. Jaromír Hendrych

MEZINÁRODNÍ LETECKÁ FEDERACE
Avenue de Rhodanie 54 - CH 1007 Lausanne - Switzerland

Copyright 2021

Všechna práva vyhrazena. Vydavatelské právo v tomto dokumentu je vlastnictvím Mezinárodní letecké federace (FAI). Kterákoliv osoba, jednající jménem FAI a nebo jejich členů, 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 toto sdělení, týkající se vydavatelského práva.**
- 3. V každém případě jsou vyhrazena omezení daná leteckým zákonem, letovým provozem a jeho řízením v jednotlivých zemích.. Musí se brát v úvahu a respektovat ve vztahu k jakýmkoli sportovním pravidlům.**

Upozorňujeme,, 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 tímto dokumentem nejsou libovolně použitelné-a nevztahuje se na ně tato licence.

Český dodatek:

AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY
U Pergamenky 1511/3, 170 00 Praha 7 - Holešovice
Tel: +420 266 722 122
<http://www.aecr.cz/> e-mail: sec@aecr.cz

Práva k Mezinárodním sportovním podnikům FAI

Všechny mezinárodní sportovní podniky, pořádané úplně nebo částečně podle pravidel Sportovního řádu¹ Mezinárodní letecké federace (FAI) se nazývají *Mezinárodní sportovní podniky FAI*². V souladu se statutem FAI³ tato organizace vlastní a kontroluje všechna práva, týkající se Mezinárodních sportovních podniků FAI. Členové FAI⁴ musí na svých národních územích⁵ prosazovat vlastnické právo FAI na její mezinárodní sportovní akce a požadovat, aby tyto akce byly registrovány v Mezinárodním sportovním kalendáři FAI⁶.

Pokud chce organizátor akce využít práva k jakýmkoliv obchodním aktivitám při těchto akcích, musí předem získat souhlas FAI. Vlastnická práva FAI, která mohou být na základě dohody převedena na organizátory, zahrnují mimo jiné, reklamu na nebo pro tyto akce FAI, použití názvu nebo loga akce na zboží a elektronické nebo jiné pořizování zvukových nebo obrazových záznamů a jejich přenášení v reálném čase. To se týká zejména všech práv k použití jakéhokoli materiálu, elektronického či jiného, včetně software, který je součástí jakékoliv metody nebo systému pro rozhodování, bodování či vyhodnocování výkonu nebo pro využití informací při jakémkoliv Mezinárodním sportovním podniku FAI⁷.

Každá letecká sportovní komise FAI⁸ je oprávněna vyjednávat se členy FAI nebo jinými příslušnými subjekty oprávněnými příslušným členem FAI o převedení všech práv nebo jejich části při jakémkoliv mezinárodní sportovní akci (s výjimkou soutěží Světových leteckých her⁹), které jsou zorganizovány v disciplíně¹⁰, za kterou je tato komise odpovědná¹¹ nebo tato práva odmítnout. Jakákoli taková smlouva o převedení nebo odmítnutí práv musí být po schválení prezidentem příslušné letecké sportovní komise podepsána statutárními zástupci FAI¹².

Jakákoli osoba nebo zákonný subjekt, který převzal odpovědnost za organizaci Sportovního podniku FAI, ať je dána písemnou smlouvou či nikoliv, přebírá také chráněná práva FAI, jak je uvedeno výše. Tam, kde nebyl převod práv proveden písemně, ponechává si FAI všechna práva k akci. Bez ohledu na jakoukoliv dohodu či převod práv má FAI plný přístup k jakémukoliv zvukovému nebo obrazovému záznamu jakékoliv Sportovní události FAI pro vlastní archivní účely a nebo propagační použití zdarma. FAI si rovněž vyhrazuje právo zajistit na vlastní náklady záznamy jakékoliv nebo všech částí akce.

¹ Statut FAI,	kapitola 1, odst. 1.6
² Sportovní řád FAI, Všeobecný díl,	kapitola 4, odst. 4.1.2
³ Statut FAI,	kapitola 1, odst. 1.8.1.
⁴ Statut FAI,	kapitola 2, odst. 2.1.1, 2.4.2, 2.5.2 a 2.7.2
⁵ Stanovy FAI,	kapitola 1, odst. 1.2.1
⁶ Statut FAI,	kapitola 2, odst. 2.4.2 2.5
⁷ Stanovy FAI,	kapitola 1, odst. 1.2.2 až 1.2.5
⁸ Statut FAI,	kapitola 5, odst. 5.1.1, 5.2, 5.2.3 a 5.2.3.3
⁹ Sportovní řád FAI, Všeobecný díl,	kapitola 4, odst. 4.1.5
¹⁰ Sportovní řád FAI, Všeobecný díl,	kapitola 2, odst. 2.2
¹¹ Statut FAI,	kapitola 5, odst. 5.2.3.3.7
¹² Statut FAI,	kapitola 6, odst. 6.1.2.1.3

OBSAH

Odst.	Název	Str.	Odst.	Název	Str.
ČÁST 1	<u>VŠEOBECNĚ</u>	6	7.3.3	Prostory vypnutí	29
1.1	Cíle mistrovství	6	7.4	Odlety	29
1.2	Všeobecné požadavky	6	7.4.1	Definice	29
1.3	Třídy mistrovství	7	7.4.2	Možnosti odletu	29
1.4	Odpovědnosti organizátorů	7	7.4.3	Geometrické tvary odletu	30
ČÁST 2	<u>FUNKCIONÁŘI MISTROVSTVÍ</u>	11	7.4.4	Platnost odletů	30
2.1	Ředitel mistrovství	11	7.4.5	Odletové postupy	30
2.2	Stevardi a členové Jury	11	7.4.6	Kontrola energie při vzletu	31
2.2.1	Stevardi	11	7.4.7	Vícenásobné odlety	32
2.2.2	Mezinárodní Jury	12	7.5	Zabránění srážkám a Tracking	32
ČÁST 3	<u>NÁRODNÍ DRUŽSTVA</u>	14	7.6	Otočné body a určené prostory	32
3.1	Volba družstev	14	7.7	Přistání do terénu	33
3.2	Kvalifikace	14	7.7.1	Skutečné přistání do terénu	33
3.3	Odpovědnosti kapitána družstva	14	7.7.2	Virtuální přistání do terénu	33
3.4	Přihláška	15	7.7.3	Zpětné aerovleky	33
3.4.1	Podání přihlášky	15	7.8	Přílety	33
3.4.2	Vklad	15	7.8.1	Definice	33
3.4.3	Piloti	15	7.8.2	Geometrický tvar příletu	33
3.4.4	Odmítnutí přihlášek	16	7.8.3	Platnost dosažení cíle	34
3.5	Registrace	16	7.8.4	Příletové postupy	34
3.6	Pojištění	17	7.9	Ukončení úkolu	34
ČÁST 4	<u>TECHNICKÉ POŽADAVKY</u>	18	7.10	Přistání	34
4.1	Kluzáky a vybavení	18	7.11	Letová dokumentace	34
4.2	Maximální vzletová hmotnost	19	ČÁST 8	<u>BODOVÁNÍ A PENALIZACE</u>	36
4.3	Soutěžní čísla	20	8.1	Bodovací systém	36
4.4	Rádiové postupy	20	8.2	Společná pravidla	36
ČÁST 5	<u>VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY</u>	21	8.2.1	Den mistrovství	36
5.1	Všeobecně	21	8.2.2	Denní výsledky	36
5.2	Předletová příprava	21	8.2.3	Soutěžící, který dosáhl cíle	36
5.3	Vnější pomoc soutěžícím	21	8.2.4	Znevýhodnění (handicapy)	36
5.3.1	Rádiová komunikace	21	8.2.5	Penalizace	37
5.3.2	Ostatní druhy pomoci	21	8.2.6	Celkové výsledky	37
5.4	Kontrolní postupy	22	8.3	Definice bodovacích veličin	38
ČÁST 6	<u>ÚLOHY</u>	24	8.3.1	Dny mistrovství	38
6.1	Typy úloh	24	8.3.2	Soutěžící	39
6.2	Definice úloh	24	8.4	Výpočet bodového zisku	40
6.2.1	Soutěžní úloha	24	8.4.1	Soutěžní úloha nebo DHT	40
6.2.2	Úloha přes určené prostory	24	8.4.2	Úloha přes určené prostory	40
6.2.3	Úloha s handicap. vzdáleností	24	8.5	Pohár družstev	41
6.3	Vysvětlení úloh	24	8.6	Penalizace a diskvalifikace	42
6.3.1	Soutěžní úloha	24	8.7	Seznam schválených penalizací	44
6.3.2	Úloha přes určené prostory	25	ČÁST 9	<u>STÍŽNOSTI A PROTESTY</u>	45
6.3.3	Úloha s handicap.vzdáleností	26	9.1	Stížnosti	45
ČÁST 7	<u>SOUTĚŽNÍ POSTUPY</u>	27	9.2	Protesty	45
7.1	Startovní rošt (Grid)	27	9.3	Řešení protestů	46
7.2	Vzlety	27	9.4	Odvolení	46
7.2.1	Definice	27	ČÁST 10	<u>VÝSLEDKY A UDÍLENÍ CEN</u>	47
7.2.2	Hranice místa konání soutěže	28	10.1	Výsledky	47
7.2.3	Vzletový interval	28	10.2	Udílení cen	48
7.2.4	Přerušování vzletů	28	ČÁST 11	<u>MÍSTNÍ POSTUPY</u>	49
7.2.5	Odložení nebo zrušení úlohy	28	Příloha 1	Proces výběru pilotů	52
7.3	Vzletové postupy	28	Příloha 2	Bezpečnostní prvky	53
7.3.1	Počet vzletů	28	Příloha 3	Postupy vážení	54
7.3.2	Motorové kluzáky	28	Příloha 4	Rádiové postupy pro hlášení odletu	55

POZNÁMKY NA ÚVOD

- a) Místní postupy popisují místně příslušné provozní postupy a doplňují ustanovení těchto Pravidel.
- b) Slova v tomto Dodatku „musí“, „bude“ a „nesmí“ znamenají povinné požadavky; „měl by“ znamená doporučení; „může“ znamená to, co je dovoleno a „bude“ znamená to, co se stane.
- c) Pokud je v tomto dokumentu použit výraz týkající se mužského pohlaví, pak tento výraz zahrnuje i ženské pohlaví, jestliže z průběhu textu nevyplývá jiný význam.
- d) Vysvětlivky a poznámky jsou psány jako nečíslované odstavce kurzívou písma Arial, velikosti 10.
- e) Je-li kdekoliv v tomto dokumentu užit slovo pilot, přihláška, vítěz nebo účastník, znamená ve 20m dvousedadlové třídě posádka, přihláška týmu, vítězové nebo tým.
- f) Výrazy týkající se geometrie a standardů, které jsou použity v těchto pravidlech, musí být brány v souladu s definicemi v následující tabulce:

Model Země	Pro veškeré výpočty, které jsou uvedeny v tomto Dodatku se musí použít zemský model koule o poloměru 6371,0 km.
Vzdálenost	Pokud není jinak stanoveno, pak termíny jako „Vzdálenost“, „Délka“, „Poloměr“, „Úseky“ atd. musí být vztaženy ke geodetickému zemskému systému WGS84 - geodetické křivce
Směr	Všechny kurzy, směry letu, tratě a traťové úhly jsou vztaženy k pravému severu a musí být určeny v bodu, ze kterého vycházejí.
Spojnice	Pokud není jinak určeno, pak termíny jako „Spojnice“, „Část spojnice“, „Rameno“ atd. musí být vždy vztaženy ke geodetické křivce.
Interpolace	Pro zhodnocení průletu spojnici nebo hranicemi se musí použít přímá lineární interpolace mezi následnými fixy.

- g) Změny Dodatku od předešlého vydání jsou zvýrazněny u odstavců. **V českém překladu jsou změny zvýrazněny použitím jiné barvy textu.**

ČÁST 1 VŠEOBECNĚ

1.1 CÍLE MISTROVSTVÍ Cíle jsou následující:

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

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

1.2 VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

1.2.1 Mistrovství musí být řízena v souladu

- se Sportovním řádem FAI - Všeobecný díl
- se Sportovním řádem FAI - Díl 3 Kluzáky a Motorové kluzáky
- s Dodatkem A k Dílu 3
- s Postupy IGC pro handicapované třídy (pokud jsou aplikovány)
- s Alternativním bodováním pro plachtění (pokud je aplikováno)

Odkazy na platné verze těchto dokumentů budou zveřejněny v Místních postupech.

Za přesně vymezených okolností může Sekretariát IGC schválit odchylky od příslušných pravidel mistrovství. Tyto odchylky budou uvedeny v Místních postupech.

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 bodů viz odstavec 10.2.2. Vítězi bude udělen titul Mistr světa, nebo příslušně titul Mistra Evropy, Jižní Ameriky nebo titul Mistra jiného kontinentálního mistrovství, pokud byly odlétány alespoň 4 platné dny mistrovství (viz 8.2.1) v příslušné třídě.

Konečné umístění při všech dalších shodných výsledcích bude stanoveno také postupem uvedeným v odstavci 10.2.2.

1.2.3 Celková délka soutěže

- a. celková délka soutěže nesmí přesáhnout 15 dnů včetně dvou dnů, ve kterých se uskuteční zahajovací a závěrečný ceremoniál (ale mimo oficiální trénink). V průběhu soutěže 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.
- b. Hlavní sportovní akce ve sportovním kalendáři FAI by měly být od sebe odděleny minimálním intervalem 11 dnů.

Organizátoři mohou vyhlásit další odpočinkové dny, jsou-li k tomu takové důvody jako například únava pilotů. Den odpočinku by měl být vyhlášen den předem, ale může být vyhlášen s předstihem nebo nejpozději na prvním briefingu daného dne.

- c. Termín soutěže musí být pevně stanoven, nejsou tedy povoleny žádné náhradní soutěžní dny. Poslední soutěžní den bude během týdne (od pondělí do pátku), se Závěrečným vyhlášením následující dopoledne. Den Závěrečného vyhlášení není j soutěžním dnem.

- 1.2.4 Oficiálním jazykem mistrovství je angličtina; vztahuje se na všechna pravidla a informace předávané soutěžícím, jakákoliv veřejná sdělení v průběhu soutěže a na předletové přípravy (briefingy).

1.3 TŘÍDY MISTROVSTVÍ

- 1.3.1 Mistrovství může obsahovat jednu nebo více tříd, jak je popsáno v hlavní části dílu 3 Sportovního řádu, Kapitola 5 a jak je uvedeno v Místních postupech. Pokud není schváleno sekretariátem IGC, kluzáky Klubové třídy a vícemístné kluzáky s rozpětím 20m musí být v příslušných seznamech handicapů, které jsou vydávány Dokumentem IGC o postupech pro handicapované třídy.

Vícemístné kluzáky nemusí být vybaveny druhým řízením.

- 1.3.2 Jestliže v jakékoli třídě nebude v první soutěžní den alespoň deset účastníků alespoň z pěti NAC (ze čtyř v případě kontinentálních mistrovství), soutěž se uskuteční, ale nebude vyhlášen Mistr. Pokud je u Kontinentálního Mistrovství nutné zatížit soutěžní třídy handicapem,, pak musí být přehled handicapů zveřejněn v Místních postupech a schválen Sekretariátem.

- 1.3.3 Motorizované kluzáky se mohou zúčastnit mistrovství v příslušné třídě za předpokladu, že budou mít plně funkční zařízení pro záznam chodu motorové jednotky MoP.

V tomto dokumentu znamená „MoP“ (Means of Propulsion) jakékoli zařízení schopné vytvořit tah.

- 1.3.4 Soutěže s omezenými přihláškami

a. MISTROVSTVÍ ŽEN

Mistrovství v jedné nebo více schválených třídách, která jsou otevřena pouze ženským posádkám.

b. MISTROVSTVÍ JUNIORŮ

Mistrovství v jedné nebo více schválených třídách, která jsou otevřena pilotům, jejichž 25* narozeniny budou v kalendářním roce (1.leden až 31.prosinec), který zahrnuje datum zahájení mistrovství nebo tyto narozeniny budou později.

1.4 ODPOVĚDNOSTI ORGANIZÁTORŮ

- 1.4.1 **Všeobecně** Název organizujícího NAC a jména místních organizátorů budou zveřejněny v Místních postupech.

- 1.4.1.1 Organizátoři zveřejní kontaktní informace, korespondenční adresy, bankovní spojení a odkazy na zdroje oficiálních informací v Místních postupech.

- 1.4.1.2 Organizátoři zveřejní jednotky měření vzdálenosti, nadmožské výšky, rychlosti, vertikální rychlosti, rychlosti větru a hmotnosti v Místních postupech.

- 1.4.1.3 Organizátoři zveřejní v Místních postupech způsoby digitální komunikace, které budou použity během soutěže.

Měl by být použit pouze jeden stálý způsob předávání zpráv.

- 1.4.1.4 Před závěrečným termínem propozic musí organizátoři spolupracovat se Sekretariátem IGC pro dosažení shody týkající se jakýchkoliv zvláštních okolností mistrovství.

Toto se může týkat počtu povolených přihlášek, seznam handicapů, požadavků na kluzáky a vybavení a rovněž zvláštních postupů.

- 1.4.2 **Bezpečnost** Povinností organizátorů je zabezpečit bezpečnost a poctivost ve všech aspektech mistrovství, včetně rozeslání Bezpečnostního plánu kapitánům týmů.

- 1.4.2.1 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. Tyto piloty mohou volit ostatní piloti dané 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 v Místních postupech vydat další bezpečnostní pravidla.

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

a. Veškeré vybavení nutné pro uspokojivý průběh mistrovství.

b. Kanceláře nebo jiná pracovní zařízení pro funkcionáře IGC.

- 1.4.4 **Poplatky** Organizátoři musí podle rozhodnutí IGC platit na FAI sankční poplatky .

- 1.4.5 **Dokumentace** Organizátoři musí kapitánům týmů na požádání poskytnout papírové výtisky oficiálních dokumentů. . Kromě toho musí být každému soutěžícímu a kapitánovi týmu předán výřez mapy velkého rozlišení, která zobrazuje každý odletový, otočný a koncový bod.

- 1.4.5.1 **Místní postupy**

Organizátoři musí Místní postupy předložit Sekretariátu IGC nejméně 90 dnů před oznámeným prvním dnem soutěže, aby byl čas na jejich schválení k publikaci.

Změny Místních postupů během soutěže musí být schváleny hlavním stewardem, oznámeny na briefingu a vyvěšeny na oficiální desce.

- 1.4.5.2 **Kontrolní body**

Kontrolními body jsou odletové body, cílové body a otočné body, které set během mistrovství používají. Oficiální formát publikace kontrolních bodů musí být uveden v Místních postupech. Původní soubor oficiálních kontrolních bodů musí být zveřejněn nejméně 30 dnů před oznámeným prvním dnem soutěže.

Organizátoři by měli jasně rozlišit 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 ceremoniale jsou povoleny jen za velmi vážných skutečností a po konzultaci s hlavním stewardem.

- 1.4.5.3 **Zakázané vzdušné prostory**

Soubor se zakázanými vzdušnými prostory musí být publikován ve formátu „Open Air“. Tento soubor 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.

Mohou se použít Sportovní omezení pro vytvoření stupňovaných penalizací v okolí zakázaných prostorů, horizontálně, vertikálně nebo v obou směrech. Pokud jsou použita, musí být vně zakázaného prostoru a musí být uvedena v souboru zakázaných prostorů.

Trvale platná výšková omezení ve vzdušném prostoru soutěže (pokud jsou použita) se uvádějí v Místních postupech a mohou ale nemusí být zahrnuta do souboru se zakázaným vzdušným prostorem.

Změny souboru se zakázanými vzdušnými prostory po zahajovacím ceremoniálu jsou povoleny jen za velmi vážných skutečností a po konzultaci s hlavním stewardem.

1.4.5.4 **Komunikace s týmy**

Organizátoři musí během soutěže zajistit vhodné způsoby komunikace zahrnující (ale nejsou omezené pouze na):

- a) Fyzické poštovní schránky nebo stanice pro týmy a úředníky
- b) Oficiální informační tabuli
- c) Systém předávání zpráv spolupracující s mobilními telefony použitými při soutěži
- d) Formuláře pro potvrzení, kdy se vyžadují podpis kapitána týmu
- e) Formuláře pro dotazy, stížnosti a protesty

1.4.5.5 **Vyhlášení úlohy (Task Sheet)**

Vyhlášení úlohy (Task Sheet) se rozdává na briefingu. Task Sheet musí obsahovat:

- a) Datum
- b) Třídu (při soutěži s více třídami)
- c) Specifikace tratě (viz 6.2, 6.3.3 a 7.4.2)
- d) Postupy použité v úloze
- e) QNH
- f) Jakékoliv změny v rozdělení vzdušných prostorů nebo výškových omezeních
- g) Časy pro otevření a zavření startovního roštu
- h) Předpokládaný čas prvního vzletu
- i) Úřední západ slunce
- j) Bezpečnostní frekvenci
- k) Nouzová telefonní čísla
- l) Další příslušné informace pro soutěžní den

Organizátoři musí jasně zobrazit grafickou situaci naplánované tratě a blízké zakázané prostory, dále příslušné vzdálenosti a kurzy. Avšak toto zobrazení a na něm uvedené informace se nepoužívají pro bodování. Změnu úlohy vyhlášené na briefingu, který se uskuteční na startovním roštu (viz. 5.2c), musí doprovázet i distribuce nových Task Sheetů s příslušnou úlohou.

1.4.5.5 **Výsledky**

- a) Jakékoliv výsledky, které jsou publikovány před tím, než jsou zkontrolovány všechny záznamy z letů, musí být nazvány „Předběžné výsledky“.

- b) Po zkontrolování všech záznamů a jejich analýze jsou zveřejněny „Neoficiální výsledky“. Neoficiální výsledky slouží k přezkoumání 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 základním řídicím orgánem mistrovství a musí být schválen Mezinárodní plachtařskou komisí IGC. K asistenci musí mít zástupce a technické funkcionáře. Ředitel mistrovství odpovídá za dobré vedení a hladký a bezpečný průběh Mistrovství.
- Činí operativní rozhodnutí v souladu s pravidly Sportovního řádu a Mistrovství. Rozhodnutí musí být publikována bez prodlení písemně na Oficiální informační tabuli v místnosti předletových příprav.
 - Může penalizovat nebo diskvalifikovat soutěžícího za obcházení nebo nedodržování pravidel.
 - Je-li o to požádán, může podávat svědectví Mezinárodní jury.
 - Publikuje seznam přijatých oficiálních přihlášek, s minimální prodlevou vydává denní výsledky a oznamuje úplné výsledky svému NAC a FAI.
- 2.1.2 Ředitel a nebo jeho jmenovaný zástupce musí být po celou dobu konání mistrovství přítomen v místě konání mistrovství.
- 2.1.3 Jména ředitele Mistrovství, jeho zástupce, stavitele tratí, hlavního rozhodčího a meteorologa budou zveřejněna v Místních postupech.

2.2 **STEVARDI A ČLENOVÉ JURY** Stevardi a členové Jury nesmějí být závodníky 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 včetně Dodatku A, Příručku FAI pro Mezinárodní jury a Pravidla a Místní postupy mistrovství. Stevardi a Jury jsou uvedeni v Místních postupech.

- 2.2.1 **Stevardi** Výbor IGC jmenuje hlavního stewarda, a to nejméně jeden rok před začátkem podniku, plus alespoň jednoho dalšího stewarda, který je jiné národnosti, než organizátoři. Výjimka může být udělena v případě, když na poslední chvíli dojde k odřeknutí. V takovém případě může být steward nahrazen jiným jakékoliv národnosti a předpokládá se souhlas ostatních stewardů.

- Nominace musí být schváleny Mezinárodní plachtařskou komisí.
- Jeden steward musí být přítomen v místě konání soutěže v průběhu všech hlavních provozních činností včetně období oficiálního tréninku.
- IGC odpovídá za cestovní a pobytové náhrady pro Hlavního stewarda a každého Stevarda jednajícího jako Hlavní steward. Náklady ostatních stewardů ve funkci jsou odpovědností organizátorů.

Další opatření se mohou domluvit s příslušnými funkcionáři.

Základní odpovědností Hlavního stewarda 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 Příručce 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 - IGC. Oba členové jsou za normálních okolností určeni IGC kromě stavu, kdy za výjimečných okolností může být předseda zmocněn určit jednoho člena po konzultaci s předsedou IGC z dalších osob, přítomných na soutěži. **Jeden nebo oba dva členové jury mohou vykonávat své povinnosti jako nepřítomni, jestliže:**
- (i) jsou schopni se zúčastnit v místě konání soutěže podle požadavku předsedy jury, k vyslechnutí protestů, a
 - (ii) jsou přítomni v místě konání soutěže v závěrečný den soutěže k vyslechnutí protestů, vzniklých v poslední den soutěže a zúčastní se závěrečného zasedání Jury k potvrzení výsledků.
- Informovat nepřítomné členy Jury o všech průběžných novinkách a informacích důležitých pro budoucí rozhodnutí jury je záležitostí Předsedy Jury.*
- b. Dále 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 situaci posoudí.
- c. Jury má na základě odst. 5.4.2 Všeobecného dílu právo ukončit Mistrovství, jestliže organizátoři nedodržují Sportovní řád a publikovaná Pravidla a Místní Postupy.
- d. **Schůze Mezinárodní jury**
- (i) Přítomnost na zasedáních jury je povinná pro členy jury, s výjimkou zvláštních důvodů jako jsou nemoc nebo mimořádné události. 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 Příručkou FAI pro Mezinárodní jury.
 - (iii) Rozhodnutí Jury musí být dosažena prostou většinou. Předseda Jury musí nahlásit FAI detaily jakéhokoliv protestu.
- 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 protesty po poslední soutěžní disciplíně. Závěrečnou akcí Jury je potvrzení soutěžních výsledků Mistrovství a vyhlášení Mistrovství za platné s tím, že se uskutečnilo a bylo řízeno v souladu s pravidly a rozhodnutími Jury.
- f. IGC odpovídá za cestovní a pobytové náhrady Předsedy jury nebo každého funkcionáře IGC jednajícího jako Předseda jury. Náklady ostatních členů Jury přítomných v místě jsou odpovědností organizátorů.

Další opatření se mohou domluvit s příslušnými funkcionáři.

Mezinárodní Jury vyřizuje protesty podané soutěžícími. Členové Jury se musí snažit být neutrální a nezávislí k rozhodnutím ředitele Mistrovství, ale musí být připraveni poradit a odpovídat na otázky týkající se jak výkladu pravidel, tak všeobecného průběhu soutěže, jestliže vzešly od jejího vedení.

ČÁST 3 NÁRODNÍ DRUŽSTVA

- 3.1 VOLBA DRUŽSTEV** Každý NAC nominuje svého vlastního kapitána družstva, soutěžící a pomocníky. NAC potvrdí organizátorům (obvykle ve formuláři přihlášky), že členové družstva jsou nominováni podle těchto pravidel.
- 3.1.1 Kapitán družstva, soutěžící a členové posádek podáním přihlášky souhlasí, že se budou řídit zněním Dodatku A a místními postupy vydanými pro Mistrovství, jakýmikoliv jinými pravidly a požadavky, uvedenými organizátory na kterékoliv předletové přípravě a pravidly pro užívání vzdušného prostoru platnými v průběhu Mistrovství. Předpokládá se, a také, že souhlasí bez výhrad s jakýmikoliv následky, které vyplynou z účasti na soutěži (např. viz bod 3.6 o pojištění).
- 3.2 KVALIFIKACE** Soutěžící musí být občan nebo obyvatel země přihlašujícího NAC a musí splňovat podmínky Sportovního řádu FAI, Všeobecný díl, odst. 3.7 o občanství a reprezentaci, dále musí:
- Být držitelem zlatého odznaku a nebo držitelem stříbrného odznaku a absolvovat nejméně dvě Národní mistrovství;
 - Mít nalétáno nejméně 250 hodin jako velitel letadla, ze kterých musí být nejméně 100 hodin na kluzácích;
 - Být držitelem platné Sportovní licence FAI;
 - Být držitelem průkazu pilota nebo podobného dokumentu, vydaného a podepsaného úřady země, ve kterém je kluzák registrován nebo země, kde se koná Mistrovství;
 - Znát, rozumět a dodržovat Sportovní řády FAI, všeobecný díl, Díl 3 spolu s Dodatkem A a Místními Postupy, vydanými pro danou soutěž.

Kapitán družstva

- Měl by být národností svého Národního aeroklubu, ale je-li jiné národnosti a má písemnou autorizaci od Národního aeroklubu, kterého se to týká, může být na základě rozhodnutí organizátorů akceptován.*
- Může být soutěžícím nebo členem posádky, ale dává se přednost tomu, aby nevykonával žádnou z těchto funkcí, a byl jen doplňkem posádky. Člen posádky může být jakékoliv národnosti.*

- 3.3 ODPOVĚDNOSTI KAPITÁNA DRUŽSTVA** Kapitán družstva reprezentuje svůj NAC (Národní aeroklub) a je spojovacím článkem mezi pořadatelem a členy jeho družstva. Kapitán družstva, který neplní své povinnosti, popsané v této části, může být suspendován nebo diskvalifikován podle odstavce 1.2.1. Kapitán družstva:
- by měl usilovat o zajištění řádného vedení členů svého družstva a o to, že piloti nelétají nemocní, pod vlivem alkoholu nebo drog, nebo netrpí jakoukoliv slabostí, která by mohla ohrožovat pilota nebo ostatní.
 - 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.
 - je odpovědný za to, že všichni členové jeho družstva obdrží všechny informace, podané na jakékoliv předletové přípravě Mistrovství a že jim rozumí.

- d. musí během tréninkového období doručit počet národních vlajek pro závěrečné vyhlášení, odpovídající maximálnímu počtu pilotů týmu v každé třídě. Vlajky by měly mít rozměr přibližně 1200 mm × 1500 mm.

3.4 PŘIHLÁŠKA

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

Jsou-li v období čtyř měsíců před zahajovacím dnem volná místa, mohou organizátoři akceptovat platné přihlášky podle jejich uvážení. Výjimky mohou být učiněny u přihlášek z jiné polokoule.

- 3.4.2 **Vklad** Výše vstupního vkladu stanovená ve smlouvě organizátora bude zveřejněna v Místních postupech. Vklad bude krýt všechny provozní výdaje během Mistrovství s výjimkou aerovleků a poplatků za samovzlety, které mohou být hrazeny obvyklým způsobem podle uvážení organizátorů. Další poplatky jako ubytování, pronájem vybavení a vyžadované členství budou rovněž zveřejněny v Místních postupech.

a. Vklady budou vráceny:

- (i) v plné hodnotě, pokud se mistrovství neuskuteční,
- (ii) nepoužité vklady budou vyplaceny zpět, je-li mistrovství zastaveno nebo zrušeno z důvodu vyšší moci.

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

3.4.3 Piloti

- a. Každý NAC může přihlásit v každé třídě takový počet pilotů, který je schválený IGC a je specifikován v Místních postupech. Limit je stanoven na dvě přihlášky ve třídě, nebo tři v případě juniorských nebo ženských Mistrovství. Ve 20m vícemístné třídě je povolena pouze jedna přihláška (jedna posádka) pro každý NAC. Pilot, který stáhne svou přihlášku po uzavření možnosti podat přihlášku, může být nahrazen dalším pilotem stejné země v případě, že tento pilot (tato pilotka) splňuje podmínky stanovené systémem přidělování soutěžních míst.

Za platnou přihlášku se považuje přihláška jednoho pilota v jednomístném kluzáku, jednoho pilota ve Volné třídě nebo přihláška celé posádky v 20metrové vícemístné třídě. V případě kontinentálního mistrovství s omezeným počtem zúčastněných národů může výbor IGC v každé třídě povolit vyšší počet přihlášek .

- b. Celkový bezpečný počet soutěžících ve třídě závisí na místních podmínkách a provozních postupech. Proto o počtu přihlášek ve třídě pro každou danou soutěž rozhodne Výbor IGC na základě důkazů předložených organizátory soutěže.
- c. Maximální počet přihlášek na třídu je obvykle stanoven na 50. Tato mez může být překročena účastí úřadujících Mistrů.
- d) Úřadující Mistři se mohou zúčastnit podáním dodatečné přihlášky od jejich NAC v těchto případech:
- (i) Mistrovství světa v plachtění (WGC): s výjimkou 20m vícemístné třídy se úřadující Mistryně Ženského WGC FAI a úřadující Mistři Juniorského WGC FAI mohou zúčastnit jakéhokoli WGC jako další členové svého družstva, a to ve třídě, ve které titul mistra světa získali.

- (ii) Kontinentální Mistrovství v plachtění (CGS): s výjimkou 20m vícemístné třídy se úřadující Mistři každého CGC mohou zúčastnit tohoto CGC jako další členové svého družstva, a to ve třídě, kde titul mistra získali.

Úřadující Mistři se nezapočítávají do limitu počtu přihlášek.

Pro úřadující Mistry, kteří nejsou uvedeni v tomto odstavci, neplatí rámec doplňkových přihlášek. Organizátoři musí zajistit jejich případnou účast v rámci celkového limitu přihlášek.

- e. Dvousedadlové kluzáky mohou soutěžit ve Volné třídě v sólo nebo dvojm obsazení. Člen posádky se považuje za proměnlivou zátěž a jeho osoba se může denně měnit. Ve výsledcích je vždy uveden jen přihlášený velitel letadla.
- f. Ve 20m-dvousedadlové třídě musí kluzák musí být létat ve dvojm obsazení. Oba piloti na palubě tvoří posádku, která se nesmí měnit, ale 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 na soutěžení podle Všeobecného dílu Sportovního řádu FAI.
- g. Pokud celkový počet přihlášek nebo počet přihlášek ve třídě překročí maximální počet míst stanovených pro soutěž, bude se počet přihlášených redukovat v souladu s pořadím země podle Žebříku IGC (Ranking List IGC). Podrobný postup je uveden v Příloze 1.
- h. U Kontinentálních Mistrovství mohou NAC nepatřící do daného kontinentu přihlásit jednoho nebo více pilotů na základě povolení Organizátorů při respektování limitu počtu přihlášek. Tito piloti budou hodnoceni bez nároku na získání ceny (*Hors Concours – mimo soutěž*), tedy:
- jejich účast není zahrnuta do denních bodovacích parametrů;
 - jejich denní body budou spočítány až po ohodnocení regulérních účastníků;
 - jejich pořadí ve dni bude označeno „HC“, nikoliv číslem;
 - nebudou uvedeni v celkových výsledcích; a
 - nebudou zahrnuti v denním nebo celkovém předávání cen.

Kluzáky zařazené jako *Hors Concours (HC)*, musí splňovat stejné technické požadavky jako kluzáky regulérně zařazené do soutěže.

Při Mistrovství světa není účast *Hors Concours* povolena.

- 3.4.4 **Odmítnutí přihlášek** Organizující NAC nesmí odmítnout žádnou přihlášku na 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 soutěžení přihlásit v Registračním středisku organizátora ke kontrole své dokumentace a pro převzetí veškerých doplňujících informací.
- 3.5.2 Po uzavření registrace není žádná výměna kluzáků nebo pilotů povolena. Pilotům, jejichž dokumenty nemohly být zkontrolovány a bylo shledáno, že nespĺňují všechny požadavky, nebude dovoleno létat, dokud tyto požadavky nespĺní.

3.5.3 Pokud to Organizátoři považují za vhodné, budou požadovat následující dokumenty a překlady:

- a. Písemný doklad o pojištění nebo kartu 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) terapeutickou výjimku (Therapeutic Use Exemption-TUE)

Jestliže ze zdravotních důvodů užíváte nějaká léčiva, které jsou zakázána antidopingovou komisí (WADA), musíte si obstarat terapeutickou výjimku (TUE). Je třeba kontaktovat Váš NAC a získat další informace, jak získat národní TUE. FAI národní výjimku TUE j automaticky uznává. Okamžitě po příjezdu na místo konání mistrovství předejte TUE v zalepené obálce organizátorům soutěže. Pro dopingový test to je velice důležité..

c. U kluzáků:

- (i) Platné Osvědčení letové způsobilosti nebo ekvivalentní dokument (viz 4.1.2); a
- (ii) Certifikát o pojištění kluzáku proti škodám způsobených třetími osobám.

3.5.4 Organizátoři musí uvést 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 způsobených třetími osobám, jak je uvedeno v Místních postupech, je odpovědností přihlašujícího NAC.

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, se požaduje po všech členech družstva.

ČÁST 4 TECHNICKÉ POŽADAVKY

4.1 KLUZÁKY A VYBAVENÍ

4.1.1 Soutěžící si musí zajistit 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 soutěže.

- a. Letová způsobilost, bezpečnost a bezpečné provozování soutěžních kluzáků a jakékoliv související výbavy a vozidel zůstává v každém případě na odpovědnosti soutěžících.
- b. Každý pilot nebo člen posádky soutěžního kluzáku musí používat upínací pás a ramenní popruhy. Při každém soutěžním letu musí na sobě mít provozuschopný padák, pokud není kluzák vybaven záchranným padákovým systémem, který je povolen místními pravidly.
- c. Organizátoři mohou používat tracking a jeho použití musí uvést v Místních postupech, jestliže požadují po soutěžících přítomnost těchto zařízení (např. Flarm) na palubě kluzáků.
- d. Organizátoři mohou určit v Místních postupech další požadované vybavení nebo označení pro zajištění vysoké rozlišitelnosti .

Pouze v případě 20metrové vícemístné třídy u kluzáků schválených pro provoz s upraveným systémem řízení může být stanoven bodovací bonus pro přihlášky, kde v posádce je pilot se zdravotním handicapem. Požadavky na takovýto bonus je třeba směřovat na výbor IGC před datem uzavření přihlášek.

4.1.2 Každý soutěžní kluzák

- a. musí mít platné Potvrzení o letové způsobilosti nebo Povolení k letu, které nevyklučuje soutěže, NEBO musí mít platnou registraci v kategorii UL, ULM nebo v lehké sportovní kategorii, musí uvádět maximální vzletovou hmotnost NEBO platnou registraci v kategorii UL, ULM nebo v lehké sportovní kategorii, a musí mít protokol o vážení, který udává maximální vzletovou hmotnost schválenou výrobcem.
- 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 létat.

Kontrola bude zahrnovat:

- i. ověření instalace výrobně standardního protikolizního zařízení, které v případě použití v místě soutěže má příslušné vládní schválení;
- ii. pilotem předvedený nácvik nouzového opuštění kabiny;
- iii. ověření přítomnosti nejméně dvou bezpečnostních prvků, které jsou vyjmenovány v Příloze 2; a
- iv. stanovení a záznam referenční hmotnosti a na zemi nastavené konfigurace podle Přílohy 3.

Je třeba, aby Organizátoři dokončili akceptační kontroly před začátkem oficiálního tréninkového období, aby umožnili vhodné napodobení soutěžních dní před zahájením soutěže.

Tato konfigurace se nesmí v průběhu celé soutěže měnit. Pouze ve volné třídě je povolena změna normálního zakončení křídla za winglety a opačně. Během soutěže se nesmí používat žádné přístroje, které umožňují pilotům létat bez vizuálního kontaktu se zemí. Pokud jsou tyto přístroje na palubě přítomny, musí se Organizátorovi během vstupní kontroly nahlásit a musí se zneschopnit. Organizátoři mohou popsat přístroje a postupy, jichž se toto pravidlo týká, ve svých Místních postupech.

Další kontroly konfigurace a vážící postupy, které se týkají Klubové třídy a 20m třídy vícemístných kluzáků, jsou uvedeny v dokumentu IGC Procedures for Handicapped Classes, který musí být považován za součást tohoto Dodatku.

Všechny nesrovnalosti zjištěné během kontroly se musí odstranit nejpozději do 20:00 dne, který předchází prvnímu určenému soutěžnímu dni. Ve stejném termínu musí být vedení soutěže dodány záznamy letů (viz 5.4) ze všech použitých letových zapisovačů (FR). Nedodržení bude znamenat zrušení soutěžních vzletů.

Konfigurace se týká tvaru, rozměrů původní konstrukce kluzáku a obsahuje povrch kormidel, přistávací zařízení, winglety a nástavce 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“ znamenají jakákoliv přenosná zařízení, která používají gyroskopickou nebo inerční bázi, nebo vysoce přesná GNSS zařízení pro určení polohy a nebo technologie snímání polohy.

- 4.1.3 Poškození kluzáku se musí Organizátorům neprodleně nahlásit. Poškozený kluzák může být opraven. Místo opravy je možné vyměnit následující díly: řídicí plochy; celý výškový stabilizátor; vzdušné brzdy nebo klapky; kryt kabiny; zařízení podvozku a dvířka; vrtule; nekonstrukční aerodynamické kryty; a koncové části konců křídel a winglety, ale nikoliv celé vnější panely křídel.

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

- 4.1.4 Soutěžící, který se na kolizi ve vzduchu podílel, 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, mohou kluzáky přihlášené do soutěže létat pouze úlohy mistrovství s výjimkou, že organizátoři povolí zkušební let (zálet) kluzáku.
- 4.1.6 Organizátoři mají během mistrovství právo kdykoliv soutěžní kluzák kontrolovat, a to až do udílení cen.

4.2 MAXIMÁLNÍ VZLETOVÁ HMOTNOST

- 4.2.1 V návaznosti na dokument o letové způsobilosti kluzáku je nutné dodržet následující maximální vzletovou hmotnost (MTOM) a plošné zatížení:
- a. Volná třída – 850 kg.
 - (i) během soutěže jsou povoleny výměny vnějších konců křídla a wingleťů.

- b. Třída 18 m – 600 kg.
- c. Třída 15 m a Standardní třída – 525 kg.
- d. Klubová třída – není povolena žádná vypustitelná vodní zátěž a MTOM je limitována:
 - maximální hodnotou povolené vzletové hmotnosti a
 - maximální hodnotou povolené vzletové hmotnosti bez vodní zátěžetak, jak je zapsaná v ověřené technické dokumentaci (TCDS).
- e. 20metrová vícemístná třída – 800 kg.
- f. 13,5metrová třída – 350 kg.
- g. Organizátoři mohou uplatnit další omezení k výše uvedeným maximálním vzletovým hmotnostem (MTOM), 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.

4.3 SOUTĚŽNÍ ČÍSLA

4.3.1 Soutěžní čísla, schválená Organizátory, musí být zobrazena:

- a. Na obou stranách ocasní kýlové plochy a/nebo směrového kormidla. Musí být nejméně 30 cm vysoké.
- b. 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, vše musí být v jednotném stylu a v jedné barvě, výrazně kontrastující s podkladovou barvou kluzáku.

4.3.3 Organizátoři mohou požadovat, aby soutěžící změnili soutěžní čísla, která mohou být považována za podobná, zaměnitelná, málo kontrastní, nebo jinak nevhodná. Soutěžícím, kteří nesplní požadavky Organizátorů, budou soutěžní vzlety zakázány.

4.4 RÁDIOVÉ KMITOČTY

4.4.1 Rádiové kmitočty, které budou na soutěži použity, musí být uvedeny v Místních postupech nebo musí být týmům k dispozici nejpozději před prvním briefingem týmových kapitánů. Dále musí být stanoven bezpečnostní kmitočet.

Pro vzlet, odlet přilet a přistání je stanovena jedna frekvence. Pro každou třídu letící ve stejné oblasti musí být stanovena jedna frekvence. Pro zvýšení bezpečnosti musí být soutěžící na poslechu na určených frekvencích, zejména během vzletů, před odletem, při přiletu a přistání a při kroužení s dalšími kluzáky.

ČÁST 5 VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY

5.1 VŠEOBECNĚ Létání v mracích a nepovolená akrobacie jsou zakázána. Nesmí se používat jakékoliv obraty ohrožující ostatní, a to jak ve vzduchu, tak na zemi. Takové obraty budou penalizovány. Soutěžící se musí vyvarovat vypouštění vodní zátěže jakýmkoliv způsobem, který by ovlivnil ostatní soutěžící kluzáky.

5.2 PŘEDLETOVÁ PŘÍPRAVA -Briefing Předletová příprava bude probíhat každé ráno během tréninkového i soutěžního letového období, kde budou poskytnuty úplné meteorologické a provozní informace o příslušné úloze daného dne.

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 kapitánem svého družstva.

b. Bezpečnostní požadavky stanovené na předletové přípravě mají status Místních postupů.

c. Letové a bezpečnostní požadavky se obvykle poskytují písemně kapitánům týmů. Jakékoli požadavky předávané verbálně musí být potvrzeny podpisy kapitánů týmů.

d. Minimální časový interval mezi ukončením briefingu a prvním soutěžním vzletem nesmí být kratší než 30 minut. Pokud briefing se změnou soutěžního úkolu probíhá na startovním gridu, potom tento interval je minimálně 15 minut.

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 Rádiová komunikace

- a. Hlasová komunikace Hlasové přenosy jsou dovoleny pouze ke komunikaci mezi členy družstva navzájem a mezi členy družstva a Organizátory. Hlasová komunikace může probíhat pouze na kmitočtech určených Organizátory.
- b. Datová komunikace Datová komunikace mezi soutěžícími nebo mezi nimi a zemí je zakázána kromě:
- bezpečnostních důvodů
 - varování před kolizí,
 - nebo pokud je to výslovně povoleno v Místních postupech (umožnit Organizátorům předat informace pro zvýšení letové bezpečnosti, nebo pro řízení letu)

5.3.2 Ostatní druhy pomoci Vedení, předávání instrukcí nebo pomoc při vyhledávání stoupavých proudů jakýmkoliv nesoutěžním kluzákem je zakázáno. Soutěžní kluzáky, které vzdaly úlohu nebo po zrušení ještě letí, 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 a jejich úloha není zrušena..

Jakékoli porušení pravidel v odst.5.3 je považováno za podvod.

5.4 KONTROLNÍ POSTUPY Lety musí být zaznamenány letovými zapisovači GNSS.

- a. Používané letové zapisovače GNSS musí být schváleny Mezinárodní plachtařskou komisí IGC před určeným termínem technických kontrol a musí splňovat požadavky platné verze *Technických specifikací pro letové zapisovače GNSS*. Ke každému letovému zapisovači musí být přiloženo platné osvědčení o kalibraci.
- b. Pro účely bodování mohou být předloženy dva letové zapisovače GNSS se záznamy letu. Pilot musí jeden zapisovač označit jako primární FR. Záznamy o letu musí být odevzdávány každý den po zahájení tréninkového období a nejpozději do 20:00 hod, před dnem dalšího použití FR (*viz pozn.*). Další požadavky pro motorové kluzáky jsou v 5.4.d.

Poznámka: Individuální výjimky k těmto zařízením musí potvrdit Ředitel. Účast bezmotorového kluzáku v tréninku není povinná.

- c. Záznamový interval Letového zapisovače GNSS musí být nastaven na 1 sekundu. Nesplnění může být penalizováno.

Pro nastavení výškové základny je nutné letové zapisovače zapnout alespoň dvě minuty před prvním vzletem“.

- d. Všechny motorové kluzáky, které budou startovat aerovletem, musí provést následující postup alespoň jednou během období tréninku a před prvním soutěžním startem (a pro každý použitý FR): Po uvolnění z aerovleku musí do 5 minut nahodit pohonnou jednotku a musí ji nechat běžet maximálně dvě minuty, v záznamu letu se tak zajistí pozitivní záznam hluku motoru. Tento postup je třeba provést pro test záznamu chodu motoru, stačí ho provést pouze jednou za předpokladu, že:
 - 1) záznamy z dodaných letových zapisovačů mají platný záznam hluku motoru.
 - 2) letové záznamy každého následujícího soutěžního dne mají také záznam, který potvrzuje, že detekce hluku motoru je zapnuta. Závada v zapnutí detekce MoP znamená zneplatnění letu.
- e. Jestliže u obou přihlášených letových zapisovačů je registrováno přerušení letu 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 motorový kluzák 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). Pokud poskytnutý záznam letu neudává data ze všech letů uskutečněných v tomto dni, požaduje se předložit doplňkové záznamy letů pro kompletní evidenci všech letů uskutečněných toho dne.
- g. V případě, že primární letový zapisovač neposkytne jasný důkaz o správném splnění soutěžního úkolu, tak jak ho pilot přihlašuje, budou Organizátoři akceptovat letový záznam ze záložního letového zapisovače. Ředitel soutěže však může požadovat dodání letových záznamů ze všech zapisovačů, které byly na palubě kluzáku, a to nezávisle na tom, zdali došlo k poruše či ne.
- h. Organizátoři musí být informováni o jakékoliv změně vybavení včetně změn letových zapisovačů a registrace primárního letového zapisovače. Nesplnění tohoto požadavku může být penalizováno.

- 5.4.1 **Kontrola nadmořské výšky** Hodnota denního QNH bude uvedena na zadání úlohy (Task Sheet).

V tomto Dodatku, v Místních postupech, v Task sheetu a během Briefingů se všechny výšky budou uvádět buď jako MSL (výška nad hladinou moře), nebo QNH (výška podle publikované tlakové hladiny). Výšky QNE (výška podle standardního tlaku), zvané též letové hladiny, se nebudou v pravidlech uvádět, ale mohou se objevit v souboru se zakázanými vzdušnými prostory.

Výška MSL kluzáku bude brána jako rozdíl zaznamenané tlakové výšky a zaznamenané tlakové výšky při vzletu plus nadmořská výška letiště. Jestliže tlaková výška při vzletu chybí, rozhodčí použije kalibrovanou tlakovou výšku nastavenou na denní QNH a uplatní se penalizace.

Výšky MSL určené rozhodčím by měly souhlasit s hodnotou výškoměru nastavenou na nadmořskou výšku letiště před vzletem.

Výška QNH kluzáku bude brána jako výška MSL nastavená pro rozdíl mezi výškou na povrchu toho dne na QNH a aktuální nadmořskou výškou letiště. Jestliže tlaková výška při vzletu chybí, uplatní se postup a penalizace popsané výše.

Výšky QNH určené rozhodčím by měly odpovídat hodnotě výškoměru nastavené na QNH.

Výška QNE kluzáku bude brána jako výška MSL nastavená na rozdíl mezi výškou na povrchu nastavenou na 1013,2 hPa a aktuální nadmořskou výškou letiště. Chybí-li tlaková výška při vzletu, uplatní se postup a penalizace popsané výše.

Výšky QNE určené rozhodčím by měly odpovídat hodnotě výškoměru nastavené na 1013,2 hPa.

Pokud je to možné, měli by se organizátoři vyhnout používání QNH a QNE k určení výškových omezení zakázaných prostor., Toho lze často dosáhnout uvážlivým použitím výškových omezení („sportovní limity“).

- 5.4.2 Penalizace (včetně penalizace za podvádění) může Ředitel Mistrovství udělit za neoprávněný zásah do funkčnosti zařízení GNSS, do dat nebo vnitřního programu, nebo do funkčnosti trackingu.

ČÁST 6 ÚLOHY

6.1 TYPY 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**
- **Úloha s Handicapovanou vzdáleností**

6.2 DEFINICE ÚLOH

6.2.1 Soutěžní úloha (RT – Racing task) Rychlostní úloha s dvěma nebo více určenými body s cílovým bodem v místě konání mistrovství. Úloha je definována bodem 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 cíle, obdrží jen „body za vzdálenost“ (bodová hodnota je závislá na maximální délce uletěné vzdálenosti).

6.2.2 Rychlostní úloha přes určené prostory (AAT – Assigned Area Task) Rychlostní úloha přes jednu nebo více určených oblastí s cílovým bodem místo konání mistrovství. Úloha je definována bodem odletu, určenými oblastmi (a jejich pořadím), cílem a minimálním 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 se počítá i na základě skutečného času na trati, nebo minimálního určeného času podle toho, která z hodnot je větší.

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

6.2.3 Úloha s handicapovanou vzdáleností (DHT – Distance Handicap Task) Stejně jako u Soutěžní úlohy.

6.3 VYSVĚTLENÍ ÚLOH

6.3.1 Soutěžní úloha

- Organizátoři stanoví odlet, dva nebo větší počet otočných bodů (7.5.1), kterých musí být dosaženo v předepsaném pořadí, a cíl.
- Soutěžní úkol je splněn, pokud má soutěžící platný odlet, dosáhl otočných bodů v předepsaném pořadí a má platný průlet cílem. Otočného bodu je dosaženo, jestliže soutěžící vstoupil do pozorovací oblasti otočného bodu.
- Vzdálenost úlohy (Task distance) je vzdálenost z bodu odletu do cílového bodu přes všechny definované otočné body zmenšená o poloměr odletového kruhu (pokud byl použit) a poloměr doletového kruhu (pokud byl použit).
- Body, přidělené každému soutěžícímu (v souladu s Částí 8), se určí podle hodnot dosažené vzdálenosti a dosaženého času, definovaných následovně:

- (i) Pokud je úloha dokončena, pak dosaženou vzdáleností je vzdálenost v úloze.
- (ii) Pokud pilot přistál na posledním rameni tratě, dosaženou vzdáleností je vzdálenost z bodu odletu zmenšená o poloměr odletového kruhu (pokud byl 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 byl použit), přes všechny dosažené otočné body plus vzdálenost dosažená na nekompletním rameni. Dosažená vzdálenost na nekompletním rameni je délka nekompletního ramene zmenšená o vzdálenost místa přistání od následujícího nedosaženého otočného bodu. 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 dosaženým časem interval, který uplynul mezi nejvýhodnějším 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 dosaženou rychlostí 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 stanoví odlet, dva nebo větší počet určených prostorů (7.6.2) a pořadí, v kterém musí být dosaženy, cíl, a stanoví minimální čas úlohy.

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

- *Nominální vzdálenost úlohy, stanovená přes středy každého určeného prostoru a*
- *Minimální a maximální vzdálenost úlohy, dosažitelná přes určené prostory.*

Určené prostory by měly být dost velké, aby umožnily pilotům upravit délku svého letu tak, aby zamezili dosažení cíle před zadaným minimálním časem úlohy, je-li jejich rychlost vyšší, než předpokládali.

- b. Úloha je splněna, když soutěžící provede platný odlet, protne každý určený prostor v pořadí daném Organizátory a dosáhne platného cíle.
- c. 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 v dané úloze dávají nejdelší vzdálenost, které může soutěžící dosáhnout.
- d. Body, přidělené každému soutěžícímu (v souladu s částí 8), musí být 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 zmenšená 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 do terénu na jakémkoliv jiném rameni tratě, dosaženou vzdáleností je vzdálenost z bodu odletu zmenšená o poloměr odletového kruhu (pokud byl použit) přes všechny kreditní fixy do bodu následujícího určeného prostoru, který je nejbližší místa přistání, zmenšená o vzdálenost z místa přistání do tohoto nejbližšího bodu. Pokud dosažená vzdálenost na nedokončeném rameni je menší než nula, pak hodnota této vzdálenosti se rovná nule.
- (iv) Pro ty, kteří doletěli do cíle, je dosaženým časem buď čas mezi nejvýhodnějším platným odletem a časem v cíli, nebo minimální čas úlohy, podle toho, který čas je větší. Pro ty, kteří nedoletěli do cíle, není dosažený čas definován.
- (v) Pro ty, kteří doletěli do cíle, je dosažená rychlost rovna dosažené vzdálenosti dělené dosaženým časem. Pro ty, kteří nedoletěli do cíle, je dosažená rychlost rovna nule.

6.3.3 **Úloha s Handicapovanou vzdáleností (DHT – Distance Handicap Task)**

V roce 2020 schválila IGC jinou obdobu Soutěžní úlohy (Racing Task), Handicapovanou úlohu na vzdálenost a umožnila její použití na Mistrovstvích, kde se používají handicap.

V rámci této úlohy (DHT) jsou proměnné poloměry pozorovacích prostorů otočných bodů a jejich úhly podle handicapu kluzáku. Stejně jako u Soutěžní úlohy (RT), dosažení vzdálenosti do otočného bodu je dáno vstupem do pozorovacího prostoru. Geometrie odletu a cíle se oproti Soutěžní úloze nemění. Bodování a penalizace jsou rovněž stejné jako u Soutěžní úlohy.

Poloměr u každého pozorovacího prostoru je publikován na listu vyhlášení úlohy (Task sheetu) pro každý kluzák.

Pokud je DHT použita v soutěži, vzorec nebo postup určení poloměrů pozorovacích prostorů musí být uveden v Místních postupech (přímo, nebo odkazem) a schválen IGC.

ČÁST 7 SOUTĚŽNÍ POSTUPY

7.1 STARTOVNÍ ROŠT (GRID) Třídy budou startovat v oddělených skupinách. Prvotní pořadí na startovním gridu bude losováno před prvním letovým dnem.

- a. Pořadí na startovním gridu se bude posunovat po každém dnu mistrovství v každé třídě podle následujících pravidel:
 - i. skupina přibližně 2/7 kluzáků se posune z konce gridu na jeho čelo, nebo
 - ii. jedna nebo více řad kluzáků se posune z konce gridu 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 není podstatné.
- b. Postavení na gridu musí být zveřejněno časně ráno. Kluzáky musí být na gridu v čase, určeném organizátory.
- c. „Čas gridu“ je čas, ve kterém musí být všechny kluzáky ze všech tříd na místech jim určených pro vzlet. Organizátoři musí zveřejnit čas otevření a uzavření gridu ve vyhlášení úlohy (Task Sheet).
- d. Změny časů otevření a uzavření odletu se týkají pouze kluzáků, které jsou v čase gridu na svých místech.
- e. Kontrola vzletové hmotnosti musí být ukončena každý den před tím, než se kluzáky dopraví na grid. Kluzák musí být dopraven na vážící místo v konfiguraci odpovídající pozemní manipulaci a nebude umožněno vážení při váze větší, než je jeho referenční hmotnost. Vypuštění zátěže před vážením je povoleno.

Organizátoři musí určit v Místních postupech proces pro vypuštění vodní zátěže po povinné kontrole hmotnosti a před vzletem, včetně požadavku na vhodný postup kontroly tohoto vypouštění.

Zvyšování hmotnosti nebo změna konfigurace/člena posádky (Volná třída) za místem vážení je bez svolení Ředitele a bez dozoru Stewarda zakázáno. Kontrola hmotnosti prováděná Stewardem bude vyžadována v případě opakovaného vzletu, kdy je třeba zátěž znovu napustit. Změna zátěže kluzáku musí být provedena na místě k tomu určeném. Soutěžící musí počítat s tím, že tato změna může způsobit zdržení.

Existují-li jakékoli výhrady ke vzletové hmotnosti, mohou Organizátoři vyžadovat, aby se kluzák vrátil na místo vážení.

7.2 VZLETY

7.2.1 Definice

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

- 7.2.2 **Hranice místa konání soutěže** Hranice místa konání soutěže musí stanovit Organizátoři a musí být popsány v Místních postupech.
- Organizátoři určí prostor pro přistání k dalšímu vzletu, se kterým budou soutěžící seznámeni při předletové přípravě.
 - Soutěžící, který přistane mimo hranice místa konání soutěže po regulérním vzletu, nebude mít v daném dnu nárok na žádný další soutěžní vzlet.
- 7.2.3 **Vzletový interval** Vzletový interval bude ohlášen na předletové přípravě a uveden ve formuláři pro vyhlášení úlohy. Vzletový interval musí být ukončen před očekávaným přiletem pilotů z úlohy. Jestliže organizátoři posunou začátek vzletů, ostatní příslušné časy se musí rovněž posunout, nebo bude letový den zrušen.
- Vzlety musí být organizovány tak, že doba k odstartování třídy musí být co možná nejkratší. Pokud je soutěžící připraven a ještě nevypršel startovní interval, nesmí mu být soutěžní vzlet odmítnut.*
- 7.2.4 **Přerušeni vzletů**
- Organizátoři mohou přerušit další vleky již jednou započatých vzletů z důvodů bezpečnosti a spravedlnosti. Když bude přerušeni tak dlouhé, že by dávalo nepoctivou výhodu těm, kteří jsou již ve vzduchu, musí Ředitel mistrovství buď naříditi přistání a znovu zařazení těch, kteří již odstartovali, do roštu, nebo úlohu zrušiti.
- 7.2.5 **Odloženi nebo zrušení úlohy**
- Pokud Organizátoři zhodnotí, že podmínky nejsou vhodné pro bezpečné a spravedlivé plnění úlohy, mohou odložit nebo zrušiti otevření odletové pásky.
- 7.3 VZLETOVÉ POSTUPY**
- 7.3.1 **Počet vzletů** Každý kluzák má povoleny maximálně tři vzlety za den.
- Pokud před prvním vzletem v dané třídě není možné kvůli chybě organizátora start kluzáku provést, nesmí být vzlety zahájeny.
 - Jestliže pilot odloží svůj první vzlet z vlastní iniciativy, nebo není-li připraven, když je na něm řada, ztrácí na tento vzlet nárok (znamená to, že ztratil jeden ze tří povolených soutěžních vzletů).
 - Soutěžícímu, který požaduje druhý nebo třetí vzlet, musí být takový vzlet poskytnut co nejdříve. Jestliže Ředitel rozhodne, že opakovaný vzlet nijak neovlivní právě startující třídu, může povolit jeho okamžitý vzlet. Jinak ale musí soutěžící požadující opakovaný vzlet počkat, dokud není poskytnut vzlet poslednímu kluzáku v dané třídě.
 - Přerušeni vzlet nebo závada vlečného letounu, která má za následek utržení nebo předčasné vypnutí kluzáku, se může počítat za oficiální vzlet, jestliže se pilot rozhodne zůstat ve vzduchu. Jako oficiální vzlet se tento start nepočítá, když pilot okamžitě přistane, i když je to mimo hranice místa soutěže, a ohlásí to neprodleně na místo vzletu.
- 7.3.2 **Motorové kluzáky** Motorové kluzáky mohou vzlétat samy nebo aerovletem. Organizátoři musí popsat vzletové postupy v Místních postupech.

- a. Jestliže kluzák provede vzlet vlastní pohonnou jednotkou, potom musí být tato jednotka vypnuta v určeném prostoru vypnutí a pod maximální výškou vypnutí danou Místními postupy. Překročení této výšky s motorem v tahu bude penalizováno, jestliže kluzák, okamžitě nepřistane na letišti. Je-li příslušná výška větší než standardní výška vypnutí, musí motorový kluzák sestoupit pod tuto standardní výšku vypnutí a teprve potom může provést odlet bez penalizace. Pokud před odletem chybí alespoň jeden fix pod standardní výškou vypnutí, dojde k penalizaci.
- b. Jestliže 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. Postup, kdy je povoleno použít pohonnou jednotku podruhé (nebo následně), a to bez nutného přistání, je umožněn za následujících podmínek:
 - i. Postup je popsán v Místních postupech.
 - ii. Všechny kluzáky ve této třídě jsou při uzávěrce registrací na mistrovství vybaveny pohonnými jednotkami.

Organizátoři popíší veškeré procesy při dalším vzletu v Místních postupech.

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

Standardní výška vypnutí nad terénem nebo nadmořská výška musí být uvedena v Místních postupech, na briefingu je možné ji upravit.

- a. V daném čase může jeden prostor využívat pouze jedna třída.
- b. Piloti se nesmí vypínat, dokud jim vlekař nezamává křídly vlečného letounu. Přechody do stoupání před vypnutím jsou zakázány.
- c. Organizátoři musí zabezpečit, aby prostory vypnutí a výšky vypnutí po vzletu zajistily soutěžícím bezpečné přistání pro opakovaný vzlet před odletem, a zajistily dostatek času a výšky pro hledání stoupavých proudů.
- d. Organizátoři mohou určit prostory v blízkosti místa konání soutěže, uvnitř kterých je zakázáno kroužení nebo je povoleno kroužení pouze v jednom směru. Pravidla týkající se kroužení v blízkosti místa konání soutěže musí být uvedena 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** Pro každý soutěžní den musí být použita jedna z následujících možností odletu. Vybraná možnost musí být stanovena v Task sheetu včetně příslušných hodnot, pokud jsou dány.

- a. Normální odlet Nejsou určeny žádné parametry.

- b. **Odlet PEV** Na formuláři pro vyhlášení úkolu musí být uveřejněny dva parametry: vyčkávací čas PEV a odletové okno PEV. Hodnota každého parametru musí být 5, 6, 7, 8, 9 nebo 10 minut. (*Pozn.překl.: PEV – použití tlačítka „Pilot Event“ na FR*).

7.4.3 **Geometrické tvary odletu** Organizátoři musí vybrat, jaký tvar odletu bude během soutěže použit. Geometrický tvar odletu, který byl vybrán pro mistrovství, musí být stanoven v Místních postupech. Existují tyto možnosti:

- 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.

7.4.4 **Platnost odletů**

- a. Odlet je platný, když záznam letu ukazuje, že kluzák po otevření odletu protnul odletovou pásku ve směru určeném v zadání úlohy (Task sheetu), nebo opustil odletový kruh.
- b. Jestliže neexistuje důkaz, že soutěžící měl platný odlet po otevření odletu své třídy, může být odlet uznán v případě, že po otevření odletu existuje platný fix v záznamu letu, který je ve vzdálenosti do 500 m od odletové pásky nebo odletového kruhu. Čas odletu bude brán z tohoto fixu, ale bude použita penalizace, která závisí na vzdálenosti tohoto fixu od odletové pásky, nebo od odletového kruhu. Jestliže není nalezen žádný takový důkaz, nemá soutěžící platný odlet.

7.4.5 **Odletové postupy** Odlet se běžně otevírá 30 minut po vzletu posledního kluzáku dané třídy, která právě provádí vzlety. Jestliže po uvážení Ředitele mají všichni piloti příležitost provést regulérní odlet, může být tento čas zkrácen. Minimální hodnota tohoto časového intervalu je 20 minut.

Rozhodnutí Ředitele v tomto případě ovlivňují plachtařské podmínky, typ třídy, vzdálenost od oblasti vypnutí k místu odletu a rychlost provádění vzletů.

- a. Otevření odletu bude stanoveno na celou minutu a vyhlášeno rádiem. Rádiové postupy pro ohlášení odletu jsou uvedeny v Příloze 4. Odlet je otevřen v tomto označeném čase..

Je-li třeba odlet odložit, nový čas otevření je třeba vyhlásit alespoň 3 minuty před původním časem otevření. Doporučuje se vyhlásit oznámení o novém času otevření alespoň 15 minut před tímto novým časem otevření.

- b. **odstavec zrušen (omezení nadmořské výšky před odletem)**
- c. Odletová páska nebo odletový kruh se uzavírá obvykle s občanským západem slunce, nebo když jsou všichni soutěžící obodováni. Podmínky pro uzavření odletu v jiných časech musí být podrobně popsány v Místních postupech. Po uzavření odletové pásky nebo odletového kruhu není žádný odlet platný.

d. Odletové postupy PEV

Když je použita možnost odletu PEV, piloti musí před protnutím odletové pásky nebo kruhu vytvořit záznam „Pilot Event“ na primárním letovém zapisovači („stisknout PEV“). Stisknutím tlačítka PEV se vytvoří interval, ve kterém je možné provést odlet bez penalizace. Interval začíná počtem minut vyčkávacího času PEV po stisknutí PEV a končí počtem minut odletového okna PEV po jeho začátku.

Tlačítko PEV může být stisknuto kdykoliv, ale maximálně třikrát (rozhodčí bude ignorovat PEV po jeho třetím použití). Každé stlačení PEV zruší předchozí odletové okno a nastavuje nový údaj vyčkávacího času. Zmáčknutí PEV nemá vliv na platnost předchozího odletu.

Pro účely pravidla „třikrát za vzlet“ platí, že opakované nastartování MoP motorového kluzáku (pokud je povoleno) se považuje za nový vzlet.

Vícenásobné zmáčknutí PEV během 30 vteřin bude považováno za jedno zmáčknutí PEV, a to v čase prvního zmáčknutí této sady.

Chyba při záznamu PEV, nebo platný odlet mimo interval bez postihu bude penalizován.

Poznámky: pro záznam PEV lze použít pouze primární letový zapisovač. Platnost odletu je definována v 7.4.4 a není ovlivněna tímto odstavcem. Stisknutí PEV před otevřením odletu je povoleno.

7.4.6 Kontrola celkové energie při odletu Celková energie kluzáku v okamžiku protnutí odletové pásky nebo odletového kruhu bude kontrolována takto:

- a. Maximální výška odletu Organizátoři musí stanovit maximální výšku při odletu (MSA) pro každou třídu. Oznámení o maximální výšce odletu MSL musí obsahovat každé hlášení rádiem týkající se otevření odletu pro tu kterou třídu.

Maximální výška odletu by měla být normálně alespoň 100m pod základnou mraku nebo vrcholu dostupy, aby byl umožněn všem soutěžícím spravedlivý odlet. Maximální výška odletu by měla být ve stovkách jednotek použitých pro výšku.

Způsob předávání informace týmům o maximální výšce odletu musí být určeny v Místních postupech.

MSA může být určena na briefingu, na gridu před začátkem vzletů, nebo před prvním oznámením o otevření odletu. V Místních postupech bude určeno, kdy bude MSA oznámena a kdy bude případně upravena.

Odlet nad MSA bude penalizován.

- b. Maximální rychlost při odletu proti zemi Maximální rychlost při odletu proti zemi musí být oznámena na Briefingu a uvedena na formuláři úkolu (Task sheet).

Rychlost kluzáku proti zemi při odletu se určí z délky přímé spojnice mezi dvojicí fixů co nejbližší 8 sekundám před a po odletu dělenou časem mezi těmito dvěma fixy. Odlet provedený na větší rychlosti, než je Maximální rychlost při odletu proti zemi, bude penalizována.

Maximální rychlost proti zemi při odletu by měla být uvedena v celých násobcích 10 v jednotkách použitých pro rychlost. Maximální rychlost proti zemi při odletu by neměla být měněna po Briefingu bez potvrzení kapitány týmů. Organizátoři by měli při jejím stanovení vzít v úvahu složku větru na prvním ramenu úkolu. Její hodnota při bezvětří by měla být alespoň 170 km/h (nebo ekvivalentně v jednotkách rychlosti).

- 7.4.7 **Vícenásobné odlety** V případě více platných odletů má soutěžící právo být ohodnocen s odletem, při kterém mu připadne nejvíce bodů. **Odlet provedený po řádně ukončené úloze nebude považován za platný.**

Soutěžící může přihlásit pouze první splněný úkol daného dne.

7.5 ZABRÁNĚNÍ SRÁŽKÁM A TRACKING (trasování)

- 7.5.1 Protikolizní zařízení musí být zapnuto a nastaveno tak, aby vysílalo informaci o poloze.
- 7.5.2 Piloti mohou tato svá protikolizní zařízení nastavit podle své potřeby, ale funkce pro zabránění srážkám musí být zachována.

U těchto zařízení je možné použít nastavení mód s menším výkonem, módy s omezenými informacemi a požadavky jako „no tracking“.

7.6 OTOČNÉ BODY A URČENÉ PROSTORY

- 7.6.1 Otočným bodem je bod mezi dvěma rameny tratě. Pozorovací oblastí otočného bodu je vertikální cylindr se středem v otočném bodě. Jeho poloměr je 500 m pro Soutěžní úlohu a pro Úlohu s handicapovanou vzdáleností je uveden na formuláři zadání úlohy (Task Sheet).

- 7.6.2 Určený prostor je tvořen:

- a. kruhem o zadaném poloměru se středem v otočném bodě, nebo
- b. geometrickým obrazcem 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, případně je možno použít jako hranici i linii určenou minimální vzdáleností od otočného bodu.

Pozorovací oblastí Určeného prostoru je vzdušný prostor uzavřený kruhem nebo geometrickým obrazcem bez vertikálního omezení.

- 7.6.3 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.

- 7.6.4 Soutěžící dosáhne otočného bodu 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.

- 7.6.5 Jestliže soutěžící nedosáhl pozorovací oblasti, ale letový zapisovač ukazuje platný fix ve vzdálenosti 500 m od pozorovací oblasti, pak rozhodčí vybere to vyhodnocení, které bude znamenat vyšší počet bodů:

bud'

- a) bude uznáno dosažení otočného bodu nebo určené oblasti a bude aplikována penalizace,

nebo

- b) nebude uznáno dosažení otočného bodu nebo určené oblasti a nebude aplikována penalizace.

7.7 PŘISTÁNÍ DO TERÉNU

7.7.1 **Skutečná přistání do terénu** Poloha a čas skutečného přistání do terénu se určí ze záznamu letu, a to z fixu, který zobrazuje místo, kde se kluzák zastavil, byla použita pohonná jednotka MoP, nebo je záznam přerušen kvůli chybě přístroje, přičemž v úvahu bude brána ta skutečnost, která se objeví jako první.

- a. V případě přistání do terénu musí soutěžící splnit pokyny, dané Místními postupy. Organizátoři musí být bez prodlení informováni o každém přistání do terénu. Nesplnění bude penalizováno.
- b. Organizátoři budou pomáhat soutěžícím a posádkám všemi možnými způsoby lokalizovat kluzáky, které přistály do terénu.
- c. Spuštění pohonné jednotky motorového kluzáku, s výjimkou povolenou v 5.4d, nebo úplné vysazení letového záznamu GNSS (viz 5.4e) se považuje za skutečné přistání do terénu.

7.7.2 **Virtuální přistání do terénu** Pokud je let nedokončen, potom fix, který určuje pozici s nejlepším výsledkem, bude považován za přistání do terénu a nezávisle na místě skutečného přistání se do vyhodnocení uvedou hodnoty tohoto fixu – poloha a čas.

7.7.3 **Zpětné převleky** Místní postupy stanoví, zda jsou povoleny zpětné převleky a jakým způsobem budou prováděny.

7.8 PŘÍLETY

7.8.1 Definice

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

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

7.8.2 **Geometrický tvar příletu** Organizátoři musí určit, který způsob příletu bude během soutěže použit. Způsob příletu musí být uveden v místních postupech. Způsoby jsou:

- a. **Příletový kruh** Kruh určeného poloměru (minimálně 3 km) kolem příletového bodu, ve kterém se nachází letiště a přistávací okruhy. Pro průtnutí kruhu musí být stanovena minimální nadmořská výška (MSL). Soutěžící, kteří protnou doletový kruh pod minimální nadmořskou výškou, budou 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. Pro průlet cílovou páskou může být stanovena minimální nadmořská výška (MSL), . Soutěžící, kteří mimo přímého přistání protnou cílovou pásku pod stanovenou minimální nadmořskou výškou, budou penalizováni.

Možnost a. - „Příletový kruh“ je považována za přednostní cílový postup, dovoluje každému pilotovi zpomalit a koncentrovat se před přistáním na vlastní přistání a na ostatní kluzáky.

Organizátorům se doporučuje stanovit koncový otočný bod tak, aby seřadil kluzáky do požadovaného směru před cílem. Pokud je to možné, pro každou třídu by měl být takový bod odlišný.

7.8.3 **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 příletového kruhu. Po překročení cílové pásky/příletového kruhu musí kluzák bez odkladu přistát.
- b. Jestliže kluzák přistane uvnitř hranic místa soutěže, aniž by protnul příletovou pásku, má se za to, že ukončil úlohu, a za čas přiletu je považován čas zastavení pohybu kluzáku plus pět minut.

7.8.4 **Příletové postupy**

- a. Soutěžící musí ohlásit svůj přilet na frekvenci příletové pásky udáním svého soutěžního čísla a vzdálenosti do cíle. Potvrzující odpovědí bude soutěžní číslo. V Místních postupech musí být uvedeny podrobnosti tohoto postupu.
- b. Funkcionáři v cíli musí opakovaně ohlašovat rychlost a směr větru a ostatní důležité meteorologické údaje v místě konání soutěže.
- c. Příletová páska nebo příletový kruh budou uzavřeny buď v občanském čase západu slunce, nebo pokud již všichni soutěžící odevzdali letové záznamy. Podmínky pro stanovení jiných časů uzavření cíle musí být podrobně uvedeny v Místních postupech. U soutěžících, kteří po uzavření cílové pásky nebo cílového kruhu stále letí, se za přistání do terénu považuje jejich poslední platný fix GNSS těsně předcházející času uzavření cíle.

Veškeré minimální nadmořské výšky stanovené v místních postupech se na denním briefingu mohou měnit.

7.9 **UKONČENÍ ÚKOLU**

- 7.9.1 **Definice** Za Ukončený úkol se považuje, když soutěžící má platný odlet (s penalizací nebo bez ní), platné dosažení otočných bodů nebo určených prostorů ve správném pořadí a dosáhl cíle platným způsobem (s penalizací nebo bez ní). Úspěšný soutěžící (finisher) je ten, který ukončil úkol (soutěžící, který ukončil úkol).

7.10 **PŘISTÁNÍ**

- 7.10.1 V Místních postupech musí být definovány přistávací postupy a stanovena radiová frekvence pro přistání, která by měla být pokud možno stejná, jako frekvence cílové pásky.
- 7.10.2 Hazardní obraty při přiblížení a po protnutí cílové pásky budou penalizovány. Po protnutí cílové pásky nebo příletového kruhu musí soutěžící bez prodlení přistát.
- 7.10.3 Přistání po občanském západu slunce není povoleno. Nedodržení bude penalizováno.

- 7.11 **LETOVÁ DOKUMENTACE** Veškerá letová dokumentace včetně letových záznamů a potvrzení o přistání do terénu musí být předána rozhodčímu 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.

Ve dnech, kdy je použita možnost odletu PEV, by měl pilot doložit záznam letu z primárního letového zapisovače. Organizátoři neručí za to, že záznam obsahující PEV bude použit pro bodování .

- 7.11.1 V Místních postupech se stanoví přijatelné postupy pro přenos souborů s letovými záznamy organizátorům. Všechny takové soubory musí být prověřeny - validovány. 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 daného dne.
- 7.11.2 Stažení záznamu z FR může provést soutěžící bez dohledu organizátorů. Tyto soubory mohou být přeneseny jakýmkoli datovým médiem nebo přenosovým prostředkem podle Místních postupů. Všechny soubory jsou validovány. 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 daného dne.

ČÁST 8 BODOVÁNÍ A PENALIZACE

ÚVOD DO MOŽNOSTÍ BODOVÁNÍ Odstavce 8.1 až 8.4 této části popisují „klasický“ bodovací systém používaný po mnoho let. V roce 2019 schválila IGC alternativní bodovací systém, který mohou Organizátoři po zvážení použít. Základní rozdíl mezi těmito dvěma bodovacími systémy je v tom, že klasický systém uděluje body za vzdálenost všem soutěžícím a body za rychlost těm, kteří splnili úkol. Alternativní bodovací systém uděluje body za vzdálenost nebo body za rychlost – ale ne obojí – všem soutěžícím. Pravidla Alternativního bodování lze nalézt v dokumentu „Alternative Scoring – Gliding“ zveřejněném IGC. V něm jsou odstavce 8.1 až 8.4 nahrazeny příslušnými odstavci uvedenými dále.

8.1 BODOVACÍ SYSTÉM Organizátoři musí stanovit v Místních postupech, který Bodovací systém (Klasický nebo Alternativní) bude pro každou třídu použit.

Jelikož jsou třídy při mistrovstvích s více třídami bodovány nezávisle, mohou být v rámci jedné soutěže použity oba systémy. .

8.1.1 Bodovací software: Organizátoři musí v Místních postupech stanovit název a verzi programu, který bude použit pro bodování a kontrolní soubor nebo jednotlivé použité bodovací algoritmy a přidat je ke zveřejněným denním výsledkům. Během soutěže musí Organizátoři seznámit Kapitány týmů s jakýmkoli změnami v bodovacích algoritmech před tím, než se začnou používat.

8.1.2 Pohár družstev: Může být použit současně pro určení dalšího pořadí, ale ne k určení Mistrů – jednotlivců.

8.2 SPOLEČNÁ PRAVIDLA

8.2.1 Den mistrovství Aby den mohl být považován za platný Den mistrovství v jakékoliv třídě:

- musí být pro každou třídu všem soutěžícím dána možnost vzletu v takovém čase, který soutěžícímu umožní splnit soutěžní úlohu daného dne, a
- musí být v každé třídě více než 25 % soutěžících, kteří uskutečnili soutěžní vzlet v daném dnu, dosáhli oficiální vzdálenosti (Dh) **s alespoň $Dm \times H$ (po použití všech znevýhodnění - handicapů),**

Dm je definována v odstavci 8.3.1, H je definován v odstavci 8.3.2.

V tomto Dodatku je pojem „platný soutěžní den“ synonymem k pojmu „Den mistrovství“.

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 Každý soutěžící, který protnul cílovou pásku nebo vstoupil do cílového kruhu po splnění úkolu, bude považován za toho, který dosáhl cíle.

8.2.4 Znevýhodnění (handicap) Znevýhodnění musí být použito při hodnocení klubové třídy a může být použito při hodnocení 20m třídy pouze při Kontinentálních Mistrovstvích – CGC (ne při Mistrovství světa v plachtění). Organizátoři musí publikovat v Místních postupech CGC, zdali bude použito znevýhodnění v 20m třídě.

- Hodnoty koeficientů znevýhodnění musí být odvozeny z platného seznamu koeficientů IGC, nebo z jiného seznamu, který je schválen výborem IGC pro dané mistrovství.
- Organizátoři musí zveřejnit seznam všech soutěžících s jejich koeficienty před zahájením mistrovství.

c. Handicapy musí být použity 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 potom, kdy byl stanoven bodový zisk soutěžícího podle tohoto Dodatku.

Jestliže penalizace snižuje denní výkon soutěžícího (např. přistání v místě narušení vzdušného prostoru), potom penalizace musí být aplikována dříve, než je dosažený výkon vložen do bodovacího systému soutěže. Příslušná penalizace musí být udělena pokaždé, kdy dojde k 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, pokud se neuplatní článek 8.6.6.

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

8.3 DEFINICE BODOVACÍCH VELIČIN

V následujících tabulkách jsou uvedeny zkratky RT, AAT a DHT, které jsou příslušně použity pro Soutěžní úlohu, pro Úlohu přes určené prostory a pro Úlohu s handicapovanou vzdáleností.

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 (v hodinách) (Určen pro AAT. Td je stanoveno na briefingu, pro RT se Td=0)								
D1	Minimální vzdálenost pro 1000 bodů, podle třídy: <table border="1"><thead><tr><th>Třída</th><th>D1</th></tr></thead><tbody><tr><td>13,5 m, Klub</td><td>250 km</td></tr><tr><td>Standard, 15 m, 20 m vícemístné</td><td>300 km</td></tr><tr><td>18 m, Volná</td><td>350 km</td></tr></tbody></table>	Třída	D1	13,5 m, Klub	250 km	Standard, 15 m, 20 m vícemístné	300 km	18 m, Volná	350 km
Třída	D1								
13,5 m, Klub	250 km								
Standard, 15 m, 20 m vícemístné	300 km								
18 m, Volná	350 km								
Dm	Minimální vzdálenost pro platný den, podle třídy: <table border="1"><thead><tr><th>Třída</th><th>Dm</th></tr></thead><tbody><tr><td>13,5 m, Klub</td><td>100 km</td></tr><tr><td>Standard, 15 m, 20 m vícemístné</td><td>120 km</td></tr><tr><td>18 m, Volná</td><td>140 km</td></tr></tbody></table>	Třída	Dm	13,5 m, Klub	100 km	Standard, 15 m, 20 m vícemístné	120 km	18 m, Volná	140 km
Třída	Dm								
13,5 m, Klub	100 km								
Standard, 15 m, 20 m vícemístné	120 km								
18 m, Volná	140 km								
n1	Počet soutěžících, kteří dosáhli handicapové vzdálenosti (Dh) alespoň Dm								
n2	Počet soutěžících, kteří doletěli a překročili 2/3 nejlepší handicapové rychlosti (Vo)								
n3	Počet soutěžících, kteří doletěli, bez ohledu na rychlost								
n4	Počet soutěžících, kteří dosáhli handicapové vzdálenosti (Dh) alespoň Dm/2								
N	Počet soutěžících ve třídě, kteří v daný den provedli soutěžní vzlet								
Do	Nejvyšší handicapovaná vzdálenost (Dh) daného dne								
Vo	Nejvyšší handicapovaná rychlost soutěžícího, který doletěl (Vh) daného dne								
To	Bodovaný čas (T) soutěžícího, který doletěl, u kterého platí $V_h = V_o$ (v případě shody se použije nižší T). Pokud nedoletě nikdo, $T_o = 100$.								
Pm	Maximální dosažený bodový výsledek daného dne před úpravou denním faktorem F a Fcr								
Pdm	Maximální bodové hodnocení za vzdálenost daného dne před úpravou denním faktorem F a Fcr								
Pvm	Maximální bodové hodnocení za rychlost daného dne před úpravou denním faktorem F a Fcr								
F	Denní faktor								
Fcr	Faktor poměru splněných kritérií v úloze								
Den	Když Den není Dnem mistrovství (viz 8.2.1), tak jsou všechny výsledky = 0, případné penalizace daného dne viz. 8.2.5								

8.3.2 Soutěžící

Veličiny užívané pro bodování každého soutěžícího jsou:

D	Bodovaná vzdálenost soutěžícího: (definováno v 6.3.1 pro RT a v 6.3.2 pro AAT)
H	Handicap soutěžícího, pokud jsou handicapy použity; jinak $H = 1$
Dh	Handicapovaná vzdálenost soutěžícího ($Dh = D / H$)
T	Bodovaný čas soutěžícího, který splnil úkol (v hodinách). (definováno v 6.3.1 pro RT a v 6.3.2 pro AAT)
Pd	Body soutěžícího za vzdálenost
V	Bodovaná rychlost soutěžícího, který splnil úkol ($V = D / T$)
Vh	Handicapovaná rychlost soutěžícího, který splnil úkol ($Vh = V / H$)
Pv	Body za rychlost soutěžícího, který splnil úkol
S	Výsledek soutěžícího za Den vyjádřený v bodech

Poznámka pro rozhodčí:

V zájmu zachování reprezentativnosti předběžných výsledků před uzavřením cílové pásky je třeba předpokládat, že nezapočítaní soutěžící jsou ti kteří splnili úkol s $Dh \geq Dm$ a $Vh = Vo$, ale nesmějí se objevit v pořadí

8.4 VÝPOČET BODOVÉHO ZISKU

8.4.1 Soutěžní úloha a Úloha s handicapovanou vzdáleností

a. Denní veličiny:

$$P_m = \text{nejmenší z následujících hodnot: } 1000 \text{ nebo; } 1250 \times (D_o/D_1) - 250 \text{ nebo;} \\ (400 \times T_o) - 200$$

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

$$F_{cr} = \text{menší z hodnot 1 nebo } (1,2 \times (n_2/n_1) + 0,6)$$

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

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

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 $V_h < 2/3 V_o$, potom $P_v = 0$

(ii) Pro kteréhokoliv závodníka, který nedoletěl:

$$P_v = 0$$

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

(iii) **S = F × F_{cr} × (P_v + P_d)**

8.4.2 Úloha přes určené prostory (AAT)

a. Denní veličiny:

$$P_m = \text{nejmenší z následujících hodnot: } 1000 \text{ nebo; } 1250 \times (D_o/D_1) - 250 \text{ nebo;} \\ (400 \times T_o) - 200$$

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

$$F_{cr} = \text{menší z hodnot 1 nebo } (1,2 \times (n_2/n_1) + 0,6)$$

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

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

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 $V_h < 2/3 V_o$, potom $P_v = 0$

(ii) Pro kteréhokoliv závodníka, který nedoletěl:

$$P_v = 0$$

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

(iii) **S = F × (P_v + P_d)**

8.5 POHÁR DRUŽSTEV

- 8.5.1 Medaile FAI budou předány třem nejlépe ohodnoceným družstvům. Výsledky poháru družstev budou vyhlášeny v případě platného FAI mistrovství světa nebo kontinentu. Bodování družstev popsané v této části se označuje jako Pohár družstev.
- 8.5.2 Pro účely bodování v Poháru družstev se za tým považují všichni soutěžící daného NAC, kteří se přihlásili do soutěže a byli v ní bodováni, a že do Mistrovství za daný NAC byl ve dvou různých třídách přihlášen nejméně jeden pilot. .

Družstva, která nesplní podmínku „minimálně dvě třídy“ při ukončení registrací, se nemohou účastnit Poháru družstev.

- 8.5.3 Bodový zisk soutěžícího v Poháru družstev
- Každý soutěžící, který v platném soutěžním dni uskutečnil vzlet obdrží Bodový zisk soutěžícího v Poháru družstev.
 - Bodový zisk soutěžícího v Poháru družstev se počítá tak, že od bodového zisku soutěžícího v daný soutěžní den se odečte bodový zisk vítěze dané třídy plus 1000.
- 8.5.4 Za každý den, který je platný alespoň v jedné třídě:
- Denní bodový zisk družstva se počítá jako průměr všech Bodových zisků soutěžících v Poháru družstev ze všech tříd, které měly platný soutěžní den, zaokrouhlený na dvě desetinná místa.
Obvykle se piloti, kteří nezískali žádný bodový zisk pro Pohár družstev, do tohoto průměru nezapočítávají. Výjimku stanoví následující (b) odstavec.
 - Jestliže v jakýkoli den, kdy alespoň jedna třída, ve které má Družstvo soutěžícího, má platný soutěžní den, a jestliže jeden nebo více členů družstva neměli platný vzlet ve třídě, která měla platný soutěžní den, a když výsledek reprezentace družstva je omezen na méně než dvě třídy, pak přínosy bodů z nereprezentujících tříd budou zahrnuty do průměru, jestliže je splněn požadavek minimálně dvou tříd. Záznamy zařazené tímto způsobem budou mít za tento den nulu bodů.
- 8.5.5 Každý den se bodový zisk družstva pro každé družstvo počítá takto: součet Denních bodových zisků družstva dělený počtem dní za které mělo družstvo denní zisk (zaokrouhleno na dvě desetinná místa).
- 8.5.6 Zlatou, Stříbrnou a Bronzovou medaili za Pohár Družstev FAI získají na konci Mistrovství tři družstva s nejvyššími Bodovými zisky v Poháru družstev.

8.6 PENALIZACE A DISKVALIFIKACE

- 8.6.1 Za nedodržení nebo nesplnění jakéhokoliv pravidla nebo Místního postupu udělí Ředitel mistrovství penalizace. Přísnost penalizací je v 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.

S výjimkou penalizací za narušení vzdušného prostoru a za nesportovní chování (viz 8.6.6) nebudou žádné penalizace uděleny za dny, kdy nejsou splněny požadavky na soutěžní den (8.2.1).

- 8.6.2 Ředitel mistrovství může všem soutěžícím na Briefingu vydat jedno nebo více všeobecných varování týkajících se porušení, uvedených v tomto Dodatku, Všeobecné varování platí pro tento soutěžní den a ruší právo každého soutěžícího na určité varování během tohoto dne.

Všeobecné varování znamená varování za první přestupek, a porušení pravidla v rámci všeobecného varování bude znamenat penalizaci, jako kdyby porušení bylo opakovaným přestupkem.

- 8.6.3 Přestupky, které nejsou v tomto seznamu, mohou být penalizovány podle rozhodnutí Ředitele mistrovství v souladu se zněním Sportovního řádu, Všeobecný díl 6.2.

- 8.6.4 Penalizace budou zveřejněny ve výsledkové listině toho dne, kdy byla penalizace udělena.

- 8.6.5 Podvádění a nesportovní chování

a. Podvádění

- i. Úmyslný a promyšlený pokus pilota, posádky nebo družstva obejít pravidla nebo Místní postupy za účelem získání soutěžní výhody je považováno za podvod.
- ii. Jakýkoli pilot, člen družstva nebo družstvo, kterému bylo prokázáno podvádění, bude z této soutěže diskvalifikován.

b. Nesportovní chování

- i. Pro soutěžící je nesportovní chování definováno jako:
 - nebezpečné nebo hazardní létání
 - létání pod vlivem alkoholu nebo zakázaných a/nebo kontrolovaných látek
 - pozitivní výsledek dopingové kontroly
 - agresivní a hanlivé jednání (slovní nebo fyzické) vůči Organizátorům mistrovství, dobrovolníkům, nebo úředníkům FAI.

Penalizací udělenou soutěžícím může být varování, udělení penalizačních bodů v soutěži, denní diskvalifikace, nebo celková diskvalifikace ze soutěže.

- ii. Pro členy družstva (včetně kapitánů týmů a posádek) je nesportovní chování definováno takto:
 - agresivní a hanlivé jednání (slovní nebo fyzické) vůči Organizátorům mistrovství, dobrovolníkům, nebo úředníkům FAI.

Penalizací udělenou členům družstev může být varování, požadování veřejné omluvy, nebo vyloučení ze soutěže.

c. Ostatní

Všechny případy podvádění a nesportovního chování budou oznámeny na FAI a příslušný NAC. FAI může pilotům nebo družstvům vydat zákaz účasti na budoucích mistrovstvích.

8.6.6 Záznamy o závažných penalizacích

a. Penalizace za podvádění musí být uvedena v celkových výsledcích soutěžícího a označena jako „Porušení SŘ3 A 8.6.5a.“

b. Penalizace za tyto přestupky:

- Vlétnutí do zakázaného prostoru
- Nesportovní chování

bude uvedena v celkových výsledcích soutěžícího na soutěži (včetně celkového bodového zisku soutěžícího), i když je udělena v rámci tréninkového období, nebo v den, kdy nebyly splněny požadavky na letový den mistrovství (8.2.1).

8.6.7 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 W × 2 body	Následný přestupek n × W × 2 body	Max. penalizace n × W × 2 body
Překročení max. nebo min. hmotnostního limitu o W kg			
Špatné, pozdní nebo chybějící informace			
Neúplná dokumentace	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu
Neúplná kontrola konfigurace	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu	Zákaz vzletu
Výměna Letového zapisovače bez vědomí Organizátorů	10 bodů	20 bodů	25 bodů
Chyba v záznamu tlakové výšky při vzletu	10 bodů	25 bodů	10+n × 25 bodů
Nesprávné nastavení Let. Zapisovače (časový interval)	Varování	10 bodů	25 bodů
Pozdní odevzdání dokumentace (Let. zapisovač, protokol o přistání do terénu dle času v Míst.postupech)	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 nebo odlet.kruhu	50 bodů	50 bodů	50 bodů
Více než 0,50 km od odletové pásky nebo odlet.kruhu	Neplatný odlet	Neplatný odlet	Neplatný odlet
Od 0 do 100 m nad maximální výškou odletu	1 bod/m	1 bod/m	1 bod/m
Více než 100 m nad maximální výškou odletu	Neplatný odlet	Neplatný odlet	Neplatný odlet
Od 0 do 50 km/h přes max. rychlost odletu proti zemi	2 body/km/h	2 body/km/h	2 body/km/h
Více než 50 km/h přes max. rychlost odletu proti zemi	Neplatný odlet	Neplatný odlet	Neplatný odlet
Chybějící PEV nebo odlet mimo okno PEV	50 bodů	50 bodů	50 bodů
Nesprávný oblet otočných bodů nebo prostorů			
Méně než 0,50 km od hranice sektoru OB nebo prostoru	50 bodů	50 bodů	50 bodů
Více než 0,50 km od hranice sektoru OB nebo prostoru	Bez kontroly	Bez kontroly	Bez kontroly
Nesprávný přílet			
Přílet pod nadmořskou výškou definovanou na brifingu	1 bod/m *	1 bod/m *	Diskvalifikace
* až do maximálního počtu bodů za rychlost			
Nebezpečné nebo hazardní létání			
Létání v mracích, nebezpečné manévry jinde než v cíli, nepovolená akrobacie (viz odst. 5.1)	100 bodů	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Kroužení špatným směrem v místním prostoru	Varování	(n-1) × 25 bodů	Diskvalifikace
Vlek: předčasné nebo pozdní vypnutí	Varování	(n-1) × 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
Překročení hranice určeného prostoru (překročení Sportovního limitu), vertikálně nebo horizontálně o 100 m a méně	1bod/m	n bodů/m	Diskvalifikace
Překročení Sportovního limitu o >100 m	Přist. do terénu tam, kde výška převýšila 100m	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Přílet: hazardní obraty	25 bodů	n × 25 bodů	Diskvalifikace
Přistání: nesprávný postup přistání	Varování	(n-1) × 25 bodů	Diskvalifikace
Přistání po soumraku	10 bodů/min.	Denní diskvalif.	Diskvalifikace
Podvádění (viz odst.8.6.5a)	Diskvalifikace	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Falšování dokumentů	Diskvalifikace	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Pokus získat vnější pomoc při hledání stoupavého proudu od nesoutěžícího kluzáku nebo letounu	Denní diskval.	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Ostatní přestupky			
Nesportovní chování	Viz 8.6.5b	Viz 8.6.5b	Viz 8.6.5b
Létání pod vlivem alkoholu	Denní diskval.	Diskvalifikace	Diskvalifikace
Pozdní nastartování MoP po vypnutí z aerovleku	Varování	(n-1) × 25 bodů	Diskvalifikace
Samostatný vzlet nad povolený výškový limit (7.3.2a)	1 bod/m	n bodů/m	n bodů/m
Pozitivní dopingová kontrola	Viz postup FAI	Viz postup FAI	
Penalizace za rozpětí u tříd kromě Volné třídy (#)	1 bod/cm	1 bod/cm	1 bod/cm

Když rozpětí kluzáku v 20 m vicemístné třídě, 18 m, 15 m třídě, Standardní třídě, 13,5 m třídě nebo třídě klubové překročí rozpětí definované pro danou třídu (nebo typ), 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. Příklady:

- (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.
- (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 NAC. Taková stížnost se může týkat jen chyby organizujícího NAC při plnění propozic při přihlášení nebo způsobilosti nebo odmítnutí přihlášky. Kopie takové stížnosti musí být zaslána okamžitě generálnímu tajemníkovi FAI, který zajistí, že bude informován předseda Mezinárodní plachtařské komise IGC.
- 9.1.3 Kdykoliv v průběhu mistrovství může být podána stížnost prostřednictvím kapitána týmu Řediteli mistrovství nebo jím určenému úředníkovi. Taková stížnost musí být řešena urychleně.
- 9.1.4 Stížnost musí podána v písemné formě. Ředitel mistrovství musí poskytnout písemnou odpověď tak rychle, jak je to možné.
- 9.1.5 Organizátor musí uschovávat všechny písemné dokumenty stížností a odpovědí na ně a na těchto dokumentech musí být vyznačen čas, kdy byla stížnost přijata a kdy na ni bylo odpovězeno a musí na nich být podpisy kapitána týmu a Ředitele mistrovství (nebo jeho zástupce).
- 9.1.6 V případě, kdy stížnost vede k novému vydání Neoficiálních výsledků, musí se doba pro podání protestu posunout.
- 9.1.7 Když soutěžící nemá samostatného Kapitána týmu, může vznést stížnost osobně.

9.2 PROTESTY

- 9.2.1 Protesty nelze podávat proti Pravidlům mistrovství, které vycházejí ze sportovních řádů FAI, všeobecného dílu, Dílu 3 a Dodatku A k Dílu 3.
- 9.2.2 Protest proti rozhodnutí o stížnosti popsané výše v 9.1.2, musí být podán před začátkem Zahajovacího ceremoniálu Mistrovství.
- 9.2.3 Částka protestního poplatku bude stanovena na 100 EUR. Protestní poplatek bude vrácen, jestliže je protest uznán nebo stažen před slyšením Jury.
- 9.2.4 Když soutěžící v průběhu Mistrovství není spokojen s penalizací nebo rozhodnutím o stížnosti podané během Mistrovství, nebo ředitel mistrovství neposkytl odpověď na stížnost v době protestní lhůty, má právo protestu.
- a. Takový protest musí být podán písemně v angličtině a musí obsahovat následující části:
- (i) Musí se odkazovat na rozhodnutí, proti kterému je protest podáván;
Tato podmínka může být splněna vložением kopie písemné odpovědi na stížnost.
 - (ii) Musí obsahovat důvody protestu; a
 - (iii) musí uvádět opatření, požadovaná protestujícími.

- b. Protest musí být předán Řediteli mistrovství nebo jím určenému úředníkovi Kapitánem týmu společně s protestním poplatkem v průběhu protestní lhůty. Protestní lhůty uplynou po:
 - i. 14 hodinách po zveřejnění výnosu nebo rozhodnutí, proti kterému směřuje protest. Toto pravidlo platí po všechny dny s výjimkou posledního soutěžního dne, nebo
 - ii. 2 hodinách po zveřejnění konečných výsledků nebo odpovědi na stížnost v poslední den soutěže. V tuto dobu také končí lhůty po podání protestu i pro předchozí dny.
- c. Když soutěžící nemá samostatného kapitána týmu, může podat protest osobně.

9.3 ŘEŠENÍ PROTESTŮ Ředitel mistrovství předá protest neprodleně Předsedovi Jury.

- a. Předseda Jury musí svolat 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 příslušná Nařízení FAI a Pravidla mistrovství. Pro řešení protestu musí mít Jury přístup ke všem osobám a informacím, které mohou pomoci při rozhodování.
- c. Ředitel mistrovství je vázán rozhodnutím Mezinárodní jury.

9.4 ODVOLÁNÍ Kterýkoliv NAC se může odvolat k FAI proti rozhodnutí Jury podle ustanovení Sportovního řádu FAI, Všeobecný díl, Kapitola 6.

ČÁST 10 VÝSLEDKY A UDÍLENÍ CEN

10.1 VÝSLEDKY

10.1.1 Definice statutu výsledků:

- a. Výkon: Výsledky soutěžícího, vyjádřené vzdáleností (km), rychlostí (km/h), nebo časem (h:mm:ss).
- b. Předběžné výsledky: Výkony převedené na body před ověřením všech letových záznamů a před udělením všech penalizací. Předběžné výsledky mohou být uveřejněny vícekrát.
- c. Neoficiální výsledky: Výsledky po analýze všech letových záznamů a po udělení všech penalizací. Neoficiální výsledky mohou být uveřejněny vícekrát.
- d. Oficiální (konečné) výsledky: Neoficiální výsledky se stanou Oficiálními po uplynutí protestní lhůty a potom, co byly projednány všechny protesty.

10.1.2 Všechny Neoficiální a Oficiální výsledky musí být publikovány s minimálním zpožděním na oficiální informační tabuli a musí jasně uvádět statut těchto výsledků, datum a čas jejich publikování, denní pořadí pilotů a jejich výkon. Neoficiální výsledky musí obsahovat čas vypršení protestní lhůty a Neoficiální a Oficiální výsledky musí být podepsány Ředitelem soutěže nebo jeho jmenovaným Zástupcem. Každým zveřejněním Neoficiálních výsledků se posunuje protestní lhůta.

Výkony a předběžné výsledky musí být zveřejněny co nejdříve, aby se zvýšila informovanost médií a zvýšil zájem veřejnosti a soutěžících o výsledky soutěže. Výsledky zveřejněné na Internetu by měly být jasně označeny jako Předběžné, Neoficiální nebo Oficiální.

10.1.3 Celkové výsledky Mistrovství se stanou Oficiálními potom, co Jury ukončí svou činnost. Budou publikovány před Udělením cen.

10.2 UDÍLENÍ CEN

- 10.2.1 Při závěrečném ceremoniálu musí vlát vlajky zemí soutěžících, kteří se umístili na prvním místě (Mistři), druhém a třetím místě a musí se hrát národní hymny zemí Mistrů.
- 10.2.2 FAI vyznamená zlatou, stříbrnou a bronzovou medailí v každé třídě soutěžící, kteří se umístili samostatně první, druzí a třetí.
- Až 10 diplomů udělí FAI první třetině soutěžících v každé třídě.
 - Putovní poháry budou v držení vítězů až do okamžiku, kdy je vrátí zpět do soutěže pro následující Mistrovství.
 - Organizátoři mohou udělit místní ceny. Pokud to učiní, musí je udělit všem, kteří dostali diplomy.
Pamětní medaile nebo odznaky lze udělit všem soutěžícím, jejich pomocníkům a funkcionářům.
 - Denním vítězům mohou být předány malé ceny.

Ačkoli se v denních i v celkových výsledcích může u pilotů objevit stejný počet bodů, není možné ho použít na určení společného konečného umístění na prvních třech (pódiových) místech. Aby k tomu nedošlo, je třeba použít následující postup vycházející z nejvyššího konečného bodového zisku (a pokračovat, dokud na pódiových místech přestanou být společná umístění): soutěžící se stejným počtem bodů budou seřazeni podle jejich denních vítězství, pak podle jejich druhých denních míst a tak dále, dokud se celková společná umístění nerozdělí. Od čtvrtého místa dále jsou společná umístění v konečném pořadí možná.
- 10.2.3 V Poháru družstev udělí FAI Zlatou, Stříbrnou a Bronzovou medaili kapitánům družstev, která se umístila na prvním, druhém a třetím místě celkového pořadí družstev.
- Tým, který zvítězil v Poháru družstev bude dohromady nést titul Mistr v pořadí družstev.
 - V Místních postupech je možné uvést další ceny pro družstva.
- 10.2.4 (Vyhrazeno)

ČÁST 11 MÍSTNÍ POSTUPY

Organizátoři Mistrovství použijí tento popis pro své Místní postupy tak, že vyplní Části A až C. Část D by měla zůstat nevyplněna.

Místní postupy musí být před tím, než budou schváleny Sekretariátem IGC (viz 1.4.5.1), postoupeny jako samostatný dokument Hlavnímu stewardovi (a v kopii výboru pro Dodatek A) k posouzení. K zabezpečení tohoto schvalovacího procesu musí být Místní postupy předloženy Hlavnímu stewardovi nejpozději šest měsíců před zahajovacím ceremoniálem.

Místní postupy by se před schválením neměly publikovat na žádném veřejném místě, včetně webové stránky.. Důvodem je to, aby se zamezilo zmatkům, vzniklým změnami, které jsou součástí schvalovacího procesu.

Mezinárodní plachtařská komise IGC schválí jmenování Jury a Stewardů.

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

A ZÁKLADNÍ INFORMACE O MISTROVSTVÍ

Název soutěže

Podle Publikace FAI Název soutěže FAI

Místo konání soutěže

Název letiště, Identifikátor ICAO
Souřadnice, nadmořská výška
Časové pásmo

Časový rozvrh

Termín předběžných přihlášek
Termín konečných přihlášek
Období pro Registraci
Období pro technickou kontrolu (přejímací kontrola)
Oficiální trénink
První oficiální briefing kapitánů družstev
Zahajovací ceremoniál
Soutěžní létání
Závěrečná party
Závěrečný ceremoniál a Udílení cen

B POSTUPY STANOVENÉ TÍMTO DODATKEM

1. VŠEOBECNĚ

- 1.1 Další záležitosti Mistrovství
- 1.2.1 Odkazy na použitá pravidla a dokumenty
- 1.3.1 Soutěžní třídy
- 1.3.2 Seznam handicapů, jsou-li použity
- 1.4.1 Název NAC a Jména Organizátorů
- 1.4.1.1 Kontaktní informace, bankovní informace atd.

- 1.4.1.2 Jednotky měření
- 1.4.1.3 ~~postupy digitální komunikace~~
- 1.4.2 Dodatečná bezpečnostní pravidla
- 1.4.5.2 Kontrolní body a formát jejich souboru
- 1.4.5.3 Sportovní omezení a výškové omezení v soutěžním prostoru

2. FUNKCIONÁŘI MISTROVSTVÍ

- 2.1.3 Jména Ředitele a dalších funkcionářů
- 2.2 Jména Hlavního stevarda, stevardů, předsedy Jury a členů Jury

3. NÁRODNÍ DRUŽSTVA

- 3.4.2 Vstupní vklad, další poplatky
- 3.4.3a. Počet povolených přihlášek ve třídě na NAC
- 3.5.4a. Další požadovaná dokumentace
- 3.5.4b. Dokumenty požadované na palubě kluzáku za letu
- 3.6.1 Požadované pojištění odpovědnosti za škody vůči třetím osobám

4. TECHNICKÉ POŽADAVKY

- 4.1.1c Požadované zařízení na palubě pro tracking
- 4.1.1d Další povinné vybavení a označení
- 4.1.2b. Přístroje, které musí být vyjmuty z kluzáku, nebo zneschopněny (pokud existují)
- 4.4.1 Rádiové kmitočty (podle potřeby)

5. VŠEOBECNÉ LETOVÉ POSTUPY

- 5.3.1b Další povolená zařízení pro datovou komunikaci

6. ÚLOHY

- 6.3.3 Algoritmus výpočtu poloměru pozorovacího prostoru u DHT, pokud je použita

7. SOUTĚŽNÍ POSTUPY

- 7.1e. Postupy při vypouštění vodní zátěže na zemi
- 7.2.2 Hranice místa soutěže
- 7.3.2 Postupy pro vzlet motorových kluzáků
- 7.3.2a Maximální výška stoupání po samostatném vzletu
- 7.3.2c Postupy pro restart MoP pro motorové kluzáky za letu (pokud jsou)
- 7.3.3 Prostory vypnutí a výšky vypnutí
- 7.3.3d Prostory, kde je zakázáno souvisle kroužit nebo je povolen pouze jeden směr kroužení
- 7.4.3 Geometrické tvary použitého typu odletu (včetně délky a poloměru)
- 7.4.5b ~~Výškové omezení před odletem~~ Zrušeno
- 7.4.5c. Podmínky pro uzavření odletu (pokud jsou)
- 7.4.6a ~~Postupy pro zveřejňování Maximální výšky odletu~~
- 7.7.1a Pokyny týkající se skutečného přistání do terénu
- 7.7.3 Poskytování a zpětných převleků a požadavky na ně
- 7.8.2 Geometrické tvary použitého typu cíle (včetně délky nebo poloměru a minimální výšky)
- 7.8.4a Komunikační postupy při přiletu
- 7.8.4c Podmínky pro uzavření cíle (pokud jsou)
- 7.10.1 Postupy při přistání

- 7.11 Čas stanovený pro dodání letové dokumentace
- 7.11.1 Postupy pro dodání letové dokumentace

8. BODOVÁNÍ

- 8.1 Bodovací systém použitý pro každou třídu
- 8.1.1 Označení a číslo verze bodovacího programu
- 8.2.4 Případné použití handicapů u 20m třídy

9. STÍŽNOSTI A PROTESTY

10. UDÍLENÍ CEN

- 10.2.3b Další ocenění družstev

C DALŠÍ MÍSTNÍ POSTUPY (MIMO POŽADAVKŮ TOHOTO DODATKU)

Tato část musí být schválena Výborem IGC.

D OMEZENÍ A VZDÁNÍ SE PRÁV

Tato část musí být vyplněna Výborem IGC.

Proces výběru pilotů

1. V informacích o pořádání soutěže organizátor stanoví maximální počet přihlášek do soutěže.
2. Výbor IGC spolu s Organizátory potom stanoví maximální počet soutěžících v jednotlivých třídách. Takto stanovené počty pro třídy budou prezentovány v informacích o soutěži na Plenárním zasedání IGC.
3. Každý NAC může do soutěže přihlásit ve vícemístné třídě 20 m pouze jednu posádku. V ostatních třídách může přihlásit dva piloty ve třídě (3 piloty v juniorských a ženských soutěžích), ale vstup do soutěže je zajištěn pouze prvním přihlášenému ve třídě. Účast druhého pilota (a třetího, pokud to druh soutěže povoluje) a závisí na výběru podle pořadí zemí v žebříčku IGC.
4. K datu uzávěrky předběžných přihlášek může Výbor IGC ve spolupráci s organizátorem přesunout místa nevyužitá jednou třídou rovnoměrně na další třídy. Každý NAC smí přesunout pouze druhého nebo třetího přihlášeného pilota (pokud NAC bylo třetí místo nabídnuto) do jiné třídy a jsou-li taková místa vytvořena.
5. K datu konečné uzávěrky přihlášek dojde k redukci počtu přihlášených u těch tříd, u kterých je stále větší počet přihlášených, než je povolený počet, a to na základě pořadí dané země v rankingu IGC. Redukce se provádí od země s nejnižším pořadím v rankingu, které přihlásily 2 (nebo 3) piloty. Směrodatný je IGC Country Ranking - pořadí zemí platné k datu uzavření předběžných přihlášek do soutěže.
6. Země bude ztrácet vždy jen jednoho pilota napříč všemi třídami, přičemž se začíná s třídou s největším převisem přihlášek, dokud všechny země (s dvěma nebo třemi piloty) nevyřadí jednoho pilota.

Bezpečnostní prvky

Pěnové polštáře pohlcující energii
Nouzový polohový vysílač nebo osobní polohový maják
Lepší viditelnost pomocí vhodného značení
Zlepšená viditelnost jedním nebo více stroboskopickými světly
Přídavný kyslík
Pevné zpětné zrcátko
Zařízení na ochranu páteře
Zvýšený podvozek tlumící nárazy
Zařízení pro nouzový výstup
Ukazatel úhlu skluzu (šňůrka)
Akustický signalizátor pádové rychlosti
Bezpečnostní postroj proti potopení
Schválený záchranný padákový systém letadla
Pilotní záchranný systém
Nos kluzáku absorbující energii

Postupy vážení

A3.1 Určení referenční hmotnosti

MTOW je definována jako menší z těchto hodnot:

- Maximální vzletová hmotnost určená v Typovém osvědčení kluzáku
- Maximální vzletová hmotnost povolená pro příslušnou třídu kluzáku

Referenční hmotnost každého kluzáku se určí takto:

- a. Zjistí se hmotnost pilota a druhého pilota.
- b. Kluzák se vybaví do startovní konfigurace se všemi vyjímatelnými zařízeními na palubě (padáky, pevná zátěž, baterie, kyslíková výbava, uchycení, náhradní oblečení a letové přístroje) a dováží do MTOW minus hmotnost(i) pilota (pilotů). Maximálně 3 litry vody k pití se k tomu nepřipočítávají.
Jako variantu lze připustit, že kluzák se dováží do MTOW s pilotem (piloty) na palubě.
- c. Kluzák se pak připojí k vozidlu vybavenému jako vlečné vozidlo na grid (konfigurace pro manipulaci po zemi). Tato konfigurace může obsahovat potahy, křídlový podvozek, atd.
- d. Hmotnost kluzáku zvážená pod hlavním kolem kluzáku při konfiguraci pro manipulaci na zemi je nazývá referenční hmotností.

Rádiové postupy pro ohlášení odletu

Označení v této Příloze:

C třída kluzáků
HHMM místní čas dne, v systému 24 hodin (hodiny a minuty)

1. Jakmile je čas otevření odletu stanoven, musí se ihned ohlásit:

„Odlet ve třídě C bude otevřen v HHMM.“

V soutěži s pouze jednou třídou se může vynechat označení třídy.

2. 15 minut před časem, kdy má být otevřen odlet, musí být oznámeno každých 5 minut:

„Odlet ve třídě C bude otevřen za 15 minut v HHMM.“

„Odlet ve třídě C bude otevřen za 10 minut v HHMM.“

„Odlet ve třídě C bude otevřen za 5 minut v HHMM.“

Čísla 15, 10 a 5 jsou navrhovaná. Z důvodu přesnosti se mohou upravit.

3. Co nejdříve po čase HHMM se musí oznámit::

„Odlet ve třídě C je otevřen. Byl otevřen v HHMM.“

Poslední oznámení se může opakovat tolikrát, kolikrát je třeba..

4. Je-li potřeba odlet odložit, bude nový čas HHMM stanoven a oznámen, jakmile bude potřeba:

„Odlet ve třídě C je odložen. Odlet ve třídě C bude otevřen v HHMM.“

Další „posouvací“ oznámení mohou následovat podle potřeby.

5. Je-li úloha zrušena před otevřením odletu, oznámí se:

„Úloha ve třídě C je zrušena.“