

Športový poriadok pre závesné lietanie

Kategória „O“ trieda 1a 5 (ZK s pružným a pevným krídlom)

prvé vydanie dňa 14.7.2006

verzia 9 zo dňa 15.2.2014

OBSAH

Neformálny úvod (základné pojmy).....	2
1 Reprezentácia SR	4
2 Platnosť súťaží.....	5
2.1 Vymedzenie platnosti súťažného poriadku	5
2.2 Definícia Majstrovstiev SR (MSR)	5
2.3 Započítavanie, hodnotené obdobie a víťaz MSR	5
3 Organizovanie súťaží.....	6
3.1 Termín a miesto Majstrovstiev SR (MSR).....	6
3.2 Propozície súťaže	6
3.3 Podmienky registrácie	7
4 Pravidlá súťaže	8
4.1 Bodovanie disciplíny	8
4.2 Začiatok súťaže	9
4.3 Organizácia letov a bezpečnosť.....	9
4.4 Protesty.....	10
4.5 Kontrola porušovanie vzdušného priestoru	10
5 FAI ODZNAKY VÝKONNOSTI.....	13
5.1 Kvalifikačné požiadavky	13
5.2 Špeciálne podmienky	13
5.3 Vydávanie odznakov	13
5.4 Požiadavky na športovú licenciu	13
5.5 Dôkaz	13
5.6 Žiadosť o vydanie odznaku	14
6 Národné a svetové rekordy.....	15
7 História verzií a ich zmien.....	16

Neformálny úvod (základné pojmy)

Športový poriadok

Okrem tohoto športového poriadku existuje aj medzinárodný športový poriadok FAI, ktorý sa skladá z viacerých častí. Pre závesné lietanie sú dôležité 2 časti poriadku FAI:

všeobecná časť (angl. FAI Sporting code, General section)

– obsahuje veci, ktoré sú spoločné pre všetky letecké športy

časť 7 (angl. FAI Sporting code, Section 7)

– popisuje závesné lietanie (konkrétne iba časť 7A)

Športový poriadok FAI je dostupný na stránke FAI (www.fai.org). Existuje iba v anglickom jazyku, pričom sa každý rok mierne upravuje. Za udržiavanie vecí spojených so závesným lietaním (pravidlá, schvaľovanie medzinárodných súťaží, databáza výsledkov) je vo FAI zodpovedná komisia CIVL. Športový poriadok zväzu ZL prináša niektoré národné zvláštnosti a detaily a nemal by byť v rozpore so športovým poriadkom FAI.

Športové výkony

Športový poriadok sa zaoberá pravidlami pre hodnotenie športových výkonov. Športové výkony sa dajú zatriediť do nasledovných disciplín:

preletové disciplíny (Cross Country)

– hodnotí sa schopnosť v prekonávaní veľkých vzdialeností. V týchto disciplínach sa organizujú klasické národné a medzinárodné majstrovstvá (šampionáty), ale aj rekordy a priebežné rebríčky.

lety na vytrvalosť, prevýšenie, výšku

– obmedzujú sa na rekordy

akrobacia

– u nás je akrobacia z bezpečnostných dôvodov zakázaná, ale vo svete sa organizujú aj majstrovstvá v akrobacii

rýchlostné zlety (speedgliding)

– vzhľadom k rizikám letu v blízkosti zeme sa vykonávajú iba v kľudnom ovzduší

presnosť pristátia

– tieto lety sa vyskytujú iba zriedkavo na niektorých podujatiach

Športové výkony sa dosahujú a hodnotia dvoma spôsobmi:

– **na súťažiach** (pretekoch) organizovaných v pevnom čase a mieste, kde piloti letia v tom istom dni v tých istých podmienkach a výsledkom je porovnanie relatívnej úrovne výkonov (prelety, akrobacia, ...) a hodnotí sa teda hlavne schopnosť pilota využiť dané podmienky.

– **individuálne**, kedy si piloti sami zvolia deň a čas štartu, a je teda možné hodnotiť iba absolútnu hodnotu výkonu (vzdialenosť, prevýšenie, rýchlosť na trati). To je princíp

priebežných preletových súťaží (rebríčkov), ktoré trvajú značnú časť roka, a výkony sa nahlasujú poštou alebo internetom. Druhým príkladom sú rekordné lety, kedy sa zaznamenáva najlepší výkon v niektorej z rekorných disciplín. (trať na voľnú vzdialenosť, trať s návratom, trojuholníková trať, ...).

Preletové disciplíny na klasických súťažiach sa vyskytujú v 3 podobách:

rýchlostný let (angl. Elapsed Time)

– let po vytýčenej trati, s cieľom dosiahnuť čo najkratší čas. Čas sa spúšťa väčšinou vo vzduchu, po preletení štartovej brány (angl. Start Gate).

šprint do cieľa (angl. Race to Goal)

– let po vytýčenej trati, s cieľom dosiahnuť čo najskorší prílet do cieľa. Pre zaručenie rovnosti podmienok sa štartová brána vo vzduchu otvára až vtedy, keď mali všetci piloti šancu vzlietnuť a dostať sa do vzduchu. Prvý pilot v cieľi je potom víťazom.

voľný let na vzdialenosť (angl. Open Distance)

– let na čo najväčšiu vzdialenosť, kedy si pilot volí vlastnú trať. Môžu byť dané niektoré obmedzenia (napr. povinné traťové body). Vyskytuje sa zriedkavo.

Hodnotenie jednotlivých disciplín sa robí pre každú FAI triedu klzákov osobitne. V súčasnosti existujú tieto FAI triedy závesných klzákov s tuhou konštrukciou (pre presnú definíciu pozri FAI Sporting Code, Section 7):

O-1: klasické, tiež známe aj ako pružné krídla (angl. flex wings)

O-2: tzv. tuhé krídla (angl. rigid wings) – napr. celolaminátový Swift

O-3:

O-4: experimentálne (nemusia byť schopné bezpečne pristáť za všetkých podmienok)

O-5: ako O-2, ale bez aerodyn. krytu – napr. Atos, Exxtacy

Otvorené národné súťaže (angl. Open) sú národné súťaže, v ktorých je možná účasť zahraničných pilotov. V takom prípade sa môže robiť dvojaké vyhodnocovanie – s vylúčením a započítaním zahraničných súťažiacich.

1 Reprezentácia SR

§1. Z najlepších pilotov v danej disciplíne a triede, ktorí sú oprávnení byť držiteľmi športovej licencie FAI za Slovenskú republiku (napr. občania Slovenskej republiky), sa zostavuje reprezentácia, ktorej členovia majú právo reprezentovať SR na súťažiach FAI 1. kategórie.

§2. **Výber reprezentácie:** prví traja piloti z platného rebríčka, dvaja piloti určení predsedníctvom zväzu (divoké karty) a ďalší piloti z poradia rebríčka. (4., 5., atď.)

§3. **Tvorba rebríčka:** do rebríčka sa započítavajú body získané pilotom v rámci Majstrovstiev SR v ZL a to 100% bodov získaných v hodnotenom období (viď §15 - platnosť Majstrovstiev) a 50% bodov získaných pilotom v predchádzajúcom období. (z maximálne 7 disciplín, ako pri určovaní majstra SR)

§4. Rebríček **vyhlasuje** predsedníctvo zväzu ZL do konca roku, po konaní posledného plánovaného dňa M SR v danom roku.

§5. Pri udeľovaní **divokých kariet** zohľadňuje predsedníctvo predovšetkým aktuálnu výkonnosť pilota, dosiahnuté výsledky na zahraničných pretekoch a iné okolnosti, ktoré prispievajú k tomu, aby na danú súťaž išiel pilot s najväčším predpokladom dosiahnutia dobrého výsledku (zranený pilot so stabilnými výsledkami, nádejný nováčik).

§6. Predsedníctvo zväzu môže a nemusí v danom roku divoké karty udeliť.

§7. Všetci členovia reprezentácie musia vyhovovať **kritériám FAI** na účasť na pretekoch 1. kategórie, alebo ich splniť minimálne 1,5 mesiaca pred konaním takýchto pretekov. (FAI licencia, umiestnenie)

2 Platnosť súťaží

2.1 Vymedzenie platnosti súťažného poriadku

§8. Súťažný poriadok sa zaoberá pravidlami pre usporadovanie iba tých národných súťaží, ktoré sa započítavajú do rebríčka pilotov pre účely výberu reprezentácie. Sú to hlavne Majstrovstvá SR (skratka MSR), príp. aj nejaký druh celoročnej súťaže (viď tvorba rebríčka pilotov).

§9. Pravidlá ostatných súťaží (napr. Majstrovstvá Slovenska v presnosti pristátia) sú plne v kompetencii organizátora a tento súťažný poriadok sa na ne nevzťahuje.

2.2 Definícia Majstrovstiev SR (MSR)

§10. Majstrovstvá Slovenskej Republiky (MSR) v závesnom lietaní sú súťažou v preletových disciplínach, organizovanou spoločne v čase a mieste. MSR sú zvyčajne organizované ako seriál kratších súťaží (pretekov), tj. skladajú sa z niekoľkých kôl a tieto kolá sa skladajú z niekoľkých dní. V jeden deň sa lieta zvyčajne iba jedna disciplína (úloha, task).

2.3 Započítavanie, hodnotené obdobie a víťaz MSR

§11. V hodnotenom období sa započítavajú iba najlepšie individuálne výsledky pilota-. Počet započítaných disciplín je 3 najlepšie a polovica zvyšných disciplín z celkového počtu uskutočnených disciplín. Presnejšie povedané, škrta sa iba celočíselná časť tejto polovice. V konkrétnych číslach, ak je počet všetkých odlietaných disciplín menší alebo rovný štyrom, neškrta sa žiadny výsledok. Pri väčšom počte disciplín je to nasledovne:

- 1 2 3 4 ~~5~~ – škrta sa 1 disciplína, započítavajú sa iba 4 najlepšie výsledky
- 1 2 3 4 5 ~~6~~ – škrta sa 1 disciplína, započítava sa iba 5 najlepších výsledkov
- 1 2 3 4 5 ~~6~~ ~~7~~ – škrtajú sa 2 disciplíny, započítava sa iba 5 najlepších výsledkov
- 1 2 3 4 5 6 ~~7~~ ~~8~~ – škrtajú sa 2 disciplíny, započítava sa iba 6 najlepších výsledkov
- 1 2 3 4 5 6 ~~7~~ ~~8~~ ~~9~~ – škrtajú sa 3 disciplíny, započítava sa iba 6 najlepších výsledkov
- 1 2 3 4 5 6 7 ~~8~~ ~~9~~ ~~10~~ – škrtajú sa 3 disciplíny, započítava sa iba 7 najlepších výsledkov, a tak ďalej.

§12. Aby boli M SR v danom roku uznané za platné, musia byť odlietané aspoň 4 platné súťažné disciplíny a súčet bodov za 1. miesta v jednotlivých disciplínach musí byť vyšší ako 1500 bodov podľa bodovacieho vzorca GAP. V opačnom prípade sa hodnotené obdobie predlžuje o ďalšie roky tak, aby bola táto podmienka splnená.

§13. Súťažná disciplína je platná, ak zisk za prvé miesto je 15bodov a viac. Organizátor môže zrušiť disciplínu pred štartom prvého pilota, z dôvodu nepriaznivých meteorologických podmienok.

§14. Víťazom MSR – majstrom SR sa stáva pilot, ktorý má štátnu príslušnosť Slovenskej republiky, alebo je držiteľom športovej licencie FAI za Slovenskú republiku, a ktorý dosiahol najvyšší počet bodov zo započítaných disciplín v hodnotenom období.

3 Organizovanie súťaží

3.1 Termín a miesto Majstrovstiev SR (MSR)

§15. Termíny a miesto (organizátora) jednotlivých pretekov určuje predsedníctvo zväzu najneskoršie do konca februára daného roku. V prípade že sa plánuje s lietaním mimo územia SR, musí to byť výslovne uvedené. Oznam sa uverejňuje na stránke zväzu ZL (LAA). Termíny môžu byť pevné (bez náhrady), alebo s náhradným termínom (zvyčajne nasledujúci týždeň po riadnom termíne), pričom o skutočnom využití daného dňa môže organizátor rozhodnúť deň vopred (podľa meteorologických podmienok). Piloti sú sami zodpovední za informovanie sa o rozhodnutí organizátora. Prípadná zmena termínu, alebo miesta (organizátora) jednotlivého preteku musí byť oznámená aspoň mesiac pred konaním preteku. Oznámením sa rozumie uverejnenie na stránke zväzu ZL a kontaktovanie prvých desiatich pilotov podľa aktuálneho rebríčka.

§16. Na súťaž je potrebné získať povolenie ako na každé iné verejné letecké podujatie, cestou kancelárie LAA.

3.2 Propozície súťaže

§17. Propozície súťaže (pravidlá, regulations) stanovuje organizátor tak, aby neboli v rozpore s týmto súťažným poriadkom a aby sa čo najviac približovali pravidlám podľa Športového poriadku FAI, časť 7 (Sporting Code, Section 7).

§18. V prípade chýbajúcich, alebo rozporných bodov propozícií platia pravidlá podľa tohoto súťažného poriadku.

§19. Organizátor je povinný zabezpečiť aspoň riadiaceho lietania, štartéra a bodovača, pričom tieto funkcie môže vykonávať aj jediná osoba.

Propozície súťaže musia obsahovať tieto informácie:

- kontakt na organizátora
- miesto a termín súťaže (rozpis dní – letové dni, dni oddychu), pričom zahraničné terény musia byť oznámené už na začiatku roka (viď §14).
- podmienky registrácie súťažiacich (doklady, štartovné)
- disciplíny, štartoviská, spôsob záznamu (GPS, foto)
- max. počet súťažiacich
- informácie o zvoze
- možnosti ubytovania
- denný harmonogram (aspoň najskorší čas brífingu v prvý deň)
- personálne obsadenie (riadiaci lietania, bodovač, meteorológ)
- ceny pre víťazov

3.3 Podmienky registrácie

§20. Majstrovstiev SR sa môžu zúčastniť iba piloti ZK s kvalifikáciou B, prípadne piloti ZK s kvalifikáciou A so súhlasom inštruktora ZK, alebo piloti so zahraničnou FAI licenciou, alebo preukazom IPPI SafePro 5. Inštruktor ZK musí potvrdiť, že pilot ZK kvalifikácie A spĺňa podmienky pre udelenie kvalifikácie B.

§21. Klzák pilota musí mať platný technický preukaz a poistenie proti škodám voči tretej strane aspoň pre to územie, na ktorom pilot plánuje súťaž (nemusí sa zúčastniť všetkých dní).

§22. V deň prihlášky pilota nie je prekročený max. počet pilotov v súťaži a v stanovenom čase zaplatí štartovné.

§23. Ak pilot splní uvedené podmienky, nesmie byť odmietnutý.

4 Pravidlá súťaže

4.1 Bodovanie disciplíny

§24. Pre bodovanie sa používa program FS. Pre dokladovanie letu sa používajú GPS zapisovače schopné zaznamenať horizontálnu polohu a výšku (3D).

§25. Pre bodovanie preletových disciplín sa používa bodovací vzorec GAP 2002, tj. vzorec GAP ktorý prideluje pilotovi tieto body:

- za vzdialenosť
- za čas (rýchlosť)
- za vedenie (tzv. „Leading bonus“ – zvýhodňuje pilota v čele)
- za poradie priletu v cieľi (tzv. „Arrival bonus“)

Ak je to technicky možné, vzorec sa upraví tak, že 1000 bodov pre víťaza je možných aj v tie dni, kedy sa nikomu nepodarí doletieť do cieľa.

Parametre bodovacieho vzorca (jednotne počas celého roka):

- minim. vzdialenosť: 5km (odmena pre "lúku somárov")
- nominálna vzdialenosť: 50km (priemer všetkých – v kvalitnej disciplíne sa musí dosiahnuť viac)
- nominálny počet pilotov v cieľi: 10% (v kvalitnej disciplíne ich musí doletieť viac)
- nominálny čas: 2h (najrýchlejší čas – v kvalitnej disciplíne nesmie byť taký rýchly)

Ak pilot dosiahne koniec rýchlostnej sekcii, ale nie cieľ, dostane 80% bodov za rýchlosť.

V prípade, že z pilotovho záznamu sa nedá dokázať prenutie štartovou bránou až po jej otvorení (chýbajúca časť tracklogu, predčasný odlet), pilot dostane iba body za vzdialenosť. To znamená, že nedostane body za rýchlosť, vedenie ani za poradie v cieľi.

Dosiahnutie konca rýchlostnej sekcii po jej zatvorení má za následok iba body za vzdialenosť.

§26. V prípade otvorených (medzinárodných) majstrovských súťaží (MSR Open, Pohár Podbrezovej, ...) sa pre národné bodovanie berú do úvahy aj zahraniční piloti (pre účely validity disciplíny, aj pre pridelenie bodov). (Ak je to technicky možné.)

V prípade otvorených (medzinárodných) majstrovských súťaží (MSR Open, Pohár Podbrezovej, ...), ktoré sa započítavajú do národnej súťaže (MSR), a ktoré sa bodujú podľa vzorcov GAP, sa bodové výsledky preberajú bez zmeny do bodovania národnej súťaže (MSR) (vrátane penalizácie, diskvalifikácie ...). (Ak je to technicky možné.)

Pokiaľ organizátor otvorenej (medzinárodnej) majstrovej súťaže (MSR Open, Pohár Podbrezovej, ...) nevyhodnocuje daný deň (napr. oficiálny tréning), body národnej súťaže spočíta poverená osoba, započítajúc lety iba tých zahraničných pilotov, ktorí sa zúčastnili niektorého z predošlých kôl.

4.2 Začiatok súťaže

§27. Trojčlennú radu pilotov (radu, Task committee) volia na prvom briefingu piloti zo svojich radov. Rada rozhoduje o letových úlohách.

§28. Trojčlennú bezpečnostnú komisiu (Safety committee) volia na prvom briefingu piloti zo svojich radov. Komisia rozhoduje o prípadnom zrušení úlohy z bezpečnostných dôvodov. V prípade, že bezpečnostná komisia nebola vytvorená, jej kompetenciu vykonáva rada pilotov.

§29. V kompetencii organizátora je vytvoriť jury pre prejednávanie protestov pilotov. V prípade že jury nebola vytvorená, platí rozhodnutie nadpolovičnej väčšiny pilotov, ktorí by boli započítaní do bodovania daného dňa (keby leteli).

§30. Riadiaci lietania po dohode s vybranými pilotmi stanoví pred zahájením každej disciplíny povolený počet vzletov na jedného pilota. V opačnom prípade má pretekár povolený iba jeden vzlet. Nepodarený pokus o vzlet alebo bezpečnostný problém, ktorý vznikne bezprostredne po vzlete a ktorého následkom bude pristátie, sa nebudú započítavať do povoleného počtu vzletov. V prípade pochybností o zneužití tohoto pravidla rozhodne jury.

4.3 Organizácia letov a bezpečnosť

§31. Pokiaľ najmenej dvaja členovia bezpečnostnej komisie zhodnotia podmienky ako nebezpečné, riaditeľ musí úlohu zastaviť. Ak je v tomto okamihu aspoň jeden pilot v cieľi, alebo uplynuli aspoň 2 hodiny od otvorenia štartovej brány, úloha nie je zrušená, ale iba zastavená. Pre bodovanie sa berie do úvahy okamžitá poloha pilotov v čase zastavenia.

§32. V prípade, že organizátor, alebo ním poverená osoba riadi vzlety, môže uzatvoriť štartovisko po dobu, kedy vietor na štarte, alebo hustota klzákov pred štartom neumožňuje bezpečný vzlet. Organizátor môže predĺžiť okno, ak kvôli dočasne uzatvorenému štartoviska nestihli všetci piloti včas vzlietnuť. Maximálna doba predĺženia musí byť stanovená pri brífingu.

§33. V prípade obmedzenej kapacity štartoviska môže organizátor stanoviť uličky, aby zabezpečil rovnaké šance pre vzlet všetkým pilotom, bez ohľadu na to, kde rozložili svoj klzák. V uličke platia nasledujúce pravidlá:

- do uličky môže vstúpiť iba pilot pripravený na štart, ktorý chce štartovať
- pilot sa môže do uličky zaradiť iba za pilotov, ktorý vstúpili pred ním
- piloti môžu z uličky vystúpiť kedykoľvek a z ktoréhokoľvek poradia
- piloti v uličke musia bez otáľania postupovať k štartu v poradí, v akom do nej vstúpili
- pokiaľ je okno otvorené a v uličke je viac pilotov, prvý musí do minúty odštartovať, alebo vystúpiť
- pokiaľ pilot v uličke nechce štartovať, musí z nej okamžite vystúpiť
- otvorením okna začína bežať prvému pilotovi nová minúta, pokiaľ je v uličke viac ako jeden pilot

Pri nedodržaní týchto pravidiel dostane pilot 0 bodov za danú úlohu.

§34. Lietanie v mraku je zakázané. Strata viditeľnosti a ohrozenie ostatných pri vylietnutí z mraku bude potrestané diskvalifikáciou do konca súťaže.

§35. V okolí štartoviska je pilot povinný zahájiť krúženie v smere, stanovenom na brífingu.

4.4 Protesty

§36. Organizátor zverejní provizórne výsledky večer, prípadne ráno do 8:00. Protesty je možné podať písomne do 9:00 ráno, okrem posledného dňa, kedy je možné podať protest do jednej hodiny od zverejnenia výsledkov. Poplatok za protest je 10 EUR, ktoré budú vrátené pri uznaní protestu.

4.5 Kontrola porušovania vzdušného priestoru

§37. Na štarte:

Na štartovú tabuľu sa na začiatku napíše výškové obmedzenie a jeho definícia:

"max. 2000m (1013hPa)" alebo "max. 2450m (QNH)"

Takisto sa napíše presná výška štartu, ktorú má ukazovať správne nastavený barometrický výškomer a tlak nastavenia (pre dvojité kontrolu):

"start 742m (1013hPa)" alebo "start 763m (QNH=1020hPa)"

Takto si budú môcť všetci za letu strážiť svoju výšku voči max. výške. (Každý pilot má buď barometrický vário/výškomer, alebo Compeo apod.).

Pre bodovača je potrebné v každom prípade poznamenať **"742m (1013hPa)"** a **"760m (GPS)"** (bude to potrebné pri vyhodnocovaní – pre kontrolu správneho nastavenia tlakových Garminov a COMPEí).

Na tabuli musia byť aj mapa s vyznačenými obmedzeniami vzdušného priestoru.

Piloti s **Garminmi s tlakovým senzorom** si musia vypnúť autokalibráciu (autocalibration=OFF), a výškomer musia manuálne kalibrovať na štandardný tlak (1013.25 hPa). Piloti s týmito prístrojmi budú po skončení brífingu náhodne kontrolovaní a porušovatelia môžu byť potrestaní ešte pred samotným štartom (pozri sankcie)!

Piloti s **COMPEami** a podobnými prístrojmi si musia vo vlastnom záujme zistiť, či ich prístroj skutočne zapisuje tlakovú výšku. Zatiaľ je známy problém s COMPEami, ktoré majú starší firmvér ako je najnovšia **verzia 2.27** (rok 2009). Riešením je nahráť si do prístroja nový firmvér, ktorý zabezpečuje že výška je zaznamenaná pri štandardnom tlaku – nezávisle na nastavení výškomera na displeji. Inak budú nútení mať výškomer nastavený na štandardný tlak (1013.25 hPa), to znamená, že nebudú môcť sledovať výšku podľa QNH. V opačnom prípade – pozri sankcie.

Prístroje s tlakovým záznamom (COMPEá, tlakové Garminy apod.) musia byť zapnuté už pri vzlete.

Garminy s jednoduchým GPS záznamom môžu byť zapnuté aj tesne pred preletením štartovej brány vo vzduchu, ale najneskôr v čase zatvorenia okna pre vzlety (ak na štarte nebude zapisovateľ vzletov).

Piloti by si mali ostatné barometrické prístroje (vária) nastaviť podľa štartovej tabule, aby si vedeli strážiť maximálnu výšku.

§38. Pri vyhodnocovaní:

V programe FS (okno TaskMap) sa urobí základná kontrola súborov:

- výška štartu (pre zistenie správneho nastavenia tlakových Garminov a COMPEí)
- porušenie vzdušného priestoru

V prípade, že FS upozorní, že pilot porušil vzdušný priestor, urobí sa detailná kontrola v programe SeeYou.

FS 1.2.13 aj SeeYou dokážu prečítať hranice vzdušného priestoru vo formáte OpenAir (.txt). Hranice sa dajú definovať pomocou rovných úsekov (DP), oblúkov (DB) a kružníc (DC). Treba používať dva osobitné súbory OpenAir - jeden s tlakovou výškou (pre tlakové prístroje 1. a 3. skupiny) a druhý s GPS výškou (pre jednoduché GPS).

Pre územie ČR, kde sa bude kontrolovať výška iba podľa letovej hladiny, je možné pre kontrolu COMPEí a tlakových Garminov používať jeden súbor pre všetky dni, ale pre územie SR, kde sa kontroluje výška podľa QNH, treba aktualizovať každý deň obidva súbory.

Nasleduje výpočet max. tlakovej výšky a max. GPS výšky pre kontrolu IGC súborov:

1. Ak je pri brífingu definovaná max. tlaková výška, alebo letová hladina

- **max. tlaková výška** je prebratá bezo zmeny
- **max. GPS výška** sa zistí z vhodného záznamu tlakového prístroja 1. skupiny, a to extrapoláciou rozdielu medzi GPS výškou a tlakovou výškou do max. dovolenej tlakovej výšky. Ak by taký záznam nebol k dispozícii, max. GPS výška = max. tlaková výška + (rozdiel medzi GPS výškou a tlakovou výškou na štarte).

2. Ak je pri brífingu definovaná max. výška podľa QNH

- **max. tlaková výška** = max. výška podľa QNH + $((1013.25 - \text{QNH}) * 8,2\text{m/hPa})$ (pri väčšom QNH ako 1013 bude max. tlaková výška menšia ako max. výška podľa QNH)
- **max. GPS výška** – platí to isté ako v bode 1.

Pri tlakových prístrojoch (1 a 3 skupina) sa neočakávajú väčšie problémy pri vyhodnocovaní.

Prístroje 2. skupiny (jednoduché GPS) sa budú hodnotiť tak, že pri náhlych odchýlkach sa budú brať do úvahy body s najnižšou výškou (nejednoznačné prípady však závisia na stanovisku bodovača). Bodovač môže brať do úvahy napr. tvar nespojitosti priebehu výšky (napr. náhly skok o 200m hore a po čase naspäť).

Pozn.:

Pilot je sám zodpovedný za to, aby bol spoľahlivo kontrolovateľný podľa výškových obmedzení. To znamená, že je v jeho vlastnom záujme zaobstarať si spoľahlivý zapisovač s tlakovým snímačom. GPS meranie výšky nie je až tak spoľahlivé, ale aj tu si pilot môže pomôcť tým, že zabezpečí aby mal GPS prístroj čo najlepší príjem signál (natočenie antény voči oblohe). V každom prípade musí počítať s tým, že pre nespoľahlivosť GPS merania - bez dôkazu o tom že neporušil výšku, môže dostať trest.

Pre obmedzené kapacitné možnosti organizátora (veľký počet pilotov, rôzne prístroje) sa kontrola dodržiavania výšky bude vykonávať iba tam, kde máme výnimku v riadenom vzdušnom priestore (bez tolerancie a nekompromisne). Pilot je sám zodpovedný za to, aby opustil stúpanie s dostatočnou rezervou výšky.

Ostatný vzdušný priestor nie je až taký citlivý na porušovanie max. výšky. Organizátor preto nebude štandardne kontrolovať prekračovanie výšky v tomto priestore ani vyvíjať žiadnu aktivitu v tomto smere. Každý pilot však musí sám za seba zodpovedne zvážiť riziko, a právne následky, ktoré mu hrozia pri úmyselnom prekročení výšky. Aby sa zabránilo získavaniu výhody pri proteste za nepatrné prekročenie výšky súperom, takýto protest bude mať účinok až nasledovný deň. To znamená, že ak sa objaví taký protest, alebo organizátor nadobudne podozrenie, že dochádza k úmyselnému a

nebezpečnému prekračovaniu max. dovolenej výšky, výkony za daný deň sa už nebudú sankcionovať, ale všetky nasledujúce dni sa budú nekompromisne kontrolovať. (Aj za cenu veľkej pracnosti a neskorého vyhlasovania výsledkov.)

Pri všetkých extrapoláciách GPS výšky, alebo tlakovej výšky sa bude používať malá tolerancia (20m), s ktorou by piloti (vo vlastnom záujme) nemali počítať.

§39. Sankcie

porušenie vzdušného priestoru:

(podľa Šport. poriadku FAI Section 7, 2.29.2.1, 2.29.2.2)

- porušenie **výšky**:
prvý raz a súčasne menej ako 100m – varovanie,
inak – 0 bodov za úlohu
- porušenie **horizontálne**:
prvý raz a súčasne menej ako 300m – varovanie,
inak – 0 bodov za úlohu

ostatné:

- **zlé nastavenie** barometrického záznamu (má byť tlaková výška – nastavenie na 1013.25hPa):
prvý raz – varovanie,
inak – mínus 10% bodov v danom dni
- **chýbajúci začiatok** záznamu tlakovej výšky pri vzlete (COMPEá, tlakové garminy apod.):
v prípade, že sa nebude dať iným spôsobom dokázať presná výška, bude sa posudzovať ako prekročenie výšky o viac ako 100m – 0 bodov za úlohu.

prerušenie záznamu v kritickom okamihu bude posudzované ako úmyselné zakrytie GPS rukou, a penalizácia bude vypočítaná z výšky, ktorú mohol v danom "hluchom" čase dosiahnuť (Bodovač to extrapoluje stúpaním 5 m/s).

5 FAI ODZNAKY VÝKONNOSTI

§40. FAI odznaky výkonnosti predstavujú dosiahnutie určitých výkonov, ktoré sa nemusia obnovovať. Odznaky Delta sú pre pilotov lietajúcich závesné klzáky.

5.1 Kvalifikačné požiadavky

§41.

Delta bronzový

Let na vzdialenosť 15km alebo let trvajúci 1 hodinu alebo zisk výšky 500m

Delta strieborný

Let na vzdialenosť 50km (60km pre triedu O-5) a let trvajúci 3 hodiny a zisk výšky 1000 m

Delta zlatý

Let na vzdialenosť 100km (125km pre triedu O-5) a let trvajúci 5 hodín a zisk výšky 2000 m

Delta diamantové

Existujú tri Diamantové odznaky, ktoré je možné získať nezávisle:

Diamantová otvorená trať (max. 3 otočné body) - 150km (200km pre triedu O-5),

Diamantová uzavretá trať (návrat alebo trojuholník) - 150km (200km pre triedu O-5),

Diamantový zisk výšky - 3000m

5.2 Špeciálne podmienky

§42. Pilot musí byť na závesnom klzáku sám.

§43. Lety môžu byť ukončené v akomkoľvek poradí a ktorýkoľvek let sa počíta pre ktorýkoľvek odznak, pre ktorý spĺňa požiadavky.

5.3 Vydávanie odznakov

§44. Odznaky vydáva SNA na žiadosť LAA SR, ktorá vedie menný register pilotov a dátumy uskutočnenia odznakových letov.

§45. FAI vydá prvých 50 Zlatých odznakov, ktoré budú očíslované.

5.4 Požiadavky na športovú licenciu

§46. Pre odznakové lety sa nevyžaduje športová licencia.

5.5 Dôkaz

§47. Oficiálny pozorovateľ je odporúčaný, ale nie nevyhnutný, v prípade že boli použité dostatočne objektívne technické prostriedky (IGC záznam polohy s digitálnym podpisom), a výkon bol dosiahnutý počas súťaže, alebo je záznam zverejnený (napr. v rámci OLC súťaže).

§48. Pre lety na zisk výšky pre strieborné, zlaté a diamantové odznaky sa môže použiť barograf, alebo aj GPS záznam (nevýhoda menšej zaznamenatej výšky).

5.6 Žiadosť o vydanie odznaku

§49. Dokumentácia o výkone musí byť odovzdaná do roka po uskutočnení výkonu na sekretariát LAA SR. Dokumentácia musí obsahovať:

deklaráciu podpísanú oficiálnym pozorovateľom, alebo odkaz na zverejnený IGC záznam, alebo výsledkovú listinu a priložený súbor s IGC záznamom.

nepostriháný film, ak sa vyžaduje

barografický záznam, ak sa vyžaduje

6 Národné a svetové rekordy

§50. Zájemca o prihlásenie rekordu si musí naštudovať Športový poriadok FAI, časť 7D (Sporting Code, Section 7D), kapitola 3.

7 História verzií a ich zmien

v 1 – 14.7.2006

počiatočná verzia (nanovo napísané)

v 2 – 13.8.2006

dolaďovanie

– druhy termínov

v 3 – 25.11.2006

zlepšenie zrozumiteľnosti a odstraňovanie problémov:

– lietanie mimo územia SR, oznamovanie zmien usporiadateľom

– spájanie súťaží v slabých rokoch, spresnenie platnosti disciplíny

– povinný obsah propozícií, účasť pilotov A v súťaži

v 4 – 10.3.2007

– zrýchlené vyhlasovanie rebríčka

– spresnenie platnosti disciplíny

– spresnenie škrtnania disciplín pilota

– rozšírenie poistenia pre prípad súťaže v zahraničí

v 5 – 30.4.2008

– odstránenie (teraz už nepotrebných) odkazov na starý športový poriadok

– zmena bodovacieho vzorca (kvôli použitiu GAP2002 s programom FS):

– 10% pilotov v cieľi (namiesto 15),

– 1000 bodov aj pri nedosiahnutí cieľa,

– použitie „Leading points“ namiesto „Departure points“,

– definovanie situácie, že pilot odštartuje pred otvorením brány,

– pri bodovaní z medzinárodných súťaží sa berú do úvahy aj zahraniční piloti,

– prídanie histórie verzií

v 6 – 30.4.2009

– upresnenie bodovania na medzinárodných súťažiach – zjednodušenie a odstránenie možných nedorozumení (na základe diskusie na súťaži v Podbrezovej 2008)

– povinnosť organizátora zabezpečiť aspoň najnutnejších funkcionárov (propozície)

– drobné úpravy a upresnenia

- formálne zmeny – pridaný úvod (dôsledne oddelený od pravidiel) a preusporiadaná časť pravidiel.

- úprava pravidiel pre súťaženie v iných triedach ako je O-1

v 7 – 5.5.2010

- povinné používanie 3D GPS prístrojov, pravidiel pre kontrolu výšky

- preusporiadané

v 8 – 13.6.2011

- zníženie minimálneho počtu pilotov pre platnosť disciplíny – z 8 na 6 (odsek 2.3, paragraf 13)

v 9 – 14.2.2014

- zmenšenie počtu započítaných disciplín zo 7 na 4 a viac (odsek 2.3, paragraf 11)

- zrušenie minimálneho počtu pilotov pre platnosť disciplíny (odsek 2.3, paragraf 13)

- pilotovi kvalifikácie A môže povoliť účasť na súťaži inštruktor (odsek 3.3, paragraf 20)