

# Sportovní řád pro soutěže v přeletech konané svazem paraglidingu LAA ČR

## 1. Všeobecné informace

### 1.1. Druhy soutěží

Soutěže vyhlášené a podporované svazem paraglidingu LAA ČR:

Ligová soutěž (dále jen Liga), Mistrovství České Republiky v paraglidingu (dále jen MČR)

### 1.2. Podmínky pořádání soutěží

Termíny soutěží musí být zveřejněny v dostatečném předstihu a jejich konání musí být schváleno Sportovní komisí (dále jen SK). Pořadatel zveřejní propozice soutěže na svých webových stránkách nebo jiným vhodným způsobem prostřednictvím sítě internet (například na stránkách Svazu PG) nejpozději 1 měsíc před pořádáním soutěže. Pořadatel zveřejní formulář nebo emailovou adresu pro přihlášení soutěžících nejpozději 1 měsíc před pořádáním soutěže. Pořadatel zveřejní seznam přihlášených soutěžících a bude udržovat seznam pokud možno aktuální. Pořadatel přijme do soutěže pilota, který splní podmínky podle bodu 1.3 a zaplatí startovné ve stanoveném termínu. Další podmínky může upřesnit SK v rámci vypsání výběrového řízení na pořadatele soutěží.

### 1.3. Podmínky účasti soutěžících

Pilot musí dodržovat pravidla provozu SLZ, pravidla létání a další právní předpisy i s ohledem na zemi konání.

Pilot musí mít

- platný pilotní průkaz odpovídající kategorii padákového kluzáku na kterém se bude v soutěži účastnit
- platný technický průkaz padákového kluzáku na kterém se bude v soutěži účastnit nebo platnou technickou prohlídku u padáku starších dvou let
- pojištění odpovědnosti
- záchranný (záložní) padák a helmu
- mobilní telefon nebo vysílačku umístěné v dosahu pilota za letu nebo při nouzovém přistání
- případně FAI licenci pokud to propozice závodu vyžadují

### 1.4. Působnost

Tento soutěžní řád je platný od 1. února 2017, vztahuje se na soutěže uvedené v bodě 1.1. a na soutěže, které se na tento sportovní řád ve svých pravidlech/propozicích odkazují. Problémy, které tento řád neřeší, se posuzují podle platné verze "FAI sporting code no.7" a FAI General Section. V případě, že dojde k rozporu mezi tímto řádem a směrnicemi FAI, bude brán zřetel na tento soutěžní řád.

## 1.5. Startovné:

Startovné musí zahrnovat:

- poplatky za použití ploch pro start a přistání
- zpracování a vyhlášení výsledků
- vývoz závodníků a jejich vybavení na start pokud je to možné
- svoz závodníků z tratě do místa konání soutěže (HQ)

## 2. Administrativa

### 2.1. Činovníci soutěže

#### 2.1.1. Ředitel soutěže

Zodpovídá za organizaci soutěže, za správnost bodování, za ověřování dosažených výsledků a rekordů a za dodržování bezpečnostních pravidel z hlediska organizace soutěže. Zodpovídá též za organizaci na startu pokud neurčí odpovědného zástupce. Projednává stížnosti a vynáší rozhodnutí. Je oprávněn si vybrat svého zástupce a další pomocníky. Po ukončení soutěžních kol která organizoval, zálohuje track-logy a spolu s neoficiálními výsledky a vypsányými disciplínami je v případě nevyřešených protestů zašle SK na LAA ČR.

#### 2.1.2. Výbor pilotů – Task komise

Jeho členy jsou zvolení zástupci soutěžících pilotů. Volba se koná veřejným hlasováním soutěžících na prvním briefingu soutěže. Zájemci z řad pilotů si požádají o zařazení do komise během registrace. Na základě informací o stavu počasí navrhuje výbor pilotů řediteli soutěže letovou úlohu. Výbor pilotů je tří až pětičlenný a měl by v něm být minimálně jeden pilot se znalostí místní situace.

#### 2.1.3. Bezpečnostní komise - Safety komise

Její členi jsou zvolení zástupci soutěžících pilotů. Volba se koná veřejným hlasováním soutěžících na prvním briefingu soutěže. Zájemci z řad pilotů si požádají o zařazení do komise během registrace. Komise je tří až pětičlenná a má právo zastavit, či zrušit kolo v případě nebezpečných letových podmínek. Má právo veta při stavbě trati.

### 2.2. Briefing

Ředitel soutěže (pomocník) vede briefing před každým letovým úkolem. Ten musí obsahovat kompletní meteorologické a operační informace, nutné pro splnění letového úkolu. Letový úkol (task) musí být zapsán na informační tabuli (task board), která bude umístěna v prostoru startu. Ředitel soutěže (pomocník) alespoň na prvním briefingu upozorní piloty na vzdušné prostory v letové oblasti. Ředitel soutěže (pomocník) může na briefingu definovat zakázané vzdušné prostory nebo výškový limit letu. Toto provede vždy vyznačením na informační tabuli s letovou úlohou pomocí předem definovaných traťových bodů, vyznačením v mapě nebo jiným vhodným způsobem. Ředitel soutěže (pomocník) je povinen na každém briefingu upřesnit, kdy a kde se bude konat další briefing. Ředitel soutěže (pomocník) je

povinen alespoň na prvním briefingu před letovým úkolem oznámit místo a čas stahování tracklogů pokud není využíván systém přihlášení tracklogu na server (např.: xcontest, livetracking atp.). Soutěžící je povinen se zúčastňovat briefingů.

### **2.3. Odpovědnost pilotů**

Všichni piloti jsou zodpovědní za dodržování soutěžních pravidel a pravidel létání dle platných směrnic. Piloti se účastní soutěže na vlastní zodpovědnost.

### **2.4. Stížnosti a protesty**

- Účelem stížnosti je náprava porušení tohoto sportovního řádu, nebo sportovního řádu FAI, kterého se dopustili organizátoři, nebo jiní soutěžící v průběhu soutěže.
- Podává se řediteli soutěže ústní formou do 1 hodiny po zveřejnění předběžných výsledků.
- Stížnost musí být řešena bezodkladně.
- Není-li stěžovatel spokojen s výsledkem stížnosti, může podat protest řediteli soutěže spolu se zálohou 400 Kč. Stížnost se podává písemně (možno i elektronicky - emailem). Stížnost je nutno podat co nejdříve, nejpozději však před začátkem briefingu následujícího letového dne. Tyto protesty řeší ředitel se zástupcem SK.
- Není-li stěžovatel s výsledkem protestu spokojen, je oprávněn podat protest na závod.
- Protest na závod řeší SK LAA ČR. Podává se emailem na adresu [sk@svazpg.cz](mailto:sk@svazpg.cz). Záloha na podání protestu je 2000 Kč. Lhůta k podání je do 7 dnů po skončení závodu.
- Zálohy za protesty se pilotovi vrací, v případě že jsou protesty uznány jako oprávněné.

## **3. Vybavení**

### **3.1. Definice padákového kluzáku (PK)**

Padákový kluzák je bezmotorové letadlo těžší vzduchu, jehož vzlet se uskutečňuje rozběhem pilota a jehož charakter nosné plochy není určován tuhou konstrukcí.

### **3.2. Ztráta a poškození PK**

Při ztrátě nebo poškození PK nad rámec opravitelnosti v místních podmínkách, může ředitel soutěže povolit výměnu PK za identický typ, nebo za typ náležející do stejné výkonnostní kategorie. Povolení je možno vyžádat dodatečně, není-li ředitel soutěže přítomen na startu a hrozí nebezpečí prodlení. Pilot však musí vždy výměnu kluzáku oznámit pomocníkovi zodpovědnému za provoz na startu. V odůvodněných případech se výměna PK v zásadě povoluje.

### **3.3. Pojištění**

Pilot musí být pojištěn ze zákona vůči škodám způsobeným třetí osobě. Pořadatel soutěže v zahraničí musí vyžadovat pojistku platnou v zemi konání. V případě konání soutěže mimo území ČR se doporučuje, aby měl pilot pojištění léčebných výloh platné v dané zemi.

### **3.4. Další vybavení**

- Za letu odstranitelnou zátěží může být jen voda, nebo písek.
- Pevná zátěž musí být za letu neoddělitelnou součástí postroje.
- Záložní padák a přilba jsou povinné.

### **3.5. Použití přístrojů a GPS/GNSS**

- Pilot musí být vybaven výškoměrem a variometrem nebo kombinovaným přístrojem.
- Pilot musí být vybaven alespoň jedním zařízením se záznamem trasy letu (tracklog) - GPS/GNSS viz bod 7
- Pilot musí být vybaven mobilním telefonem. Za letu musí být telefon v dosahu pilota pro případ nouzového přistání.
- doporučuje se vysílačka dle propozic závodu

### **3.6. Reklama**

Reklama je povolena, není-li v rozporu s příslušnými zákony.

### **3.7. Identifikace**

- dle záznamového zařízení viz bod.7.
- dle zařízení livetracking dodaného pořadatelem, pokud se v závodě systém livetracking používá

### **3.8. Vzletová hmotnost**

Vzletová hmotnost je hmotnost pilota (u tandemu pilota a pasažéra), oblečeného do kalhot, trika a obutého, hmotnost výbavy (sedačky, helmy, záložního padáku, přístrojů a přídatné zátěže) a hmotnost vrchlíku. Hmotnost výbavy nesmí přesáhnout 25kg (u pilotů s druhým záložním padákem 28kg). Vzletová hmotnost musí být v rozsahu vzletové hmotnosti příslušného padákového kluzáku stanovené výrobcem. V případě, že pořadatel přistoupí ke kontrole vzletové hmotnosti, může piloty s vybavením zvážit při registraci nebo na startu.

## **4. Start**

### **4.1. Prostor startu**

Startovní prostor musí být zřetelně vyznačen, pokud jsou použita omezení počtu startujících, nebo doby jejich setrvání v prostoru startoviště. Není-li tomu tak, postačuje vymezení startovní plochy pilotům a zúčastněným na předletovém briefingu. Do startovního prostoru je povoleno vstupovat pouze soutěžícím připravujícím se ke startu, řediteli soutěže a jeho pomocníkům. Ředitel soutěže může, po patřičném poučení, povolit vstup do prostoru startoviště dalším osobám, jako jsou fotoreportéři, atp. Detailní podmínky určování pořadí

startu a dobu setrvání pilota v prostoru startu určí pořadatel v závislosti na plánované úloze, rozměrech startoviště a počtu pilotů v soutěži na předstartovním briefingu.

## **4.2. Časové startovní okno**

Čas otevření a uzavření okna určí ředitel soutěže a vyznačí jej na startovní tabuli. Doba, po kterou je okno otevřeno, musí poskytnout dostatek času pro start (vzlet) všech soutěžících. Startovní okno nesmí být otevřeno dříve než 10 minut po ukončení briefingu.

## **4.3. Opakování startu (vzletu)**

Pilot může v rámci časového startovního okna opakovat start libovolně. Opakovaný start jej však posouvá na konec pořadí pro start (vzlet), je-li praktikováno.

## **4.4. Druhy startů**

- pozemní start (pouze disciplína race to goal)
- vzdušný start

Start včetně pozemního bývá definován průletem hranice sektoru virtuální kružnice o daném poloměru (Start Speed Section - SSS), nebo fyzicky vytyčené pásky. Způsob průletu (vlet nebo vyletění), poloměr a poloha jsou definovány v rámci vyhlášení disciplíny.

# **5. Cíl**

## **5.1. Průlet cílové pásky nebo cílového sektoru**

Pilot musí proletět virtuální cílovou páskou v určeném směru nebo vletět do cílového sektoru

## **5.2. Provedení cíle - GOAL**

Cílová páska nemusí být fyzicky vyznačena, za cílovou pásku se považuje virtuální čára procházející cílovým bodem definovaným v rámci disciplíny, která je kolmá na směr k poslednímu OB. Pokud pořadatel neurčí jinak, je její celková délka 400m. Cílový sektor je zpravidla válcovitý sektor (může být kónický) o předem definovaném poloměru kolem cílového bodu. Pokud pořadatel neurčí jinak, poloměr cílového sektoru je 400m.

## **5.3. Konec rychlostní sekce - ESS**

V úloze bývá definován sektor "konec rychlostní sekce" - ESS (End of Speed Section), který je v úloze řazen zpravidla jako předposlední sektor před cílem. Jeho poloměr musí být větší než poloměr cílového sektoru (zpravidla 1000m), pokud je střed ESS a cíle ve stejném bodě. ESS však nemusí mít stejný střed jako cíl. Při protnutí ESS se pilotovi přesává měřit čas.

Pro získání plného počtu bodů z disciplíny musí však pilot proletět cílovou páskou nebo cílový sektor (viz bod 5.2), V případě že není v disciplíně sektor ESS definován měří se čas pilota až do cíle.

## **5.4. Uzavření cíle**

Čas uzavření cílové pásky je vyhlášen na briefingu pilotů. Pilot, který proletí cílovou páskou po tomto čase, nezískává časové body.

## 5.5. Kontrola

Každý pilot je po přistání povinen se ohlásit pořadateli do doby určené na briefingu (například pomocí SMS na stanovené návratové (retrieval) tel. číslo nebo jinak předem stanoveným způsobem) a to zejména při přistání mimo cíl. V případě přistání v cíli může být za ohlášení se pořadateli považováno též stažení záznamu trasy ze záznamového zařízení, odevzdání zařízení pro livetracking, nahrání tracklogu na vzdálený server. Tyto úkony provede pilot neprodleně po přistání. Pilot je povinen bezpečně přistát do 15 minut od uzavření cíle a to i při nedoletění do cíle před uzavřením cíle. Tato praxe zabraňuje organizování zbytečných záchranných akcí.

## 6. Lety

### 6.1. Měření času

- Pro veškeré měření času se používá čas podle GPS/GNSS (měří se s přesností na sekundy).
- Startovní čas pilota je dán okamžikem:
  - odpoutání pilota od země nebo průletu hranic startovního sektoru dle 4.4.
  - otevřením okna (závod k cíli)
  - otevřením startu (vzdušný start)
- Cílový čas pilota je dán okamžikem platného průletu ESS sektoru (viz bod 5.3) pokud je definován. Pokud není ESS sektor definován, je cílový čas dán okamžikem průletu cílové pásky nebo cílového sektoru.

### 6.2. Měření vzdáleností

- Vzdálenost je kalkulována schváleným vyhodnocovacím software, doporučuje se program FS ([fs.fai.org](http://fs.fai.org))
- Při nedoletěné trati se od délky trasy k nedosaženému otočnému bodu, nebo cíli, odečítá nejmenší dosažená vzdálenost k tomuto bodu.

### 6.3. Disciplíny

#### 6.3.1. Cílový rychlostní let – Speed run

Piloti musí uletět vzdálenost do určeného cíle v co nejkratším čase. Trať je volena s nebo bez otočných bodů. Start je individuální, v průběhu otevřeného okna.

#### 6.3.2. Závod k cíli – Race to goal

Piloti letí trasu bez, nebo s otočnými body. Start pilotů je společný v otevřeném startovním okně. První pilot v cíli je zpravidla vítězem.

#### 6.3.3. Volný přelet

Maximální uletěná vzdálenost v určeném koridoru.

#### **6.3.4. Jiné disciplíny**

Organizátor může do závodu zařadit jiné disciplíny např. AAT. Zařazení takovýchto disciplín do závodu musí být uveden v propozicích závodu a musí být předem schváleno Sportovní komisí. Organizátor musí v propozicích závodu a na briefingu před disciplínou seznámit piloty s pravidly a bodováním těchto disciplín.

#### **6.4. Opakování letu**

Pokud se závodník vydal na trať, nesmí opakovat let. Vydáním se na trať je v tomto případě rozuměno proletění hranice startovního sektoru. Případnou jinou místní úpravu musí ředitel závodu vyhlásit na briefingu před danou úlohou.

#### **6.5. Přistání na záložním padáku**

Při přistání na záložním padáku je pilot povinen okamžitě oznámit pořadateli svůj stav a přibližnou polohu. Do úlohy se pilotovi započítává největší dosažená vzdálenost.

#### **6.6. Platnost disciplíny – kola**

- Platnost disciplíny určuje vyhodnocovací systém schválený Sportovní komisí na dané období (nastavení parametrů GAP).
- Minimální počet pilotů bodujících v kole nezbytný pro uznání kola je stanoven na 15. Za bodujícího pilota je považován i pilot, který provedl vzlet, ale skórovacím systémem mu bylo přiděleno 0 bodů.

## **7. Použití GPS/GNSS**

### **7.1. Pravidla pro ověřování letu pomocí GPS/GNSS**

Každý pilot je zodpovědný za výběr svého záznamového zařízení GPS/GNSS. Pilot je osobně odpovědný za nepřerušovaný záznam letu (tracklog). Piloti musí používat záznamová zařízení, která jsou kompatibilní s používaným softwarem pro ověřování letu. Záznamové zařízení může trasové body ukládat do souboru ve formátu IGC. Každý IGC soubor musí obsahovat platný bezpečnostní G-record. Pilot smí použít několik záznamových zařízení pro ověření letu a zálohu dat a smí odevzdat k posouzení více letových záznamů. Ze všech řádně pořízených letových dat budou uznána ta, která pilotovi zajistí nejlepší pozici. Záznamy nelze slučovat. V případě použití systému vzdáleného nahrání tracklogu na server (např. xcontest, livetracking) musí být pilot schopen organizátorovi předložit záznamové zařízení s uloženým záznamem letu. Záznam letu musí být v záznamovém zařízení uchován pro případ kontroly minimálně do briefingu v dalším letovém dni.

### **7.2. Sektory**

Soutěže budou probíhat na základě užití válcových sektorů. Poloměr bude zpravidla 400 m. Fyzické prvky na zemi budou brány v potaz pouze jako vodítko. Otočné body soutěže budou

tvořit body určené zadanými souřadnicemi. Je možno použít i válcový sektor libovolného průměru.

### 7.3. Všeobecná ověřovací pravidla

- Pokud cíle není dosaženo, za konec letu bude považován bod záznamu nejbližší danému cíli či otočnému bodu (kterého nebylo dosaženo) nebo pokud je úloha otevřený let, za konec letu bude považován bod záznamu, který pilotovi dává nejlepší umístění.
- Ověřovací software potvrdí, že všechny body užití k ověření letu vykazují odpovídající čas (např. určitý den, v rozmezí začátku a konce úlohy se správnou chronologií startu a otočných bodů.
- Pořadatel závodu má právo odmítnout jakýkoliv záznam nebo jeho část, pokud usoudí, že údaje nejsou pravdivé.
- Pokud je úloha přerušena (zastavena) piloti mohou být bodováni až po časový bod, kdy byla úloha zastavena minus 5 minut. Piloti smějí předložit k posouzení záznamu o konci letu jako poslední platný záznamový bod, který ukončení úlohy předcházet, či jejich nejlepší umístění na trati před ukončením úlohy. Jiné způsoby ověřování letu nebudou přípustné v případě zastavení úlohy.
- Pokud je to na briefingu vyhlášeno, musí piloti podepsat potvrzení startu. Pilot který podepíše potvrzení startu je povinen se po absolvování disciplíny organizátorem definovaným způsobem ohlásit viz bod 5.5. V případě, že tak neučiní, může být použita penalizace.

### 7.4. Ověření letu

Pilot dokumentuje pomocí záznamového zařízení GPS/GNSS start, všechny otočné body v daném pořadí a cíl.

#### 7.4.1. Dokumentace startovního bodu, otočných bodů a cílového bodu

Záznam musí obsahovat bod uvnitř sektoru. Před bodem (resp. dvojicí bodů) dokumentující traťový bod musí záznam obsahovat nejméně 2 minuty údajů a nejméně 5 bodů nepřerušovaného záznamu. Po bodu (resp. dvojici bodů) dokumentující traťový bod musí záznam obsahovat nejméně 2 minuty údajů a nejméně 5 bodů nepřerušovaného záznamu. Nepřerušovaný záznam letu je takový, kdy každý z po sobě jdoucích bodů je vzdálen maximálně 30 vteřin od předchozího. Pokud vyhodnocovatel usoudí, že k přerušování záznamu došlo úmyslně z důvodu narušení zakázaného prostoru nebo porušení maximální povolené výšky, nemusí být tracklog přijat a pilot může být za takovéto chování diskvalifikován.

#### 7.4.2. Dokumentace nedoletění do cíle

Pokud pilot nedosáhne cíle, za konec letu se mu počítá ten bod záznamu, který je nejbližší k nedosaženému traťovému bodu, a pro který navíc záznam obsahuje:

- nejméně 2 minuty údajů a nejméně 5 bodů nepřerušovaného záznamu před tímto bodem
- nejméně 2 minuty údajů a nejméně 5 bodů nepřerušovaného záznamu po tomto bodu



### **7.4.3. Měření startovního času**

V závislosti na vyhlášené disciplíně se čas může měřit od prvního nebo posledního průletu hranicí startovního sektoru.

### **7.4.4. Měření cílového času**

Cílový čas je dán prvním průletem hranicí ESS sektoru pokud je definován nebo hranicí cílové pásky či cílového sektoru.

## **8. Bezpečnost**

### **8.1. Pomoc**

Jakmile pilot přistane, je povinen okamžitě sbalit padák. Pokud je padák rozložen na zemi, znamená to "potřebuji pomoc". Pilot který je svědkem nehody, je povinen, pokud má možnost, uvědomit organizátory. Pilotovi, který přeruší soutěžní let za účelem pomoci pilotovi v nouzi, budou přiznány body podle rozhodnutí ředitele soutěže.

### **8.2. Předcházení kolizím**

Směr kroužení v termice v prostoru startu ve startovním sektoru bude ředitelem soutěže upřesněn před každým soutěžním dnem na briefingu pilotů. Každý soutěžící je povinen dodržovat pravidla pro vyhýbání a létání v termice podle ZL - 1.

### **8.3. Záchranný vrtulník**

Přibližuje-li se do prostoru záchranná helikoptéra, jsou piloti povinni tento prostor urychleně opustit.

### **8.4. Pozastavení startu, přerušení a zrušení kola**

Ředitel soutěže může

- pozastavit start, z důvodu nebezpečných podmínek na startu. Je-li start pozastaven na krátkou dobu kolo nemusí být zrušeno
- zrušit kolo z důvodu nebezpečných nebo nevhodných podmínek než odstartuje první pilot.
- přerušit kolo, pokud někteří (nebo všichni) piloti odstartovali, z důvodu nebezpečných podmínek.

Přerušené kolo bude platné pokud je doba mezi startem a přerušením větší než jedna hodina u Race to goal. V ostatních případech musí uplynout alespoň jedna hodina od startu posledního pilota, aby bylo kolo platné.

### **8.5. Signalizace**

Organizátoři mohou pro signalizaci použít těchto prostředků:

### 8.5.1. Rádiové prostředky

Musí být určena alespoň jedna bezpečnostní frekvence, na které organizátoři uvědomují piloty o zrušení či přerušení kola, o přiletu záchranného vrtulníku atd. Zároveň slouží tato frekvence pilotům pro hlášení o nehodách. Komunikační prostředky smí být piloty využívány ke komunikaci na bezpečnostní frekvenci pouze pro oznamování situace organizačnímu týmu.

### 8.5.2. Kouřový - světelný signál, jiné prostředky.

- červená: příkaz k okamžitému přistání
- bílá: kolo je zrušeno

Prostředky: dýmavnice, světlice, případně kříž (velikosti dvou překřížených padáků) na zemi v místě určeném na briefingu.

## 9. Výsledky

### 9.1. Předběžné výsledky jednotlivého kola

Pořadatel je povinen zveřejnit předběžné výsledky každého soutěžního kola nejpozději hodinu před prvním briefingem následujícího kola na místě, které bylo určeno na předchozím briefingu. Tyto výsledky jsou založeny pouze na hlášení pilotů a záznamech organizátorů. Musí obsahovat:

- pořadí pilota
- startovní číslo pilota
- jméno a příjmení pilota
- čas vzletu s přesností na sekundy
- čas přistání s přesností na sekundy (doletěl-li pilot do cíle)
- uletěnou vzdálenost (s přesností na stovky metrů)
- body pilota

Je-li disciplína poslední letovou disciplínou, musí být soutěžícím nejpozději na předletovém briefingu oznámeno, v kolik hodin budou předběžné výsledky zveřejněny. Pokud dojde k těžkostem s vyhodnocováním, může organizátor na daném místě v danou hodinu, zveřejnit novou informaci.

### 9.2. Neoficiální výsledky

Čas zveřejnění neoficiálních výsledků musí ohlásit ředitel soutěže na briefingu.

### 9.3. Oficiální výsledky

Oficiální výsledky se zveřejňují až po vyřešení všech stížností a protestů na nástěnce v místě konání závodu (HQ) nebo na webových stránkách organizátora. Organizátor je povinen nejpozději do 1 měsíce od ukončení závodu zaslat výsledky emailem na [sk@svazpg.cz](mailto:sk@svazpg.cz) ve strojově zpracovatelné podobě (formát html, pdf, txt; nikoliv však obrázků nebo fotografií). Doporučuje se výsledková listina ve formátu tak jak ji generuje vyhodnocovací software FS ([fs.fai.org](http://fs.fai.org)). Výsledky závodů budou později též dostupné na internetové adrese [www.svazpg.cz](http://www.svazpg.cz)

## 10. Bodování

### 10.1. Body v jednotlivém kole

Pro soutěž MČR a ligové soutěže se používá systém GAP. Parametry GAPu musí být zveřejněny před zahájením první úlohy a nesmí být v průběhu závodu měněny. Doporučené nastavení GAPu je zveřejněno na webových stránkách [www.svazpg.cz](http://www.svazpg.cz). Použití jiného bodového systému než GAP musí být schváleno Sportovní komisí před zahájením registrace do závodu a piloti na to musí být výslovně upozorněni v propozicích závodu. Alternativní bodový systém musí být vždy 1000-bodový a jeho úplný popis musí být uveřejněn před zahájením registrace do závodu v propozicích závodu (buď přímo nebo odkazem na jiný zdroj s popisem).

### 10.2. Body v ročníku ligy celkově

Do celkových výsledků České Ligy se každému pilotu započítává určitý počet jeho nejlépe bodovaných kol. Tento počet je stanoven na základě celkového počtu odletěných kol v celém seriálu ligy takto:

pro  $N \leq 3$  platí  $Z = N$

pro  $N > 3$  platí  $Z = \text{round}((N-4)/2)+3$

kde  $N$  je počet odletěných kol

$Z$  je počet započítávaných kol

round() je funkce zaokrouhlení na celá čísla

viz tabulka pro prvních 18 odletěných kol

počet odletěných kol	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
počet započítávaných kol	1	2	3	3	4	4	5	5	6	6	7	7	8	8	9	9	10	10

## 11. Tituly a vítězství v kategoriích

### Mistrovství ČR

- Pořadatel má povinnost vyhlásit na závodě MČR celkové české pořadí a kategorii českých žen - pilotek, pokud je splněn požadavek minimálního počtu 5 pilotů v kategorii.
- Titul mistr České Republiky získá vítěz celkového českého pořadí a titul Mistryně ČR získá vítězka českého pořadí žen.
- V kategorii českých pilotů se může umístit pilot s českým občanstvím, českým pilotním průkazem nebo s trvalým bydlištěm na území ČR.

## **Seriál závodů České Ligy**

- Pořadí v seriálu České Ligy se počítá ze všech odletěných kol podle pravidel určených v bodě 10.2
- V celkovém pořadí České Ligy se vyhlašují kategorie standard, sport, open a ženy, pokud v kategorii soutěží alespoň 5 pilotů (pilotek).
- Umístit se v celkovém pořadí České Ligy v libovolné kategorii mohou pouze piloti s platnou českou pilotní licenci, českým občanstvím nebo trvalým pobytem na území ČR.
- Do pořadí standard se pilotovi započítají výsledky z kol, která odletěl na křídle certifikovaném v kategorii EN-A nebo EN-B.
- Do pořadí sport se pilotovi započítají výsledky z kol, která odletěl na křídle kategorie nejméně EN-C.
- Do pořadí open se pilotovi započítají všechna odletěná kola.

## **12. Penalizace**

### **12.1. chybí bod track-logu v startovním sektoru záznamu GPS/GNSS**

0 bodů v kole

### **12.2. výměna PK za jiný bez oznámení**

diskvalifikace v kole

### **12.3. létání v mraku**

V případě nechtěného nasátí do mraku musí pilot prokázat, že k nasátí došlo nechtěně, silným stoupavým proudem, jehož sílu pilot podcenil. Pilot musí bezpečně opustit mrak a vně mraku neprodleně bezpečně sestoupat pod úroveň základny mraku, například sestupnou spirálou nebo letem na uších tak, aby to bylo na záznamu letu zřetelné. V prvním případě neúmyslného letu v mraku může být pilot pouze napomenut. V případě opakovaného nebo úmyslného létání v mraku může být pilot v kole diskvalifikován.

### **12.4. nerespektování pokynů ředitele startovní plochy v prostoru startu**

napomenutí, diskvalifikace v kole

### **12.5. chybný průlet cílovou páskou nebo sektorem**

ztráta časových bodů

### **12.6. nepředložení záznamového zařízení GPS/GNSS v určenou dobu**

0 bodů v kole

### **12.7. let po časovém limitu / deadline**

0 bodů v kole

## **12.8. narušení vzdušného prostoru nebo překročení maximální povolené výšky letu**

V případě narušení vzdušného prostoru vertikálně nebo horizontálně nebo maximální povolené výšky letu může být pilot penalizován, pokud není stanoveno na předletovém briefingu jinak (např. vyjednání letu v prostoru s ŘLP). Pokud není stanoveno jinak, tak se pro účely posouzení narušení/nenarušení v rámci závodu uvažuje GPS/GNSS výška uvedená v záznamu letu (tracklogu).

Bodová penalizace je dána vzorečkem:

$P = N * ( B / 100 )$ , pro  $N = 1 \sim 100$  metrů,

$P = B$ , pro  $N > 100$  metrů,

kde  $P$  počet bodů penalizace v tasku

$B$  je počet bodů pilota v tasku, které by měl bez penalizace

$N$  je maximální narušení prostoru v metrech. Uvažuje se nejkratší vzdálenost na hranici prostoru, horizontální nebo vertikální, podle toho co je menší, v místě maximálního narušení prostoru.

## **12.9. ostatní**

V ostatních případech stanovuje penalizaci organizátor v propozicích. Není-li tomu tak, stanoví rozsah penalizace v konkrétním případě ředitel závodu společně s výborem pilotů - task komisí.

## **13. Lokální pravidla**

V případě závodu České Ligy a MČR se může organizátor v lokálních pravidlech závodu odchýlit od Sportovního řádu. V takovém případě musí být lokální pravidla schválena Sportovní komisí Svazu PG před konáním závodu a na prvním briefingu závodu musí organizátor soutěže seznámit piloty s pravidly soutěže v bodech, kde se odchyluje od Sportovního řádu Svazu PG.