



# Sportovní řád FAI

*Fédération  
Aéronautique  
Internationale*

---

## Díl 3 – Kluzáky

TŘÍDA D (Kluzáky)  
Zahrnuje třídu DM (motorové kluzák)  
Vydání 1999 – ZM7

*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*

Tento doplněk je platný od 1. října 2006

## MEZINÁRODNÍ LETECKÁ FEDERACE

Avenue Mon Repos 24  
CH 1005 - Lausanne  
Switzerland

*<http://www.fai.org>*  
e-mail: *[sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)*

Copyright 2004

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 výše uvedenou poznámku, týkající se vydavatelského práva.

Je nutno vzít v úvahu, že jakýkoliv produkt, proces nebo technologie, popsané v tomto dokumentu, může být předmětem jiných duševních vlastnických práv, vyhrazených Mezinárodní leteckou federací nebo jinými subjekty a tímto dokumentem není libovolně použitelná.

## Práva k Mezinárodním sportovním podnikům FAI

Všechny mezinárodní sportovní podniky, pořádané úplně nebo částečně podle pravidel Sportovního řádu<sup>1</sup> Mezinárodní letecké federace (FAI) se nazývají *Mezinárodní sportovní podniky FAI*<sup>2</sup>. Podle Statutu FAI<sup>3</sup>, FAI vlastní a kontroluje všechna práva, týkající se Mezinárodních sportovních podniků FAI. Členové FAI<sup>4</sup> musí na svých národních územích<sup>5</sup> prosazovat vlastnictví práv Mezinárodní letecké federace na jejich mezinárodních sportovních podnicích a požadovat, aby byly registrovány v Mezinárodním sportovním kalendáři FAI<sup>6</sup>.

Pro povolení a oprávnění využít jakákoliv práva k jakýmkoliv obchodním aktivitám při těchto podnicích včetně neomezené reklamy na nebo pro tyto podniky (použití jména nebo loga pro zboží a použití zvukových nebo obrazových záznamů, pořízených elektronicky či jiným způsobem či jejich přenášení v reálném čase) musí být získán předem souhlas FAI. To se týká zvláště všech práv k použití jakéhokoliv materiálu, elektronického či jiného, který je součástí jakékoliv metody nebo systému pro rozhodování, bodování či vyhodnocování výkonu nebo využití informací při jakémkoliv Mezinárodním sportovním podniku FAI<sup>7</sup>.

Každá letecká sportovní komise FAI<sup>8</sup> je oprávněna vyjednávat před uzavřením dohod jménem FAI se členy FAI nebo jinými příslušnými subjekty o převedení všech práv nebo jejich části při jakémkoliv mezinárodním sportovním podniku (s výjimkou podniků Světových leteckých her<sup>9</sup>), který je zorganizován úplně nebo částečně podle dílu Sportovního řádu<sup>10</sup>, za který je tato komise odpovědná<sup>11</sup>. Jakýkoliv takový převod práv musí být zakotven v „Organizátorské smlouvě“<sup>12</sup>, jak je popsána v platném znění Stanov FAI, kapitola 1, odstavec 1.2 *Pravidla pro převod práv k Mezinárodním sportovním podnikům FAI*.

Jakákoliv 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 jsou uvedena výše. Tam, kde nebyl převod práv formálně uskutečněn, ponechává si FAI všechna práva k podniku. Bez ohledu na jakoukoliv dohodu či převod práv, má FAI zdarma pro vlastní archivní účely a nebo propagační použití, úplný přístup k jakémukoliv zvukovému nebo obrazovému záznamu jakéhokoliv Sportovního podniku FAI a má kdykoliv možnost si vyhradit právo získat zdarma jakoukoliv část nebo všechny části podniku, které byly zaznamenány, filmovány či fotografovány k výše uvedeným účelům.

---

<sup>1</sup> Statut FAI, kapitola 1, odst. 1.6

<sup>2</sup> Sportovní řád FAI, Všeobecný díl, kapitola 3, odst. 3.1.3

<sup>3</sup> Statut FAI, kapitola 1, odst. 1.8.1.

<sup>4</sup> Statut FAI, kapitola 5, odst. 5.1.1.2; 5.5; 5.6; 5.6.1.6

<sup>5</sup> Stanovy FAI, kapitola 1, odst. 1.2.1

<sup>6</sup> Statut FAI, kapitola 2, odst. 2.3.2.2.5

<sup>7</sup> Stanovy FAI, kapitola 1, odst. 1.2.3

<sup>8</sup> Statut FAI, kapitola 5, odst. 5.1.1.2; 5.5; 5.6; 5.6.1.6

<sup>9</sup> Sportovní řád FAI, Všeobecný díl, kapitola 3, odst. 3.1.7

<sup>10</sup> Sportovní řád FAI, Všeobecný díl, kapitola 1, odst. 1.2 a 1.4

<sup>11</sup> Statut FAI, kapitola 5, odst. 5.6.3

<sup>12</sup> Stanovy FAI, kapitola 1, odst. 1.2.2

#### **UPOZORNĚNÍ**

*Na schůzi IGC v roce 2004 bylo rozhodnuto, že v budoucnosti ověření splnění podmínek pro získání odznaků bude vyžadovat letový zapisovač. Ostatní způsoby ověřování, které jsou popsány v tomto vydání Sportovního řádu nebudou dále akceptovány.*



**Mezinárodní  
letecká  
federace**

## **Sportovní řád FAI díl 3 - Kluzáky**

*Sportovní řád FAI pro kluzáky („Řád“) stanoví pravidla a postupy, užívané k ověřování plachtařských výkonů. Podstatou těchto pravidel je zabezpečit, že plachtařského výkonu je dosaženo na určité úrovni a jeho ověřování a dokazování je shodné pro všechny lety. Postupy při podávání důkazů Oficiálními pozorovateli a Národními leteckými sportovními orgány musí zajišťovat, že tato pravidla jsou používána v duchu poctivé hry a soutěžení.*

*Pokud se v tomto řádu vyskytují slova a fráze, uvedené v textu kapitoly malými velkými písmeny, znamená to, že mají jasnou definici, používanou tímto řádem. V dalších kapitolách pro tato slova a fráze již tento způsob není použit.*

*Odkazy mimo kapitolu jsou uskutečněny číslem odstavce.*

*Text kurzívou má informativní povahu a není součástí pravidel a propozic tohoto Řádu.*

## Záznam o změnách (ZL)

Formální změny jsou zveřejňovány sekretariátem FAI, který vystupuje jménem Mezinárodní plachtařské komise (International Gliding Commission - IGC). Za distribuci v rámci jednotlivých zemí odpovídá organizace provádějící národní kontrolu leteckých sportů (National Airsport Control - NAC), která má povinnost poskytovat změny všem držitelům Sportovního řádu díl 3 a informovat kluby, Oficiální pozorovatele a ostatní zainteresované strany. Tento změnový list platí pouze pro Sportovní řád - díl 3 (základní část) - zvláštní záznamy platí pro přílohy ke Sportovnímu řádu - díl 3.

Změny mohou být navrhovány specialistovi, určenému IGC pro tento dokument, a to buď přímo nebo prostřednictvím Sekretariátu FAI v Lausanne (adresa uvedena níže), při použití formátu, ve kterém je psán text tohoto Řádu.

*Jakmile byly učiněny změny tohoto Řádu, vloží se kopie změnového listu za tuto stranu, aby bylo možno později snadno nalézt předměty změn. Uživatelé si mohou případně nahrát změněný Řád z dokumentů, uvedených na internetových stránkách FAI. Svislá čára na pravé straně jakéhokoliv odstavce znamená, že byl tento změněn posledními změnami.*

ZM #	Platnost změny	Změnu provedl (podpis)	Jméno	Datum provedení změny
1	1. 10. 2000		Aeroklub ČR	1. 3. 2001
2	1. 10. 2001		Aeroklub ČR	1.10.2001
3	1.10.2002		Aeroklub ČR	1.10.2002
4	1.10.2003		Aeroklub ČR	1.10.2003
5	1.10.2004		Aeroklub ČR	1.10.2004
6	1.10.2005		Aeroklub ČR	1.10.2005
7	1.10.2006		Aeroklub ČR	1.10.2006

### Fédération Aéronautique Internationale

Avenue Mon Repos 24  
CH 1005 - Lausanne  
Switzerland

Tel: +41 21 345 1070 Fax +41 21 345 1077

<http://www.fai.org/gliding/>

e-mail: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)

Český dodatek: AEROKLUB ČESKÉ REPUBLIKY, U Mlýna 3, 141 00 Praha 4 - Spořilov

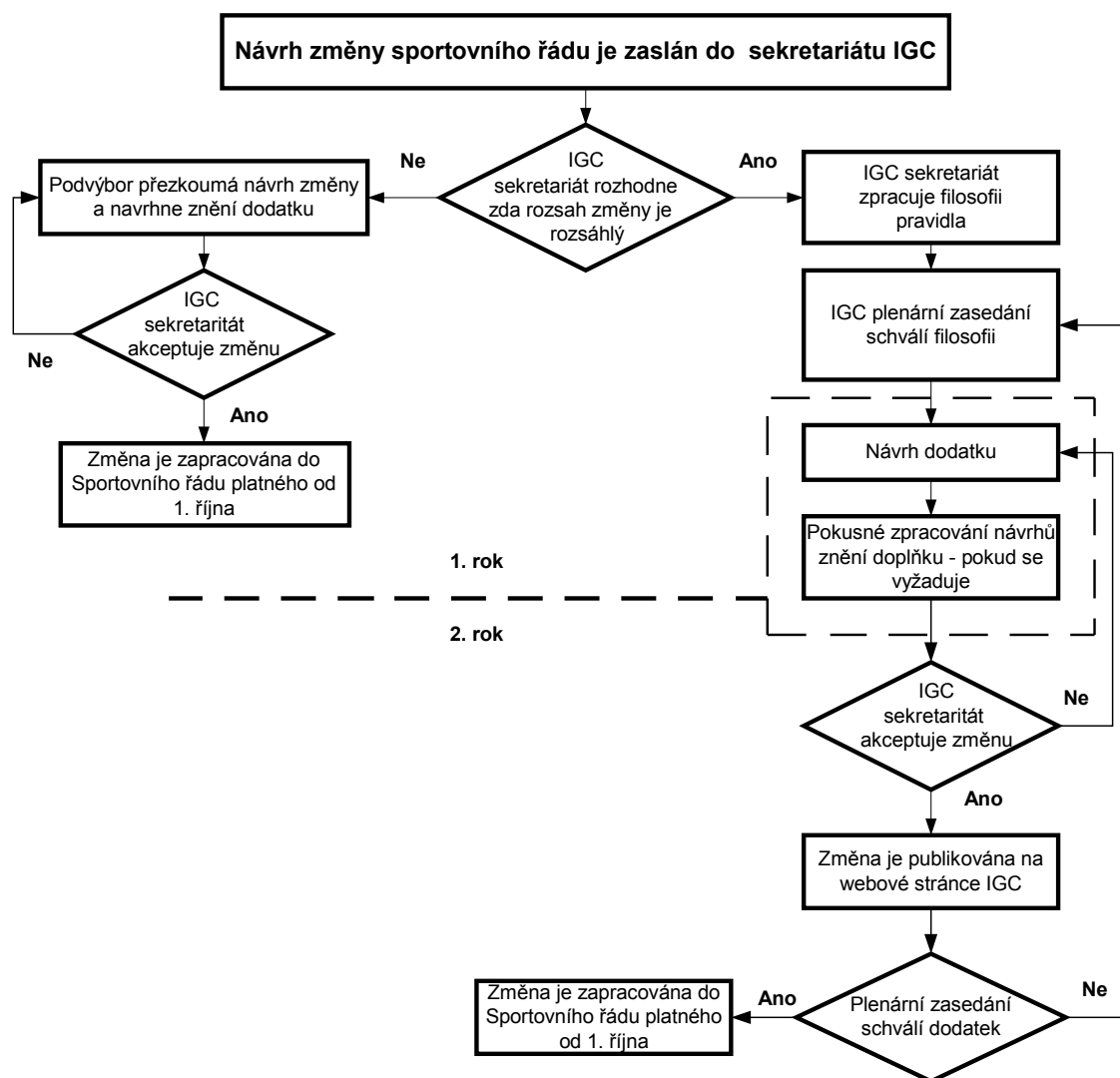
Tel: +420-2-72761833, +420-2-72762457, +420-2-72765792

FAX: +420-2-72761833, +420-2-72765792

<http://www.aeroklub.cz>

e-mail: [secret@aeroklub.cz](mailto:secret@aeroklub.cz)

## Proces schvalování návrhů změn sportovního řádu



Jestliže jsou doplňky zapracovány do textu Sportovního řádu, kopie seznamu změn s instrukcemi musí být vložena za tuto stránku tak, aby mohly být snadno rozpoznány předměty dotyčných změn. Jinou cestou je stažení vyzměňovaného Sportovního řádu přímo ze stránky dokumentů na webové stránce FAI.

Nejnovější změny jsou označeny kolmou čarou na pravé straně příslušného odstavce, který byl změněn - viz. ukázka.

## OBSAH

Odstavec		Strana
	<b>Kapitola 1 Všeobecná pravidla a definice</b>	
1.0	Všeobecně .....	2
1.1	Definice letových termínů .....	3
1.2	Definice plachtařských veličin a jejich měření .....	4
1.3	Ostatní definice .....	5
1.4	Druhy plachtařských výkonů .....	5
	<b>Kapitola 2 Odznaky FAI</b>	
2.0	Všeobecně .....	8
2.1	Požadavky na získání odznaků .....	8
2.2	Vyobrazení odznaků .....	9
	<b>Kapitola 3 Světové plachtařské rekordy</b>	
3.0	Všeobecně .....	10
3.1	Kategorie, třídy a druhy rekordů .....	10
3.1.4	Tabulka 1 - druhy rekordních letů .....	11
3.2	Časové lhůty při rekordních pokusech .....	12
	<b>Kapitola 4 Ověřovací požadavky a metody</b>	
4.1	Požadavky na letové údaje .....	13
4.2	Prohlášení .....	13
4.3	Ověřování letových údajů .....	14
4.4	Výpočty a kalibrace .....	15
4.4.3	Tabulka 2 - minimální požadavky - údaje .....	16
4.4.4	Tabulka 3 - minimální požadavky - přesnost .....	16
4.5	Měření a dokazování času .....	18
4.6	Měření a dokazování polohy .....	19
4.7	Dokazování a kontrola výšky .....	22
4.8	Dokazování a kontrola použití pohonu .....	23
	<b>Kapitola 5 Oficiální pozorovatelé</b>	
5.1	Pravomoci .....	25
5.2	Potvrzování událostí .....	26
	<b>Kapitola 6 Potvrzení a důkazy</b>	
6.0	Všeobecně .....	28
6.1	Barogram .....	28
6.2	Potvrzení o přistání .....	28
6.3	Potvrzení o kalibraci barografu .....	28
6.4	Prohlášení o kalibraci zařízení pro měření času .....	28
6.5	Formuláře FAI pro hlášení rekordů .....	28
	<b>Kapitola 7 Třídy kluzáků a mezinárodní soutěže</b>	
7.0	Všeobecně .....	30
7.1	Soulad s pravidly pro třídy .....	30
7.2	Způsobilost kluzáků .....	30
7.3	Omezení hmotnosti .....	31
7.4	Koeficientování .....	31
7.5	Časové měřítko pro změny třídy .....	31
7.6	Mistrovství světa .....	31
7.7	Soutěžní třídy .....	31
7.8	Mezinárodní soutěže .....	33
	Dodatek A Pravidla pro světová a kontinentální plachtařská mistrovství	
	Dodatek B Požadavky na zařízení, používaná pro uznání letu	
	Dodatek C Příručka Oficiálního pozorovatele a pilota k SRŽ 3	



# Kapitola 1

## VŠEOBECNÁ PRAVIDLA A DEFINICE

### 1.0 VŠEOBECNĚ

1.0.1 Všeobecný díl Sportovního řádu obsahuje všeobecné definice a pravidla, užívaná všemi leteckými sporty. Tento díl (SR3) se věnuje zvláštním pravidlům, užívaným kluzáky (VŠD 2.2.1.4 třída D). Do tohoto dílu jsou rovněž včleněna pravidla pro motorové kluzáky (třída DM).

*Soutěže v akrobacii kluzáků jsou zastřešeny dílem 6, závěsné a padákové kluzáky (VŠD 2.2.1.13, třída O) dílem 7 a ultralehké kluzáky (VŠD 2.2.1.15, třída R) dílem 10.*

1.0.2 Pravidla dílu 3 se užívají při všech plachtařských letech pro získání odznaků FAI a pro světové rekordy.

1.0.3 Díl 3 zahrnuje dodatky, které obsahují zvláštní pravidla a návody:

- a. Dodatek A Zahrnuje pravidla a ostatní náležitosti pro světové a všechny ostatní plachtařské soutěže, schvalované FAI.
- b. Dodatek B Obsahuje požadavky na vybavení, užívané pro uznání letu.
- c. Dodatek C Podává nezávazné návody, způsoby a vzorové výpočty k pomoci Oficiálním pozorovatelům a pilotům, které vyhovují SR3.

*Dokument FAI „Technické specifikace pro letové zapisovače GNSS, schválené Mezinárodní plachtařskou komisí“ podává informace, požadované výrobcí letových zapisovačů.*

1.04 KLUZÁK Kluzák je aerodyn s pevným křídlem, který je schopen stálého plachtového letu a který nemá pohonnou jednotku. Třída D je třídou FAI pro kluzáky a zahrnuje Třidu DM pro motorové kluzáky. Rekordy na kluzácích jsou ustavovány v následujících podtřídách:

- a. VOLNÁ jakýkoliv kluzák,
- b. 15 METROVÁ jakýkoliv kluzák, jehož rozpětí nepřekročí 15.000 mm,
- c. SVĚTOVÁ kluzák PW-5, jak je definován v Kapitole 7.7.5,
- d. ULTRALEHKÁ kluzák s maximální vzletovou hmotností, nepřesahující 220 kg a MICROLIFT kluzák, což je ULTRALEHKÝ kluzák s plošným zatížením, které nepřekračuje 18kg/m<sup>2</sup>  
*MICROLIFT kluzáky nemají samostatné světové rekordy*

Třídy pro mistrovství jsou zahrnuty v Kapitole 7.7.

1.0.5 MOTOROVÝ KLUZÁK Aerodyn s pevným křídlem vybavený pohonnou jednotkou (PJ), který je schopen stálého plachtového letu bez použití PJ.

1.0.6 Podmínky, pravidla a požadavky jsou definovány nejprve v obecnějším smyslu. Jestliže existuje výjimka ze všeobecného pravidla, bude popsána v tom odstavci Řádu, kde se výjimka vyskytuje.

	<b>1.1</b>	<b>DEFINICE LETOVÝCH TERMÍNŮ</b>
<b>PLACHTAŘSKÝ VÝKON</b>	1.1.1	Výkon uskutečněný v části plachtového letu, začínající ve VÝCHOZÍM BODĚ a končící v KONCOVÉM BODĚ. Pohonná jednotka nesmí být během plachtařského výkonu použita.
<b>TRAŽOVÝ BOD</b>	1.1.2	Přesně určený bod nebo bodový objekt na zemském povrchu, popsany slovně a nebo systémem souřadnic. TRAŽOVÝM BODEM může být VÝCHOZÍ BOD, OTOČNÝ BOD nebo KONCOVÝ bod a má příslušnou POZOROVACÍ OBLAST.
<b>RAMENO</b>	1.1.3	Přímá spojnice mezi dvěma po sobě jdoucími TRAŽOVÝMI BODY. Délka RAMENE podléhá opravě podle podmínek v bodu 1.2.11.
<b>TRAŽ</b>	1.1.4	Všechna RAMENA PLACHTAŘSKÉHO VÝKONU.
<b>POZOROVACÍ OBLAST</b>	1.1.5	Vzdušný prostor, do kterého musí kluzák vstoupit, aby bylo uznáno dosažení TRAŽOVÉHO BODU (viz 4.6.2f). Pro jednotlivý PLACHTAŘSKÝ VÝKON smí být použit jen jeden typ POZOROVACÍ OBLASTI (PO). Tvar PO je buď: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. PO - SEKTOR (1.2.9), nebo</li> <li>b. PO – CYLINDR (1.2.10). Tento PO může být použit jen tehdy, pokud k důkazu je použit LETOVÝ ZAPISOVAČ (viz. 1.3.5)</li> </ul>
<b>BOD VYPNUTÍ</b>	1.1.6	Průsečík svislice se zemským povrchem v místě vypnutí kluzáku z vleku nebo v okamžiku, kdy kluzák přestal používat jakoukoliv pohonnou jednotku.
<b>ODLET</b>	1.1.7	Zahájení PLACHTAŘSKÉHO VÝKONU. Musí se uskutečnit buď: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Vypnutím z vleku nebo zastavením jakékoliv pohonné jednotky, nebo</li> <li>b. Opuštěním POZOROVACÍ OBLASTI VÝCHOZÍHO BODU, nebo</li> <li>c. Protnutím ODLETOVÉ PÁSKY.</li> </ul>
<b>VÝCHOZÍ BOD</b>	1.1.8	TRAŽOVÝ BOD, označující zahájení PLACHTAŘSKÉHO VÝKONU. Musí jím být buď: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. BOD VYPNUTÍ, nebo</li> <li>b. TRAŽOVÝ BOD, prohlášený jako VÝCHOZÍ BOD, nebo</li> <li>c. Střed ODLETOVÉ PÁSKY.</li> </ul>
<b>ODLETOVÁ PÁSKA</b>	1.1.9	Vodorovná čára o délce jednoho kilometru, orientovaná přibližně kolmo na první RAMENO. Střed pásky (VÝCHOZÍ BOD) leží v úrovni země.
<b>OTOČNÝ BOD</b>	1.1.10	TRAŽOVÝ BOD mezi dvěma RAMENY letu.
<b>CÍL</b>	1.1.11	Konec PLACHTAŘSKÉHO VÝKONU. Je jím: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Přistání kluzáku, nebo</li> <li>b. Vstup kluzáku do POZOROVACÍ OBLASTI KONCOVÉHO BODU, nebo</li> <li>c. Protnutí CÍLOVÉ PÁSKY, nebo</li> <li>d. Bod, ve kterém byla uvedena pohonná jednotka do chodu.</li> </ul>
<b>KONCOVÝ BOD</b>	1.1.12	TRAŽOVÝ BOD, označující konec PLACHTAŘSKÉHO VÝKONU. Je to: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Bod, ve kterém se před kluzáku zastaví po přistání bez vnější pomoci, nebo</li> </ul>

- b. TRAŽOVÝ BOD, prohlášený jako KONCOVÝ BOD, nebo
- c. Střed CÍLOVÉ PÁSKY, nebo
- d. Bod, ve kterém byla uvedena pohonná jednotka do chodu.

**CÍLOVÁ PÁSKA** 1.1.13 Vodorovná čára o délce jednoho kilometru, orientovaná přibližně kolmo na poslední RAMENO. Střed pásky (KONCOVÝ BOD) leží v úrovni země.

**CÍL** 1.1.14 KONCOVÝ BOD, určený v PROHLÁŠENÍ.

**UZAVŘENÁ TRAŽ** 1.1.15 CÍLOVÝ LET, při kterém je požadováno, aby se kluzák vrátil do VÝCHOZÍ BODU, který je zároveň CÍLEM PLACHTAŘSKÉHO VÝKONU.

## 1.2 DEFINICE PLACHTAŘSKÝCH VELIČIN A JEJICH MĚŘENÍ

V závislosti na druhu letu mohou být k vyhodnocení PLACHTAŘSKÉHO VÝKONU užity následující veličiny. Požadavky na vyhodnocování plachtařských veličin a přesnost jejich měření jsou uvedeny v Kapitole 4.

**VÝCHOZÍ ČAS** 1.2.1 Čas, ve kterém začíná PLACHTAŘSKÝ VÝKON.

**VÝCHOZÍ VÝŠKA** 1.2.2 Výška kluzáku nad mořem ve při ODLETU.

**KONCOVÝ ČAS** 1.2.3 Čas, ve kterém končí PLACHTAŘSKÝ VÝKON.

**KONCOVÁ VÝŠKA** 1.2.4 Výška kluzáku nad mořem při PŘÍLETU.

**DOBA TRVÁNÍ** 1.2.5 Doba, která uplynula mezi VÝCHOZÍM ČASEM a KONCOVÝM ČASEM.

**RYCHLOST** 1.2.6 OFICIÁLNÍ VZDÁLENOST dělená DOBOU TRVÁNÍ.

**ZTRÁTA VÝŠKY** 1.2.7 KONCOVÁ VÝŠKA odečtená od VÝCHOZÍ VÝŠKY (viz také 1.4.7).

**PŘEVÝŠENÍ** 1.2.8 Rozdíl mezi maximální nadmořskou výškou a předchozí minimální nadmořskou výškou během PLACHTAŘSKÉHO VÝKONU.

**PO – SEKTOR** 1.2.9 Tato POZOROVACÍ OBLAST je vzdušný prostor nad 90 stupňovou výšecí s vrcholem v TRAŽOVÉM BODĚ. Tento prostor je:

- a. pro OTOČNÝ BOD symetricky na opačné straně výšecé tvořené přiletovým a odletovým RAMENEM OTOČNÉHO BODU
- b. pro VÝCHOZÍ BOD symetricky na opačné straně odletového RAMENE
- c. pro KONCOVÝ BOD symetricky na opačné straně přiletového RAMENE

**PO – CYLINDR** 1.2.10 Tato POZOROVACÍ OBLAST je vzdušný prostor v podobě svisle postaveného válce o poloměru 0,5 km, který má střed v TRAŽOVÉM BODĚ

**OPRAVA PŘI POUŽITÍ CYLINDRŮ** 1.2.11 Pokaždé, když RAMENO protne PO ve tvaru CYLINDRU, musí být od délky RAMENE odečteno 0,5 km. Tato oprava se neuplatňuje, když jsou při rekordních výkonech na volnou vzdálenost jako TRAŽOVÉ BODY použity fixy LETOVÉHO ZAPISOVAČE.

**VÝŠKOVÁ PENALIZACE** 1.2.12 Vzdálenost, rovná stonásobku hodnoty, o kterou je překročena ztráta výšky 1000 metrů (viz 4.4.2, kde je uvedeno, jak se penalizace používá).

**OFICIÁLNÍ VZDÁLENOST** 1.2.13 Součet délek všech RAMEN po odečtení OPRAVY PŘI POUŽITÍ CYLINDRŮ, pokud byla aplikována, zmenšený o případné použití VÝŠKOVÉ PENALIZACE.

### 1.3. OSTATNÍ DEFINICE

<b>OFICIÁLNÍ POZOROVATEL</b>	1.3.1	Oficiální pozorovatel (OP) je osoba, která uskutečňuje oficiální kontrolu při pokusech o získání odznaků FAI nebo pokusech o rekord a vyhodnocuje údaje ke schválení PLACHTAŘSKÉHO VÝKONU (viz Kapitola 5).
<b>PROHLÁŠENÍ</b>	1.3.2	Oficiální popis úkolu a ostatních údajů, jak jsou uvedeny a definovány v odstavci 4.2.
<b>BAROGRAF</b>	1.3.3	Záznamové zařízení, měřící vnější tlak vzduchu.
<b>BAROGRAM</b>	1.3.4	Zákres letu, záznam nebo elektronický datový výstup BAROGRAFU.
<b>LETOVÝ ZAPISOVAČ</b>	1.3.5	Elektronické zařízení, schválené Mezinárodní plachtařskou komisí, které zaznamenává během letu údaje o poloze a výšce
<b>ZAPISOVAČ PJ</b>	1.3.6	Zařízení, které buď:  a. Zaznamenává čas a výšku jakékoliv činnosti PJ nebo změnu její polohy vůči kluzáku potom, kdy PJ nemohla být uvedena v činnost, nebo  b. Zaznamenává skutečnost, že PJ nebyla použita. Musí pracovat tak, že porucha zařízení bude znamenat, že PJ byla použita.
<b>GEODETIK (geodetická čára, geodetická vzdálenost)</b>	1.3.7	Nejkratší vzdálenost mezi dvěma body na povrchu elipsoidního modelu zemského povrchu. (viz. také 4.4.1 a Annex C, Dodatek 2)

### 1.4 DRUHY PLACHTAŘSKÝCH VÝKONŮ

#### 1.4.1 Všeobecné požadavky

- PLACHTAŘSKÝ VÝKON může být dosažen pro absolutní výšku, převýšení, dobu trvání, vzdálenost a rychlost.
- PLACHTAŘSKÝ VÝKON může být dosažen jakýmkoliv letem, který splňuje požadavky pro prokázání tohoto výkonu kromě situace, kdy je to konkrétně zakázáno pravidly (viz. 3.0.2b).
- PROHLÁŠENÍ je požadováno s výjimkou, kdy to vysloveně v pravidlech požadováno není.
- TRAŽOVÉ BODY musí být deklarovány a použity v deklarovaném pořadí s výjimkou, kdy to vysloveně v pravidlech požadováno není.

#### 1.4.2 Výkony pro dosažení nadmořské výšky, převýšení a doby trvání

PROHLÁŠENÍ není požadováno.

- ABSOLUTNÍ NADMOŘSKÁ VÝŠKA**  
PLACHTAŘSKÝ VÝKON, měřený pro dosažení maximální nadmořské výšky. Výkon k dosažení absolutní nadmořské výšky je platný je tehdy, předcházel-li mu PŘEVÝŠENÍ nejméně 5000 metrů.
- PŘEVÝŠENÍ**  
PLACHTAŘSKÝ VÝKON, měřený pro dosažení PŘEVÝŠENÍ.
- DOBA TRVÁNÍ**  
PLACHTAŘSKÝ VÝKON, měřený pro dosažení DOBY TRVÁNÍ.

#### 1.4.3 Výkony při letech na volnou vzdálenost (pouze při rekordech)

TRAŤOVÉ BODY rekordních výkonů na tratích na volnou vzdálenost mohou být deklarovány po letu. Ačkoliv může být přihlášen pouze jeden rekord na vzdálenost (viz. 3.0.2b), tratě letů na volnou vzdálenost mohou být přihlášeny v souvislosti s jakýmkoli jiným typem tratě dle bodů 1.4.4, 1.4.5 a 1.4.6, u kterého je deklarován TRAŤOVÝ BOD (BODY), pokud je to požadováno. Druhy rekordů na volnou vzdálenost:

- a. VOLNÁ VZDÁLENOST  
Let z VÝCHOZÍHO BODU do KONCOVÉHO BODU bez OTOČNÝCH BODŮ.
- b. VOLNÁ VZDÁLENOST NA TRATI S NÁVRATEM  
LET NA UZAVŘENÉ TRATI s jedním OTOČNÝM BODEM.
- c. VOLNÁ VZDÁLENOST S POUŽITÍM NEJVÝŠE TŘÍ OTOČNÝCH BODŮ  
Let z VÝCHOZÍHO BODU přes nejvýše tři OTOČNÉ BODY do KONCOVÉHO BODU. OTOČNÉ BODY musí být od sebe vzdáleny nejméně 10 kilometrů a mohou být dosaženy pouze jednou.
- d. VOLNÁ VZDÁLENOST NA TROJÚHLENÍKU
  - (i) UZAVŘENÁ TRAŤ přes TŘI OTOČNÉ BODY odlišné od VÝCHOZÍHO A KONCOVÉHO BODU. OFICIÁLNÍ VZDÁLENOST je dána součtem RAMEN trojúhelníka, který je tvořen OTOČNÝMI BODY.
  - (ii) UZAVŘENÁ TRAŤ přes dva OTOČNÉ BODY
  - (iii) Pro rekordní lety na vzdálenost 750 km a větší, nesmí mít žádné RAMENO trojúhelníka délku menší než 25% nebo větší než 45% OFICIÁLNÍ VZDÁLENOSTI. Pro kratší rekordní lety nesmí mít žádné RAMENO menší délku než 28% OFICIÁLNÍ VZDÁLENOSTI.

*To znamená, že výchozí a koncový bod nejsou otočnými body, pokud nejsou jako takové zvlášť deklarovány (tato zásada je také použita pro případ odstavce 1.4.4b).*

#### 1.4.4 Výkony při letech na vzdálenost pro získání odznaků a rekordy

Následující TRATÉ mohou být použity pouze pro lety na vzdálenost:

- a. PŘÍMÁ VZDÁLENOST DO CÍLE  
Let z VÝCHOZÍHO BODU do deklarovaného KONCOVÉHO BODU bez OTOČNÝCH BODŮ.
- b. VZDÁLENOST S POUŽITÍM NEJVÝŠE TŘÍ OTOČNÝCH BODŮ  
Deklarovaný let z VÝCHOZÍHO BODU přes nejvýše tři OTOČNÉ BODY do KONCOVÉHO BODU. Jestliže KONCOVÝ BOD je místem přistání, nemusí být deklarován. OTOČNÉ BODY musí ležet nejméně 10 kilometrů od sebe a mohou být dosaženy jen jednou, a to v jakémkoliv pořadí a nebo nemusí být dosaženy vůbec.

#### 1.4.5 Výkony při letech na vzdálenost pouze pro získání odznaků

- a. PŘÍMÁ VZDÁLENOST  
Let z VÝCHOZÍHO BODU do KONCOVÉHO BODU bez OTOČNÝCH BODŮ. Není požadována žádná deklarace traťových bodů, pokud použitý VÝCHOZÍ BOD není jiný, než BOD VYPNUTÍ nebo KONCOVÝ BOD je zároveň CÍLEM.

#### 1.4.6 Výkony při letech na vzdálenost a rychlost pro získání odznaků a rekordy

Následující TRATĚ mohou být použity k dosažení vzdálenostních a/nebo rychlostních výkonů.

- a. LET NA NÁVRATOVÉ TRATI  
UZAVŘENÁ TRATĚ s jedním OTOČNÝM BODEM.
- b. LET NA TROJÚHELNÍKOVÉ TRATI  
Let na trojúhelníkové trati je každý let z následujících:
  - (i) Let na UZAVŘENÉ TRATI přes tři OTOČNÉ BODY, nezávislé na poloze VÝCHOZÍHO/KONCOVÉHO BODU. OFICIÁLNÍ VZDÁLENOST je dána součtem délek RAMEN trojúhelníka, tvořeného OTOČNÝMI BODY. Minimální OFICIÁLNÍ VZDÁLENOSTÍ pro tento typ trati je 300 kilometrů.
  - (ii) Let na UZAVŘENÉ TRATI přes dva OTOČNÉ BODY.
  - (iii) Pouze při rekordních letech je rovněž nutné dodržet omezení geometrie trojúhelníka, tak jak je popsáno v bodě 1.4.3d(iii)

#### **1.4.7. Ztráta výšky - náhradní výpočet pro lety na vzdálenost**

Let na vzdálenost (1.4.4, 1.4.5 a 1.4.6), začínající dle definice v 1.1.8 b (prohlášený VÝCHOZÍ BOD) může být přihlášen, když vyhovuje článku 1.2.8 o ZTRÁTĚ VÝŠKY, která vyplývá z nadmořských výšek vypnutí a v KONCOVÉM BODĚ.

*V tomto případě bod vypnutí není VÝCHOZÍM BODEM trati.*

# Kapitola 2

## ODZNAKY FAI

*Tato kapitola definuje a předepisuje požadavky k dosažení mezinárodně stejných měřítek plachtařských výkonů*

### 2.0 VŠEOBECNĚ

Odznaky FAI jsou mezinárodními měřítky výkonů, které není třeba obnovovat. Lety pro získání odznaků musí být kontrolovány podle požadavků tohoto Řádu. Požaduje se, aby vzdálenost pro každý odznak byla vypočítanou oficiální vzdáleností (1.2.1).

2.0.1 Jakýkoliv let může být uplatněn k získání kteréhokoliv odznaku, pro který splňuje podmínky. Pilot musí být v kluzáku sám a oficiální pozorovatel musí potvrdit, že tomu tak bylo.

#### 2.0.2 Rejstříky odznaků

Každé národní letecké sportovní orgány musí vést rejstřík odznaků, které byly jimi uznány.

### 2.1 POŽADAVKY NA ZÍSKÁNÍ ODZNAKŮ

Plachtařské výkony pro získání odznaků FAI musí splňovat následující kritéria:

**2.1.1 Stříbrný odznak** Stříbrného odznaku je dosaženo při splnění následujících tří plachtařských výkonů:

a. STŘÍBRNÁ VZDÁLENOST let na přímé trati nejméně 50 kilometrů,

Kterékoliv rameno o délce rovné nebo větší než 50 kilometrů na předem deklarované trati, může být uznáno. Pokud jde o požadavky odst. 4.4.2 na rozdíl výšky, ty jsou uplatňovány pro celou uletěnou trať.

*Let na vzdálenost musí být uskutečněn bez navigační nebo jiné podpory, poskytované rádiem (kromě povolení k přistání na letišti) a bez pomoci nebo vedení z jiného letadla.*

b. STŘÍBRNÁ DOBA TRVÁNÍ let v délce trvání (1.2.6) nejméně 5 hodin,  
c. STŘÍBRNÁ VÝŠKA převýšení (1.2.9) nejméně 1000 metrů.

**2.1.2 Zlatý odznak** Zlatého odznaku je dosaženo při splnění následujících tří plachtařských výkonů:

a. ZLATÁ VZDÁLENOST let na vzdálenost nejméně 300 kilometrů,  
b. ZLATÁ DOBA TRVÁNÍ let v délce trvání nejméně 5 hodin,  
c. ZLATÁ VÝŠKA převýšení nejméně 3000 metrů

### 2.1.3 Diamanty

Jsou tři diamanty, z nichž každý může být připojen ke stříbrnému, zlatému odznaku a k odznaku získanému za let na vzdálenost 750 km a více (viz.2.1.4 ). Národní letecké orgány musí vést rejstřík odznaků a musí informovat FAI o jménech pilotů, kteří získali všechny tři diamanty. FAI tyto piloty vede v mezinárodním registru.

- a. DIAMANTOVÁ VZDÁLENOST let na vzdálenost nejméně 500 km,
- b. DIAMANTOVÝ CÍL cílový let na vzdálenost nejméně 300 km na návratové nebo trojúhelníkové trati (1.4.6a a 1.4.6b),
- c. DIAMANTOVÁ VÝŠKA převýšení nejméně 5000 metrů.

### 2.1.4 Odznaky a diplomy za lety o délce 1000 kilometrů a více

Jde o skupinu jednotlivých odznaků, které jsou udělovány za splněný let na vzdálenost o délce 750km a více, v intervalech po 250 km (tj. 1000km, 1250km, 1500km atd.) Pouze jeden odznak z této skupiny může být udělen za vykonaný let, při dodržování pravidla, že je udělen odznak, jehož hodnota je nejbližší nižší než uletěná vzdálenost. Na základě oznámení NAC, FAI také odmění zvláštním diplomem lety o délce 1000km a více.

## 2.2 VYOBRAZENÍ ODZNAKŮ (zde vyobrazené jsou přibližně dvojnásobkem skutečné velikosti)

### 2.2.1 Stříbrný a zlatý odznak



### 2.2.2 Odznak se třemi diamanty (podobný je s jedním a se dvěma diamanty)



### 2.2.3 Odznak za 750 kilometrů a další odznaky za delší vzdálenost (zobrazen odznak za 1000 km, podobné jsou za další vzdálenosti a 1 a 2 diamanty)





# Kapitola 3

## SVĚTOVÉ PLACHTAŘSKÉ REKORDY

*Tato kapitola definuje všechny světové plachtařské rekordy FAI a všeobecné zpracování hlášení světových rekordů. Všeobecná pravidla, týkající se rekordů FAI, jsou uvedena ve Všeobecném dílu Sportovního řádu.*

### 3.0 VŠEOBECNĚ

Při pokusech o světové plachtařské rekordy FAI se nevyžaduje předem oznámení o přípravách, učiněných pro kontrolu letu (5.1.2 a 5.1.3).

#### 3.0.1 Sportovní licence FAI

Aby pilot mohl učinit pokus a uplatňovat uznání jakéhokoliv světového rekordu FAI, musí být držitelem platné Sportovní licence FAI (VŠD 8.1).

#### 3.0.2 Rekordy v průběhu jakéhokoliv jednoho letu

Jakýkoliv rekord nebo rekordy mohou být překonány v průběhu jediného letu, pokud jsou pro ně splněny příslušné požadavky, s výjimkou toho, že:

- a. Rychlostní rekord je možno uznat pouze jeden a to pro rekordní vzdálenost nejbližší nižší, než je oficiální vzdálenost letu.
- b. V jednotlivé třídě a/nebo kategorii může být pro daný let potvrzen pouze jeden vzdálenostní a jeden rychlostní rekord.

#### 3.0.3 Ověřování světových rekordů

Světové rekordy musí být ověřovány pomocí důkazů z letového zapisovače povoleného IGC pro světové rekordy. Letové zapisovače s nižší hladinou zabezpečení jsou použitelné pro získání odznaků, tak jak je popsáno v jejich schvalovacích dokumentech (viz. Dodatek C para. 6.1). Ostatní metody popsané v tomto Sportovním řádu jsou akceptovatelné pro získání odznaků.

#### 3.0.4 Rozhodné limity pro světový rekord

Nově přihlášený rekord musí převýšit stávající platnou hodnotu o 1 kilometr pro vzdálenost, 1 km/h pro rychlost a 3% pro nadmořskou výšku.

#### 3.0.5 Falšování dokumentace

Jestliže je doloženo, že jakákoliv osoba, která měla, co do činění s pokusem o rekord, pozměnila, zatajila nebo jiným způsobem zkreslila důkazy s podvodným záměrem, pak rekordní pokus musí být prohlášen za neplatný. FAI zruší platnost sportovních licencí všech viníků z důvodu podvodu a může jim doživotně nebo na určitý časový interval zrušit udělená ocenění, rekordy, tituly apod. Národní aeroklub/y (NAC) mohou být požádány, pokud je to vhodné, aby zrušily platnost oprávnění příslušného oficiálního pozorovatele/ů. (Viz. také SŘ3 5.1) (ZM 7)

### 3.1 KATEGORIE, TŘÍDY A DRUHY REKORDŮ

Kategorie rekordů se týká pilota, třídy rekordů se týká kluzáku a druhy rekordů se týká povahy plachtařského výkonu.

#### 3.1.1 Kategorie pilotů

Existuje Všeobecná kategorie pro všechny piloty a Ženská kategorie, kdy všichni členové letové posádky za letu jsou ženy.

#### 3.1.2 Třídy kluzáků

Světové rekordy jsou uznávány ve třídách, uvedených v článku 1.0.4. Vícemístné kluzáky a motorové kluzáky jsou začleněny do těchto rekordních tříd tak, jak to vyplývá z jejich použitelnosti.

#### a. VÍCEMÍSTNÉ KLUZÁKY

Všechny osoby na palubě kluzáku musí být uvedeny v prohlášení před letem a musí být nejméně čtrnáctileté. FAI uvede při rekordech jmenovitě jen ty členy letové posádky, kteří jsou držitelé Sportovní licence FAI.

#### b. VÝŠKOVÉ REKORDY

Rekordy v absolutní nadmořské výšce a v převýšení jsou vedeny v obou kategoriích pilotů, ale pouze ve Volné třídě rekordů (3.1.4i a 3.1.4j).

#### 3.1.3 Označení rekordů

Rekordy kluzáků jsou označeny kódovými písmeny, počátečním kódovým písmenem FAI pro kluzáky (D), následným písmenem třídy, které se to týká a konečně kategorií pilotů (všeobecná nebo ženská).

Rekordy kluzáků Volné třídy jsou označeny přidáním písmene O.

Rekordy kluzáků třídy 15 m jsou označeny přidáním číslic 15.

Rekordy kluzáků Světové třídy jsou označeny přidáním písmene W.

Rekordy Ultralehkých kluzáků jsou označeny přidáním písmene U.

Všeobecná kategorie pilotů je označena písmenem G.

Ženská kategorie pilotů je označena písmenem F.

Příklady: DWF - Plachtění, Světová třída, Ženy  
D15G - Plachtění, Třída 15 m, Všeobecná

**Tabulka 1**

#### 3.1.4 DRUHY REKORDNÍCH LETŮ

<i>Letový výkon</i>	<i>Odkaz</i>	<i>Poznámky (viz kapitola 1, kde jsou úplné požadavky)</i>
<b>Rekordy na vzdálenost</b>		
3.1.4a Volná vzdálenost	1.4.3a	Traťové body ohlášené po letu
3.1.4b Volná vzdálenost na návratové trati	1.4.3b	Traťové body ohlášené po letu
3.1.4c Volná vzdálenost přes tři otočné body	1.4.3c	Maximálně 3 traťové body ohlášené po letu
3.1.4d Volná vzdálenost na trojúhelníku	1.4.3d	Traťové body ohlášené po letu
3.1.4e Přímá vzdálenost do cíle	1.4.4a	Předem deklarovaný cíl bez otočných bodů
3.1.4f Vzdálenost přes tři otočné body	1.4.4b	Max. 3 předem deklarované otočné body (ZM5)
3.1.4g Vzdálenost na návratové trati	1.4.6a	1 předem deklarovaný otočný bod
3.1.4h Vzdálenost na trojúhelníkové trati	1.4.6b	2 nebo 3 předem deklarované otočné body
<b>Rychlostní rekordy</b>		
3.1.4i Rychlost na návratové trati 500 km a všech násobků 500 km	1.4.6a	1 předem deklarovaný otočný bod
3.1.4j Rychlost na trojúhelníkové trati 100, 300, 750, 1250 km; také 500 km a všech násobků 500 km	1.4.6b	2 nebo 3 předem deklarované otočné body
<b>Výškové rekordy</b>		
3.1.4j Absolutní nadmořská výška	1.4.2a	Pouze Volná třída, požaduje se převýšení 5000 m
3.1.4k Převýšení	1.4.2b	Pouze Volná třída

### 3.1.5 **Minimální hodnoty pro nové třídy nebo druhy rekordů**

Tam, kde je zaváděna nová rekordní kategorie, třída nebo druh, může být Mezinárodní plachtařskou komisí stanovena minimální úroveň výkonu, která musí být překonána před uznáním světového rekordu. Tato hodnota může být stanovena buď v tomto Řádu, nebo publikována zvlášť Mezinárodní leteckou federací.

## 3.2 **ČASOVÉ LHŮTY PRO PŘIHLAŠOVÁNÍ REKORDŮ**

3.2.1 Oznámení o přihlášení světového rekordu musí být sděleno buď Národním leteckým sportovním orgánem nebo Oficiálním pozorovatelem, kontrolujícím pokus a FAI jej musí obdržet v průběhu sedmi dnů po uskutečnění rekordního pokusu jako pokus o rekord. Při zvláštních okolnostech může předseda Všeobecné sportovní komise FAI (CASI - Commission d'Aéronautique Sportive Internationale) povolit prodloužení této lhůty. Přípustné je oznámení telefonem, faxem, elektronickou poštou či podobným způsobem. (Všeob 6.8.4)

3.2.2 Přihláška světového rekordu musí být doplněna záznamem, který obsahuje veškeré informace a potvrzení, které jasně dosvědčí, že byly splněny podmínky, které rekord vyžaduje. Jestliže je rekordní pokus přihlašován jako světový rekord, musí být uznán odpovědným Národním leteckým sportovním orgánem jako národní rekord v průběhu devadesáti dnů od data uskutečnění pokusu, pokud není předsedou CASI povolena delší lhůta.

# Kapitola 4

## OVĚŘOVACÍ POŽADAVKY A METODY

*Tato kapitola definuje důkazy, měření a výpočty, požadované k ověřování plachtařských výkonů. Dodatek C uvádí příklady postupů a pomůcek, užívaných k výpočtům vzdáleností a ke způsobům rozborů údajů letových zapisovačů GNSS (Global Navigation Satellite System - Globální navigační družicový systém).*

### 4.1 POŽADAVKY NA LETOVÉ ÚDAJE

V následujícím je uveden seznam všech letových údajů, které je třeba shromáždit nebo změřit k zajištění důkazu o splnění jakéhokoliv plachtařského výkonu:

- a. prohlášení (1.3.2)
- b. výchozí bod (1.1.8)
- c. výchozí čas (1.2.2)
- d. výchozí výška (1.2.3)
- e. otočný bod (1.1.10)
- f. koncový bod (1.1.12)
- g. koncový čas (1.2.4)
- h. koncová výška (1.2.5)
- i. maximální nadmořská výška (1.4.2a)
- j. převýšení (1.2.9)
- k. nepřetržitost letu (4.3.5)

Rozdílné plachtařské výkony budou vyžadovat rozdílné dílčí body tohoto seznamu.

### 4.2 PROHLÁŠENÍ

Pro každý let jsou vyžadovány jisté informace, které musí být známy a zaznamenány před letem tak, aby po letu bylo možno prokázat, že plachtařský výkon odpovídá těmto informacím. Tyto údaje včetně traťových bodů (e) jsou známy jako prohlášení. Pro některé výkony nejsou některá data vyžadována, ale Oficiální pozorovatel se musí ujistit, že všechny požadované údaje jsou zaznamenány.

#### 4.2.1. Obsah prohlášení

Informace musí být před letem napsány na jednom listu papíru, nebo na tabuli, nebo zaznamenány v paměti letového zapisovače. Pro rekordy platí pouze možnost uložení do paměti letového zapisovače. (ZM 7)

- a. Datum letu
- b. Jméno velitele kluzáku/posádky (jestliže existuje)
- c. Typ a poznávací značku kluzáku
- d. Typ a výrobní číslo barografu nebo letového zapisovače
- e. Traťové body a pořadí jejich dosažení, výchozí, otočný (é), koncový (cíl) dle vhodnosti pro příslušný plachtařský výkon \* (viz. 4.2.3) (ZM 7)
- f. Datum a čas prohlášení
- g. Podpis velitele letadla \*\*
- h. Podpis & jméno Oficiálního pozorovatele s uvedením data a času \*\*.

\* nevyžaduje se pro rekordy při volných letech na vzdálenost

\*\* nevyžaduje se při elektronických prohlášeních

#### 4.2.2 **Platnost prohlášení**

- a. Pro let je platné jediné poslední prohlášení, učiněné před vzletem, avšak je povoleno současně letět tento let a rozdílný soutěžní úkol.
- b. Jestliže některý deklarovaný otočný bod je vyřazen, může být stále ještě uzavřená trať přihlášena s tím, že výsledkem je kratší trať, kdy otočné body jsou dosaženy v takovém pořadí, jak jsou uvedeny v prohlášení.

*Proto po chybějícím otočném bodu nesmí být dosaženy žádné otočné body. Viz Dodatek C, kde jsou uvedeny příklady plachtařských výkonů, umožňující dodatečné redukování předem deklarované trati.*

#### 4.2.3 **Použití seznamu traťových bodů v prohlášení před letem**

Pokud jsou traťové body zapsány v deklaraci pomocí zkratk nebo kódů místo přesných WGS84 souřadnic nebo přesných geografických bodů, pak musí být součástí přihlášení rekordu přiložený seznam těchto zkratk nebo kódů. V tomto seznamu musí být přiřazeny zkratky nebo kódy, které jsou uvedeny v deklaraci, příslušným WGS84 souřadnicím nebo názvům přesných geografických bodů a musí být prokázáno, že tento seznam existoval již před příslušným letem. (ZM 7)

### 4.3 **OVĚŘOVÁNÍ LETOVÝCH ÚDAJŮ**

#### 4.3.1 **Získávání letových údajů**

Barograf nebo zařízení, zahrnující barograf musí být v činnosti po dobu celého letu. Takto získaný barogram musí nesporně ověřit nepřetržitost letu (viz 4.3.5) a všech mezních nadmořských výšek plachtařského výkonu. Zařízení může zaznamenávat kromě barometrického tlaku a času také další parametry, pokud je to pro daný účel vhodné (viz 4.4). Jestliže jsou údaje zaznamenávány v intervalech, nesmí být nastavení frekvence snímání pomalejší než jedenkrát za minutu.

Časy a tlakové výšky při použití letových zapisovačů budou určeny hranicí pozorovacího sektoru a interpolováním mezi časy platných fixů, při určení odletu nebo příletu, mohou být tyto údaje též určeny z toho fixu v pozorovacím sektoru, který je pro pilota nejvýhodnější. (viz Dodatek C, odst. 9.2.).

#### 4.3.2 **Přistání**

Místo přistání musí být potvrzeno jedním nebo více následujícími způsoby:

- a. Oficiálním pozorovatelem, který se dostaví na místo brzy po události a kdy nemůže být pochyby o místě přistání, nebo
- b. Dvěma svědky (viz 5.2.3d),
- c. Údaji o poloze, získané z letového zapisovače (ale viz také 4.6.4a(ii)).

#### 4.3.3 **Dosažení cíle**

Tam, kde se požaduje, aby plachtařský výkon byl ukončen v deklarovaném koncovém bodě, cíle bude dosaženo, když:

- a. Bod přistání se nachází do 1000 metrů od deklarovaného koncového bodu, nebo
- b. Jestliže je koncový bod letištěm, přistání je uskutečněno uvnitř hranic tohoto letiště, nebo
- c. Uspokojivým svědectvím je důkaz, že kluzák se nacházel v pozorovacím sektoru tohoto koncového bodu a 1000 metrů od koncového bodu,
- d. Byla protnuta cílová páska v cíli.

e. Pro veškeré typy uzavřeného cílového letu, kde jako odlet je použit jiný způsob než bod vypnutí nebo protnutí odletové pásky, musí kluzák opustit pozorovací sektor výchozího bodu trati nejvýše ve vzdálenosti 1000m od bodu, který byl jako výchozí bod trati deklarován.

#### 4.3.4 **Nepřetržitost letu**

Musí být podán důkaz, že kluzák během přihlašovaného plachtařského výkonu nepřistál nebo nebylo použito pohonné jednotky. Přerušeni záznamu na barogram nemusí znamenat ohrožení důkazu nepřetržitosti letu za předpokladu, že Oficiální pozorovatel a Národní letecký sportovní orgán jsou přesvědčeni, že nechybí žádné mezní údaje a že důkaz nepřetržitosti letu zůstává nesporným.

- a. Při letu v délce trvání 5 hodin (2.1.1b a 2.1.2b) se nepožaduje barogram za předpokladu, že nepřetržitost tohoto letu je prokázána nepřetržitým dohledem Oficiálního pozorovatele.
- b. V případě selhání záznamu tlakové výšky v letovém zapisovači může být důkaz o nepřerušeni letu stanoven z časového diagramu zařízení GNSS vyhodnocující výšky za předpokladu, že je dodrženo pravidlo o nastavení frekvence snímání (4.3.1).

#### 4.3.5 **Nadmořská výška**

Absolutní nadmořská výška, převýšení a výchozí výška musí být běžně ověřeny z údaje atmosférického tlaku, zaznamenaného barografem. Vnější měření (viz 4.7.1) může být použito jen tehdy, je-li zaručena požadovaná přesnost.

### 4.4. **VÝPOČTY A KALIBRACE**

Čas, zeměpisná poloha, nadmořská výška a činnost pohonné jednotky jsou údaje letového výkonu, které musí být buď zaznamenávány nebo měřeny u některých nebo všech druhů letů. Pomocí těchto údajů může lze uskutečnit výpočet vzdálenosti, rychlosti, doby trvání, převýšení, rozdílu nadmořských výšek, výškové penalizace a výchozí výšky.

#### 4.4.1 **Výpočty vzdálenosti a rychlosti**

Při světových rekordech, kdy vzdálenosti mezi dvěma body přesahuje 1000 kilometrů a při jakýchkoliv sporných případech, týkajících se vzdálenosti, bere se za uletěnou vzdálenost délka geodetické čáry, spojující výchozí a koncový bod nebo, v případě existence otočných bodů v letěné trati, pak je výsledná vzdálenost tratě součtem délek geodetických čar každého ramene trati za případného použití krácení vzdálenosti tak, jak je popsáno v bodě 1.2.11. Viz. Annex C Dodatek 2

#### a. **MODEL ZEMĚ**

Pro účely výpočtu FAI geodetické vzdáleností je nutné použít model zemského povrchu WGS 84. Viz. také Annex C, Dodatek 2

*Jestliže přesnost výpočtu vzdálenosti není nutná, může být pro výpočet vzdáleností použita jiná méně přesná metoda Viz. Annex C 1.6b*

#### b. **ZEMĚPISNÉ SOUŘADNICE TRAŤOVÝCH BODŮ**

Národní letecké sportovní orgány určují postupy pro odsouvání zeměpisných souřadnic traťových bodů z map jejich národního území použitím zeměpisných prvků, jako jsou zeměpisná Šířka a Délka, mapová souřadnicová síť nebo národní souřadnicová síť (pokud taková souřadnicová síť existuje pro prostor, kterého se to týká).

#### c. **MĚŘÍTKA MAP**

Odsouvání souřadnic traťových bodů musí být prováděno z map o měřítku nejméně 1 : 250 000, přednostně 1 : 50 000 (pokud taková mapa existuje a zobrazuje traťový bod, kterého se to týká). Pro rekordy, pokud bylo užito mapy méně přesné, než je mapa 1 : 50 000, musí být NAC schopen prokázat, že souřadnice byly odsunuty z nejpřesnější mapy, která byla pro daný bod k dispozici.

#### 4.4.2 Ztráta výšky a použití výškové penalizace

- Při letech na vzdálenost delší, než 100 kilometrů, kdy ztráta výšky (1.2.8) překročí 1000 metrů, musí být pro stanovení oficiální vzdálenosti odečtena od délky tratě výšková penalizace (1.2.10).
- Při letech na vzdálenost 100 kilometrů a menší, kdy ztráta výšky překročí 1% délky trati, bude plachtařský výkon zneplatněn.
- Při rychlostních letech a letech v délce trvání, kdy ztráta výšky překročí 1000 metrů, bude plachtařský výkon zneplatněn.

#### 4.4.3 Požadavky na letové údaje

Minimální letové údaje, požadované pro každý druh plachtařského výkonu, jsou uvedeny v Tabulce 2.

Plachtařský výkon	Minimální požadavky na údaje						
	Měření				Výpočty		
	Čas	Poloha	Výška	Poh. jedn.	Vzdál.	Výška	Rychlost
Vzdálenost	X	X	X	X	X	X	
Cíl	X	X	X	X	X	X	
Doba trvání	X		X	X		X	
Nadmořská výška	X		X	X		X	
Převýšení	X		X	X		X	
Rychlost	X	X	X	X	X	X	X

#### 4.4.4 Přesnost měření

Minimální přesnost měření a výpočtů požadovaná pro každý druh letového údaje je uvedena v Tabulce 3. Jakákoliv nepřesnost při měření nebo výpočtu musí být použita k maximálnímu znevýhodnění pilota.

**Tabulka 3**

**Minimální požadavky na přesnost**

Plachtařský výkon	Měření				Výpočty		
	Čas	Poloha	Výška	Poh. Jedn.	Vzdál.	Výška	Rychlost
Vzdálenost	1 min	500 m		Funkční	1 km	30 m	
Cíl	1 min	500 m		Funkční	1 km	30 m	
Doba trvání	1 min			Funkční		30 m	
Nadmořská výška	1 min		1%	Funkční		10 m	
Převýšení	1 min		1%	Funkční		10 m	
Rychlost	5 sec	500 m		Funkční	1 km	30 m	0,1 km/h

**Přesnost měření**

*Aby nevyhovující úroveň přesnosti měření nebyla zavedena do výpočtů, je nutno věnovat přesnosti měřících zařízení patřičnou pozornost. Více informací viz Dodatek C.*

**4.4.5 Kombinace měřících metod**

**Pro různé druhy letů je povolena** jakákoliv kombinace měřících metod za předpokladu, že budou splněny minimální požadavky na přesnost zařízení, jak je stanoveno v odstavcích 4.4.3 a 4.4.4.

*Každá použitá metoda musí vyhovovat tomuto Řádu, byť by se jednalo jen o pomůcky, užitě k důkazu .*

**4.4.6 Kalibrace časoměrného zařízení**

Hodiny a jiné časové záznamové zařízení, pokud jsou použity, musí být kontrolovány oficiálními časovými signály, a to jak těsně před, tak znovu po dobu nejméně tří hodin po letu. Jakákoliv zjištěná chyba musí být vzata na zřetel a ve výpočtech zaokrouhlena směrem nahoru. Čas zařízení GNSS, zaznamenaný letovým zapisovačem může být použit jako oficiální časový signál.

**4.4.7 Kalibrační období barografu**

Kalibrace barografu je požadována k ujištění, že měření barometrického tlaku a času bylo kontrolováno a že případně byly provedeny nezbytné opravy k zajištění oficiálního standardu. Při rekordech v absolutní výšce a převýšení jsou požadovány obě kalibrace (a) A (b), uvedené níže. Méně výhodná z obou bude použita k provedení výpočtu rekordu. Pro odznaky, ověření výchozí výšky a výpočet rozdílu nadmořských výšek je požadována buď kalibrace (a) NEBO (b).

**a. PŘED LETEM**

Kalibrace musí být provedena v průběhu 12 měsíců, nebo, v případě elektronických barografů a letových zapisovačů, schválených Mezinárodní plachtařskou komisí, 24 měsíců před letem.

**b. PO LETU**

Kalibrace musí být provedena v průběhu jednoho měsíce po letu nebo pro IGC schválené elektronické barografy a letové zapisovače do dvou měsíců.



#### 4.4.8 Oprava kalibrace

Když má být určena absolutní nadmořská výška (ne rozdíl nadmořských výšek), výšky, dosažené během letu z barografického důkazu musí být opraveny o výškovou chybu vzniklou aktuálním atmosférickým tlakem daného dne v porovnání ke standardní atmosféře.

*Metoda, jak dojít k opravené nadmořské výšce je popsána v Dodatku C.*

### 4.5 MĚŘENÍ A DOKAZOVÁNÍ ČASU

#### 4.5.1 Měření času

Požadavky na časové údaje mohou být splněny jakoukoliv z následujících měřících metod:

- a. Přímým pozorováním pozorovatelem ze země, který má přímý přístup ke schválenému časovému měřicímu zařízení (např. synchronizované stopky). Jestliže použité stopky zobrazují pouze minuty, musí být ke každé době trvání připočteno 59 sekund, čímž se vyloučí možnost, že čtení údaje bylo skutečně právě před změnou minuty. Piloti a Oficiální pozorovatelé by měli, kdykoliv je to možné, používat časová zařízení s výstupy v sekundách.
- b. Pomocí barografu k měření časových rozdílů (s výjimkou rychlostních letů),
- c. Pomocí fotoaparátu se záznamem času k měření časových rozdílů (s výjimkou rychlostních letů a letů k dosažení doby trvání),
- d. Záznamovým zařízením s vloženým správným reálným časem, jako je letový zapisovač.

#### 4.5.2 Dokazování času

- a. Dokazování času a časového záznamu letů musí být pod kontrolou Oficiálního pozorovatele. Záznamové časové zařízení, umístěné na palubě kluzáku, musí být schopné fyzického nebo elektronického zapečetění a tam, kde je požadováno lidské zpracování, musí být zapečetěno a odpečetěno pouze Oficiálním pozorovatelem.
- b. Zařízení musí být umístěno tak, aby během letu nemohly být časové údaje měněny pilotem nebo cestujícím.
- c. Jestliže má pilot možnost zadávat vstupy do zařízení s nepřístupným záznamem průběhu letu, musí být takové vstupy omezeny pouze na funkce, které nejsou mezní pro uznání letu.

*Například je povoleno, aby pilot učinil značku v časové bázi k zaznamenání takového případu, jako je konkrétní poloha, nebo u zařízení GNSS změna frekvence snímání za letu.*

#### 4.5.3 Startovní časový interval při použití fotografického důkazu

- a. Startovní časový interval při použití fotoaparátu bez záznamu času: Pilot vyfotografuje pozemní časové zařízení, které indikuje, že Startovní časový interval nebyl překročen. Jestliže tak neučiní a Startovní časový interval (4.3.2) je překročen, pilot musí přistát a znovu vyfotografovat prohlášení o letu s aktualizovaným časem nebo s rozlišovací značkou překrytu pilotní kabiny.
- b. Startovní časový interval s použitím fotoaparátu se záznamem času: Jestliže je použit fotoaparát se záznamem času, který je zapečetěn a kontrolován v souladu s těmito pravidly, kontrola Startovního časového intervalu spočívá v ujištění, že časy odletu, fotografií otočných bodů a cíle jsou ve správném časovém pořadí.

#### 4.5.4 Noční let

Let, pokračující mimo hodiny oficiálního denního světla v příslušné zemi, nesmí být uznán, s výjimkou případu, kdy kluzák a pilot splňují zákony dané země pro noční let.

### 4.6. MĚŘENÍ A DOKAZOVÁNÍ POLOHY

#### 4.6.1 Měření polohy

Požadavky na údaje o poloze za letu mohou být splněny kteroukoliv následující měřicí metodou:

- a. Přímým pozorováním ze země pro výchozí, otočné a koncové body,
- b. Uspokojivým fotografickým důkazem z fotoaparátu, umístěném v kluzáku,
- c. Uspokojivými údaji z letového zapisovače, umístěného v kluzáku.

#### 4.6.2 Důkaz o poloze - všeobecně

- a. BOD VYPNUTÍ  
Důkaz bodu vypnutí může být podán pilotem vlečného letadla nebo osobou dohlížející na pozemní start kluzáku.
- b. VÝŠKA VYPNUTÍ  
Výška vypnutí se běžně získává z barogramu. Vnější měření (viz 4.7.1) může být užito jen tehdy, když je zaručena požadovaná přesnost.
- c. PROTNUTÍ ODLETOVÉ PÁSKY
  - (i) Když je odletová páska kontrolována pozorováním ze země a vizuálním pozorováním je možno prokázat protnutí pásky ve směru prvního ramene ve výšce, nepřesahující 1000 metrů nad páskou.
  - (ii) Použití důkazu z letového zapisovače je jasným důkazem, že odletová páska byla protnuta ve směru prvního ramene.
- d. PROTNUTÍ CÍLOVÉ PÁSKY
  - (i) Když je cílová páska kontrolována pozorováním ze země a vizuálním pozorováním je možno prokázat, že před kluzáku protne bez vnější pomoci cílovou pásku ze směru posledního ramene ve výšce, nepřesahující 1000 metrů nad páskou.
  - (ii) Použití důkazu z letového zapisovače je jasným důkazem, že cílová páska byla protnuta ze směru posledního ramene.
- e. TRAŽOVÉ BODY  
Tražové body musí být takové povahy, aby byly snadno rozeznatelné ze vzduchu. Je-li použito fotografie, tražové body musí být body s význačnými objekty a musí být voleny tak, aby jejich určení z fotografie bylo snadné, i když byly pořízeny v obtížných světelných podmínkách s nízkým kontrastem. Při použití ověření letovým zapisovačem nemusí souřadnice tražového bodu nutně zobrazovat bod s význačným objektem na zemi.
- f. POZOROVACÍ SEKTOR  
Vyžaduje se důkaz, že se kluzák nacházel v pozorovacím sektoru (1.1.5) tražového bodu, užitého v průběhu letu. Ten může být získán užitím jedné nebo více z následujících tří metod:
  - (i) Přímým pozorováním, kdy je kluzák pozitivně identifikován uvnitř pozorovacího sektoru Oficiálním pozorovatelem, nacházejícím se na zemi v otočném bodě. Mohou být užity zvětšovací a zaměřovací pomůcky.
  - (ii) Fotografováním, kdy pilot předloží uspokojivou fotografii, pořízenou uvnitř pozorovacího sektoru v souladu s níže uvedenými pravidly pro fotografickou kontrolu.

- (iii) Letovými zapisovači, kdy (v souladu s pravidly Mezinárodní plachtařské komise pro použití tohoto vybavení - viz 4.6.4) zaznamenaný údaj poskytuje nezvratný důkaz, že kluzák byl v pozorovacím sektoru jedním zaznamenaným fixem, a to buď přímo v místě traťového bodu nebo uvnitř pozorovacího sektoru a nebo když přímka, spojující dva po sobě jdoucí platné fixy, protíná pozorovací sektor. Viz Dodatek C, odst. 4.6 a 7.1c.

#### 4.6.3 Fotografický důkaz polohy

K důkazu polohy mohou být užity fotografie všeobecně prokazující plachtařský výkon svým pořadím na jednom svitku filmu. Tak se prokáže, že všechny snímky byly pořízeny z kluzáku při příslušném letu a že otočný bod (body) byly fotografovány mezi výchozím a koncovým časem.

##### a. METODA FOTOGRAFICKÉ KONTROLY

Může být použito následující metody:

- (i) Uchycení v kabině  
Fotoaparát musí být uchycen v pevném rámečku v kabině tak, aby každá fotografie zachycovala konec křídla. Pouzdro čočky musí být umístěno uvnitř překrytu pilotní kabiny nebo kamerového okna tak, že náhodná čára, zmíněná v bodě (iii) níže, bude zachycena na filmu (Toto nelze použít u kluzáků s otevřenou kabinou. Viz Dodatek C, odst. 3.4).
- (ii) Zapečetění fotoaparátu  
Fotoaparát musí být zapečetěn. Jestliže však Oficiální pozorovatel kontrolující předletové fotografie a vyvolání filmu je totožný, není v tomto případě zapečetění nezbytné. Jestliže je fotoaparát se záznamem času použit jako způsob důkazu času, musí být zapečetěn Oficiálním pozorovatelem před letem takovým způsobem, aby dříve, než Oficiální pozorovatel odstraní po letu pečeť, nemohlo být filmem posunováno a nemohl být použit nastavovací mechanismus časového údaje.
- (iii) Před vzletem  
Těsně před vzletem Oficiální pozorovatel vyznačí zvenčí překrytu pilotní kabiny nebo okna napříč před čočkou náhodnou čáru a předloží pilotovi k vyfotografování instalovaným fotoaparátem prohlášení o letu.

*Aby náhodná čára byla zobrazena, musí být tmavá nebo neprůhledná, o tloušťce alespoň 3 mm.*

- (iv) Po letu  
Ihned po přistání a kompletaci posloupnosti fotografických snímků musí Oficiální pozorovatel vyjmout film a zajistit jeho vyvolání. Musí být vynaloženo veškeré úsilí, aby film byl uchován v jednom celistvém svitku. Avšak dojde-li k jeho přestřížení nebo přetržení, nezaviněnému pilotem nebo OP, zůstává tento důkaz platným, pokud je možné blíže prokázat, že kousky filmu tvořily originální svitek filmu. Oficiální pozorovatel musí popsat okolnosti za kterých došlo k přetržení či přestřížení filmu.

##### b. POŘADÍ FOTOGRAFIÍ

Na filmu musí být fotografie v následujícím pořadí:

- (i) předletová (é) synchronizační fotografie hodin, jestliže je použit fotoaparát se záznamem času (viz 4.5.1c a 4.5.3a),
- (ii) prohlášení,

- (iii) nejméně jedna fotografie poskytující nezvratný důkaz přítomnosti kluzáku v každém pozorovacím sektoru použitých traťových bodů ve správném pořadí,
- (iv) kluzák v místě přistání s okolními význačnými objekty a jeho registrační znaky jasně zřetelné na fotografii, nebo výše uvedené prohlášení s doplněním času přistání.
- (v) poletová (é) synchronizační fotografie, jestliže je použit fotoaparát se záznamem času. Fotografie dle čl. (ii) a (iii) výše musí na filmu zobrazovat tvar značky na kabině (viz 4.6.3a(iii)). Další fotografie, které mohou být exponovány po deklaraci a před přistáním musí rovněž zobrazovat tuto značku na kabině.

#### 4.6.4 Důkaz o poloze při použití letového zapisovače (GNSS)

Veškeré důkazy z letového zapisovače musí být vytvořeny systémem, schváleným Mezinárodní plachtařskou komisí FAI. Geodetický údaj WGS84 musí být nastaven pro všechny zaznamenané Šířkové/Délkové údaje a po letu přeneseny za účelem rozboru. Údaje musí být produkovány letovým zapisovačem, který je povolen IGC pro daný typ plachtařského výkonu, který je přihlašován. Jakýkoliv letový zapisovač, který je použit pro daný let, musí vyhovět podmínkám stanoveným příslušným povolením IGC. Znění příslušného povolení pro každý typ letového zapisovače bude umístěno na webových stránkách FAI gliding/gnss a musí specifikovat postupy, které musí být použity, dále omezení a doporučení při použití. Viz. Annex B Kapitola 1.

#### a. METODA KONTROLY POUŽITÍM LETOVÉHO ZAPISOVAČE

Oficiální pozorovatel musí být podrobně seznámen s podmínkami schválení zařízení GNSS a letového zapisovače, kterého se to týká (viz dodatek C, Příloha 6, odst 2.3). Musí být podán nezvratný důkaz, nezávislý na údajích z letového zapisovače, že letový zapisovač, ze kterého byly údaje získány, byl v průběhu letu, kdy pilot dosahoval plachtařského výkonu, na palubě kluzáku.

- (i) Před letem  
Oficiální pozorovatel (OP) musí podepsat pilotovo písemné prohlášení o letu s výjimkou, kdy prohlášení je vloženo elektronicky do paměti letového zapisovače (1.3.2). OP musí zadat do letového zapisovače tajný kód, jestliže je to předepsáno osvědčením Mezinárodní plachtařské komise (IGC) pro toto zařízení. Systém letového zapisovače musí být umístěn, nastaven nebo zapečetěn tak, že není možno fyzicky ovládat žádné funkce než ty, které jsou konkrétně povoleny pro použití za letu; a že není možno připojit nebo odpojit jakékoliv jiné zařízení k systému letového zapisovače než to, které je v souladu s povolením IGC pro toto zařízení. Pokud existují nějaké způsoby zapečetění, jsou uvedeny v povolení IGC pro toto zařízení.
- (ii) Důkaz o vzletu a přistání  
OP musí být ujištěn, že jsou k dispozici důkazy o časech a místech vzletu a přistání, o jménu (nech) pilota (ů), typu a poznávací značce kluzáku a typu a výrobním čísle letového zapisovače, užitého pro důkaz o provedení letu. Tento důkaz musí být nezávislý na údajích, získaných z letového zapisovače. Viz Dodatek C, odst. 11.3.
- (iii) Po letu  
Po přistání musí být letové údaje přeneseny z letového zapisovače na paměťové medium, které je pro NAC přijatelné, prostřednictvím počítače nebo jiného zařízení způsobem, uvedeným v osvědčení IGC pro dané zařízení. OP musí zkontrolovat všechna zapečetění, která byla provedena před letem. Letové údaje musí být následně zaslány osobě, schválené Národním leteckým sportovním orgánem, která provede jejich vyhodnocení. Předání se může

uskutečnit buď fyzickým předáním paměťového media nebo zasláním požadovaných údajů e-mailem, pokud je to NAC akceptovatelné. Při světových rekordech je povinnost zaslat kopii igc souboru FAI a to do 7 dnů spolu s oznámením o rekordním pokusu. (ZM 7)

#### b. VYHODNOCENÍ ÚDAJŮ

Vyhodnocení letových údajů musí být uskutečněno kvalifikovanou osobou, schválenou NAC, jejíž povinností je ujistit se, že existuje příslušný důkaz o dosažení traťových bodů, výšek, časů a poloh, jak je požadováno. Podrobné postupy pro vyhodnocení jsou uvedeny v Dodatku C. Tam, kde je nesen více než letový zapisovač, pak ten, který v sobě nese poslední deklaráci, musí být za normálních podmínek použit k vyhodnocení důkazů o letu. Pokud primární letový zapisovač nepracoval správně, mohou být použita data ze záložního letového zapisovače. V tomto zapisovači musí být uložena ta samá deklaráce a podrobnosti vztahující se k danému letu. Jakýkoliv rozdíl mezi deklarácemi v primárním nebo záložním letovém zapisovači může být důvodem k odmítnutí jakéhokoliv výkonu z daného letu. (ZM 7)

Jestliže plachtařským výkonem je dosaženo odznaku nebo rekordu, musí být NAC doručeno následující:

- (i) Originální data na paměťovém mediu (první kopie) by měla obsahovat letové údaje z každého letového zapisovače. Musí obsahovat datový soubor ve formátu \*.igc a soubor v jeho původním formátu (je-li odlišný) tak, jak byl přenesen z letového zapisovače okamžitě po přistání. (ZM7)
- (ii) Příslušné ohlašovací formuláře včetně svědectví OP, že ručně zaznamenané časy a přesná místa souhlasí s ekvivalentními údaji letového zapisovače.
- (iii) Při volných rekordních letech musí být z důkazu letového zapisovače určeny dosažené traťové body a uvedeny v ohlašovacím formuláři pro rekord. V případě, že součástí letového zapisovače je „pilotní značkovač“, může být použit k označení potřebných poloh traťových bodů.
- (iv) Jakékoliv další měřené údaje a nebo pomocný materiál, požadovaný NAC k podpoření povinného důkazu. Viz příklady, uvedené v Dodatku B, příloha 1.

## 4.7 DOKAZOVÁNÍ A KONTROLA VÝŠKY

### 4.7.1 Dokazování výšky

Požadavky na výškové údaje mohou být splněny jakoukoliv z následujících měřících metod:

- a. Barogram,
- b. Optické měření ze země (např. vhodný výškový rastr nebo teodolit),
- c. Radarové měření ze země,
- d. Elektronický výškový výstup letového zapisovače GNNS pouze pro účely nepřerušnosti letu.

### 4.7.2 Metody pro kontrolu výšky

Při zaznamenávání výšky jiným, než vnějším měřením, musí být na palubě kluzáku umístěn barograf nebo letový zapisovač. Jakákoliv značka v barogramu během letu musí být učiněna dálkovým ovládním, nikoliv přímým přístupem do samotného barografu. Barograf musí být umístěn v kluzáku takovým způsobem, aby žádná jeho část nebyla během letu v dosahu pilota nebo cestujícího.

Systém pro zaznamenávání tlakové výšky v letovém zapisovači je barografem a musí odpovídat ostatním pravidlům v Řádu pro barografy a jejich kalibraci. Metody pro kontrolu výšky letovými zapisovači jsou stejné jako ty, které jsou užívány pro důkaz o poloze (viz 4.6.4).

a. PŘED VZLETEM

- (i) Mechanické barografy  
OP musí udělat na barogramový papír/folii identifikační značku a poté barograf zapečetit.
- (ii) Elektronické barografy  
Před letem musí OP zapečetit barograf a poté vložit do jeho paměti tajný vícemístný kód (druhým vložením tohoto kódu je požadováno získání uložených údajů). Tento krok se nevyžaduje, jestliže barograf ukládá nepřetržitě datum a časová data, která nemohou být nahrazena bez toho, aniž by takové nahrazení nebylo automaticky hlášeno při tisku všech dat z jeho paměti po takovém nahrazení, a jestliže OP je schopen ověřit datum a čas vzletu a přistání kluzáku při daném letu.

b. BĚHEM LETU

Co nejdříve po vypnutí musí pilot zajistit, že na barogramu bude indikován dolní bod („zoubek“) pro jasné rozpoznání zahájení plachtařského výkonu.

c. PO LETU

- (i) OP musí provést kontrolu barografu a ujistit se, že jeho pečete jsou neporušeny a že na barogramu je identifikační značka, která tam byla umístěna před vzletem. Informace, požadované v odstavci 6.1 mohou být přidány do grafu.
- (ii) Při použití elektronických barografů musí OP buď zajistit přenos nebo vytištění údajů z barografu, dokud je v kluzáku, nebo zajistit vyjmutí elektronického barografu z kluzáku a pečovat o něj až do doby, kdy jsou vytištěny letové údaje. OP poté potvrdí, že datum a čas tisku je správný a že datum a časy nadmořských výšek a ostatní zaznamenané a vytištěné údaje souhlasí s datem a časem příslušného letu a že souhlasí i s ostatními příslušnými nároky na přihlášení výkonu.

## 4.8 DOKAZOVÁNÍ A KONTROLA POUŽITÍ Pohonu

### 4.8.1 Důkaz použití pohonu

Požadavky na záznam údajů při použití pohonné jednotky mohou být splněny použitím jakékoliv z následujících metod:

- a. Údaje jsou zaznamenány zapisovačem chodu pohonné jednotky, nebo
- b. Přímým pozorováním za země že pohonná jednotka byla zastavena, pokud není možno ji znovu nastartovat, nebo
- c. Zapečetěním pohonné jednotky takovým způsobem, že její použití bude mít za následek porušení pečete.
- d. Při letech na světové rekordy, kde je požadován zapisovač chodu pohonné jednotky, musí být toto zařízení součástí letového zapisovače. (ZM 7)

### 4.8.2 Kontrolní metody použití pohonné jednotky

- a. Při použití zapisovače chodu pohonné jednotky

Zapisovač chodu pohonné jednotky musí být zapečetěn a otevřen pouze OP. Za letu nesmí být dostupný pilotovi nebo posádce s výjimkou, kdy se jedná o letový zapisovač, který je povolen IGC a který je používán podle tohoto povolení.

- b. Bez použití zapisovače chodu pohonné jednotky
  - (i) Před vzletem může být pohonná jednotka zapečetěna OP, jak je uvedeno v 4.8.1c (a OP potvrdí, že po přistání byla pečeť neporušena), nebo
  - (ii) Pohonná jednotka může být zneschopněna sejmutím podstatné částí motoru nebo vrtule (a OP musí potvrdit, že tak bylo učiněno), nebo
  - (iii) Pohonná jednotka může mít mechanický zámek, použitý na vyklápěcím systému, který nelze odemknout dříve než po přistání.
- c. Pro lety na světové rekordy musí být zapisovač pohonné jednotky takového typu, který provádí záznam automaticky bez nutného zásahu pilota a nesmí ho být možno vypnout během letu a který také nevyžaduje pro svoji funkci speciální připevnění v kabině. (ZM 7)

# Kapitola 5

## OFICIÁLNÍ POZOROVATELÉ

### 5.1 PRAVOMOCI

#### 5.1.1 Jmenování Oficiálního pozorovatele

OP jsou jmenováni orgánem Národní letecké sportovní kontroly (NAC) jménem FAI a IGC. Ředitelé závodů, přidělených FAI nebo národním aeroklubem jsou také automaticky Oficiálními pozorovateli pro lety pro získání odznaků nebo rekordů, uskutečněné během soutěže.

#### 5.1.2 Povinnosti Oficiálního pozorovatele

OP může, jako zástupce FAI a IGC, kontrolovat a potvrzovat následující plachtařské výkony:

- a. Rekordní lety a lety pro získání odznaků FAI,
- b. Lety při mezinárodních mistrovstvích a soutěžích, přidělených FAI,
- c. Ostatní plachtařské výkony, které NAC může určit a definovat v oblasti své působnosti.

#### 5.1.3 Kontrola a potvrzování

- a. KONTROLA je pozorování vzletu, odletu, přiletu a přistání a, když je to použito, čas provedení některých úkonů, jako jsou prohlášení, pečetění, instalace, vyjmutí a odpečetění barografů, letových zapisovačů a fotoaparátů, pohonných jednotek motorových kluzáků a ostatních zařízení.
- b. POTVRZOVÁNÍ je kontrola důkazů a podepisování příslušných potvrzení, osvědčujících důkaz, kterého se to týká.

#### 5.1.4 Způsobilost

- a. Oficiální pozorovatelé musí být obeznámeni s Řádem a musí být poctiví, zkušení a nezbytně způsobilí ke kontrole a potvrzování letů kluzáků a motorových kluzáků bez nadržování. Před tím, než je OP schválen NAC, měl by absolvovat vhodné školení a instruktáž, týkající se povinností OP.
- b. Při světových rekordech musí mít OP písemné schválení od příslušného NAC, že může tuto funkci vykonávat. Před udělením takového povolení je vyžadováno, aby měl OP prokázanou zkušenost s vyhodnocování výkonů pro získání odznaků nebo národních rekordů, kde byly použity letové zapisovače. Pokud se účastní více OP, pak dozor může vykonávat pouze ten, který má dané oprávnění a nebo dosvědčuje, že práce ostatních OP je správně jeho osobou ověřena. (ZM 7)

#### 5.1.5 Územní rozsah pravomocí

Oficiální pozorovatelé jsou oprávněni kontrolovat a potvrzovat lety kluzáků a motorových kluzáků:

- a. v zemi jejich vlastního NAC a
- b. v kterékoliv jiné zemi a pro piloty kluzáků jakékoliv národnosti, pokud to povolí NAC příslušné země (řídící NAC).  
*Viz. Sportovní řád – všeobecný díl 6.4*
- c. pro světové rekordy schválený OP musí mít písemné potvrzení od NAC, který bude kontrolovat rekordní pokus (ZM 7)



### 5.1.6 Střet zájmů

Viz.: Etický kodex FAI – [http://www.fai.org/documents/otherdocs/code\\_ethics](http://www.fai.org/documents/otherdocs/code_ethics)

Všechny osoby, které se účastní vyhodnocení a schvalování přihlášky pokusu, musí si být jisti, že pokus vyhodnotili objektivně za pomoci pravidel a postupů tak, jak je vyžadováno Sportovním řádem a s přihlédnutím k Etickému kodexu. Za střet zájmů se považuje zejména:

- a. Oficiální pozorovatelé se nesmí mít žádnou roli při pokusech o zisk rekordu nebo odznaku, ve kterých mají finanční zájem nebo kde se účastní jako pilot nebo cestující.\*

*\*Vlastnictví kluzáku nebo motorového kluzáku se nepovažuje za „finanční zájem“. Podstatou je, že peněžní nebo jiný hmotný zisk nesmí záviset na úspěšném potvrzení Oficiálním pozorovatelem nebo jinou k tomu příslušnou osobou.*

- b. Žádná osoba, která ověřuje pokus o světový pohár nesmí mít žádný osobní zájem na výsledku tohoto pokusu. (ZM 7)

### 5.1.7 Porušení povinností

V případě porušení povinností musí být jmenování Oficiálním pozorovatelem zrušeno. Navíc nedbalé potvrzování nebo záměrně nesprávný výkon funkce jsou důvody pro disciplinární řízení u příslušného NAC. (ZM 7)

## 5.2 POTVRZOVÁNÍ UDÁLOSTÍ

### 5.2.1 Všeobecně

- a. Datum, časy a místo vzletu a přistání příslušného letu musí být ověřeny a musí být dokázáno, že záznamová zařízení použitá pro prokázání letu byly během letu v daném kluzáku.
- b. Rekordní lety a lety pro získání odznaků musí být potvrzeny OP vyplněním a ověřením informací v oficiálních formulářích FAI pro přihlašování rekordů, nebo v případě národních rekordů nebo výkonů pro získání odznaků na přihlašovacích formulářích, obsahujících podobné informace (viz 6.4).

### 5.2.2 Přítomnost Oficiálního pozorovatele při události

Oficiální pozorovatelé mohou potvrdit jednotlivé události (jako je zapečetění a odpečetění, vložení a vyjmutí zařízení, vzlet, časy odletu a příletu, přistání atd.) když byli události, pro kterou je požadováno potvrzení, přítomni, nebo jestliže jsou schopni se přesvědčit o důkazu buď svědectvím osob, přítomných události nebo z jiných spolehlivých zdrojů. Může být použito svědectví ze záznamů řízení letového provozu nebo klubového létání. Barometrický tlak může být získán ze záznamů sousední meteorologické služebny.

### 5.2.3 Potvrzení, vydaná osobami bez oprávnění

- a. Potvrzení událostí jinými osobami, než jsou Oficiální pozorovatelé musí být spolupodepsána OP po ověření jejich výpovědí.
- b. Řídící letového provozu ve službě mohou potvrdit pozorování vzletů, průletů startovní a cílovou páskou, dosažení otočných a kontrolních bodů a přistání.
- c. Piloti vlečných letadel nebo ostatní lidé sledující vleky jiným zařízením, než je aerovlek, mohou potvrdit bod vypnutí z vleku.

- d. Přistání mimo letiště mohou být potvrzena dvěma nezávislými svědky, kteří uvedou svá jména, adresy a pokud možno i telefonní čísla, mají-li nějaká (viz 6.2).

**Český dodatek:** Aeroklub ČR rozlišuje OP na rozhodčí I. a II. třídy. Pravomoci rozhodčích I. třídy jsou totožné s pravomocemi OP podle kapitoly 5 Řádu.

Pravomoci rozhodčích II. třídy jsou:

- vydávání platných svědectví pro všechny plachtařské výkony,
- výkon rozhodčí služby v plachtění s výjimkou řídicích funkcí,
- vyhodnocování všech plachtařských výkonů s výjimkou pokusů o rekord a letů k získání zlatého odznaku a diamantů.

# Kapitola 6

## POTVRZENÍ A DŮKAZY

### 6.0 VŠEOBECNĚ

Všechna potvrzení a kalibrace musí jasně dokumentovat potvrzovaný či kalibrovaný let, událost nebo zařízení a musí obsahovat datum potvrzení/kalibrace, podpis osoby vydávající potvrzení/kalibraci a, kde je to žádoucí, podpis OP. Každý zvláštní list papíru musí mít tuto jeho identifikaci. Diskety nebo ostatní elektronické paměťové zařízení obsahující letová nebo kalibrační data musí být jasně označeny.

### 6.1 BAROGRAM

S výjimkou povolení, týkajících se letových zapisovačů a elektronických barografů (viz 4.6.4 a 4.7.2) musí být na barogramu jasně zaznamenány následující informace:

- a. Identifikační značka OP před vzletem,
- b. Pro rekordy v nadmořské výšce a převýšení tlak v úrovni země (QFE) v čase vzletu,
- c. Datum letu,
- d. Jméno pilota,
- e. Typ, výrobní číslo a výškový rozsah barografu,
- f. Typ a poznávací značka kluzáku,
- g. Nadmořskou výšku vypnutí (nebo zastavení pohonné jednotky u motorových kluzáků),
- h. Důkaz o tom, že nebylo provedeno mezipřistání,
- i. Datum a podpis OP po letu.

Navíc, je-li barograf zároveň zapisovačem chodu pohonné jednotky:

- j. Zastavení pohonné jednotky před opuštěním výchozího bodu,
- k. Nepoužití pohonné jednotky mezi výchozím a koncovým bodem.

### 6.2 POTVRZENÍ O PŘISTÁNÍ

Potvrzení o přistání musí obsahovat přesnou polohu místa přistání a čas přistání.

### 6.3 POTVRZENÍ O KALIBRACI BAROGRAFU

Potvrzení o kalibraci barografu musí obsahovat:

- a. Typ, výrobní číslo a výškový rozsah barografu,
- b. Datum kalibrace,
- c. Kalibrační křivku, graf nebo tabulku,
- d. Datum, jméno a podpis úředníka kalibrační laboratoře.

### 6.4 PROHLÁŠENÍ O KALIBRACI ZAŘÍZENÍ PRO MĚŘENÍ ČASU

Prohlášení o kalibraci zařízení pro měření času musí obsahovat:

- a. Typ a výrobní číslo použitého časového zařízení,
- b. Popis metody (a výsledek) kalibrace zařízení pro měření času (4.4.6),
- c. Datum a podpis OP nebo úředníka kalibrační laboratoře, který provedl kalibraci.

### 6.5 FORMULÁŘE FAI PRO HLÁŠENÍ REKORDŮ

Pro hlášení rekordů, sdělovaná FAI, musí být použity platné Oficiální formuláře FAI, schválené IGC. Pro národní rekordy může NAC vydat vlastní formuláře, podobné verzi FAI. Sdělení FAI musí být učiněno tak, že každá strana formuláře musí být tištěna na jednom listu papíru tak, aby bylo možno použít oboustranného tisku na papír velikosti A3 (nebo 11" x 17" papír v Severní Americe).

Popis	Druh rekordu	Poznámky
<b>Formulář A</b>	Absolutní výška nebo Převýšení	
<b>Formulář B</b>	Vzdálenost	
<b>Formulář C</b>	Rychlost	
<b>Formulář D</b>	Motorové kluzáky	Formulář D se přidává k ostatním formulářům, jestliže je to vhodné pro hlášení
<b>Formulář E</b>	Vyplňováno všemi NAC, kterých se to týká	Musí být včleněno do souboru hlášení

*Formuláře FAI jsou k dispozici na Web stránce IGC <http://www.fai.org/gliding> a v normální kopii u Kanceláře FAI a Národních aeroklubů.*

# Kapitola 7

## TŘÍDY KLUZÁKŮ A MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽE

### 7.0 VŠEOBECNĚ

Tato kapitola uvádí rozdělení tříd a některá všeobecná pravidla pro Plachtařská mistrovství světa FAI a ostatní mezinárodní soutěže. Pravidla pro třídy se také používají pro světové rekordy (viz Kapitola 1).

*Podrobnější pravidla pro Mistrovství světa a mezinárodní soutěže jsou uvedena v Dodatku A k tomuto řádu (SŘ3A) a také ve Všeobecném dílu Sportovního řádu FAI. Z důvodu usnadnění, kdykoliv se v těchto pravidlech objeví slovo „soutěž“, znamená to, že je možné tato pravidla použít jak pro mistrovství světa, tak pro mezinárodní soutěže. Jestliže jsou podávána hlášení pro odznaky a rekordy, musí být splněna opatření Řádu bez ohledu na propozice dotčené soutěže.*

### 7.1. SOULAD S PRAVIDLY PRO TŘÍDY

#### 7.1.1 Rekordní lety

Oficiální pozorovatel potvrzuje, že kluzák použitý k rekordnímu letu splňuje požadavky pravidel příslušné třídy rekordní klasifikace a potvrzuje veškerá požadovaná měření a kontroly.

#### 7.1.2 Soutěže

Kluzáky musí být k dispozici organizátorovi soutěže tak, jak je předepsáno místními propozicemi a tak, aby mohlo být zkontrolováno a změněno, zda odpovídají pravidlům třídy.

#### 7.1.3 Měření rozpětí křídla

Pro účely měření a ke splnění požadavků pravidel třídy je za rozpětí křídla považována maximální vzdálenost mezi dvěma svislými rovinami, dotýkajícími se konců křídel a rovnoběžnými s rovinou symetrie kluzáku, přičemž kluzák stojí vodorovně na zemi a přičemž je povoleno každé křídlo podepřít do konfigurace jeho nezátíženého tvaru.

*(Tento nezátížený tvar závisí na konstrukci kluzáku ale všeobecně to bude znamenat, že odtoková hrana se po délce křídla bude jevit jako přímka).“*

### 7.2 ZPŮSOBILOST KLUZÁKŮ

#### 7.2.1 Potvrzení o letové způsobilosti

Kluzák může létat při soutěži jen tehdy, má-li platné Osvědčení o letové způsobilosti nebo platné Povolení k letu, které nevylučuje soutěžní létání a splňuje podmínky o letové způsobilosti a pravidla třídy, do které je kluzák přihlášen.

#### 7.2.2 Výměna součástí

S výjimkou, která je přesně popsána v pravidlech soutěže (viz. Dodatek A) musí kluzák létat během soutěže jako jedinečný konstrukční objekt, který zahrnuje tu samou sadu křídel nebo součástí křídla, trupu a ocasních ploch, se kterými kluzák vstoupil do soutěže. (ZM 7)

### 7.3 OMEZENÍ HMOTNOSTI

Organizátoři soutěží mohou omezit maximální hmotnost kluzáku v kterékoliv třídě. Jakákoliv taková omezení musí být uvedena v oficiální nabídce a musí být schválena IGC.

#### 7.4 KOEFICIENTOVÁNÍ

Jestliže je použito koeficientování, je jeho účelem, pokud možno, srovnání výkonu kluzáků. Užití hodnoty koeficientů musí být přímo úměrné předpokládaným přeletovým rychlostem kluzáků v typických plachtařských podmínkách příslušné soutěže. Koeficient musí být přímo uplatněn u dosažené rychlosti nebo vzdálenosti; u závodníků, kteří dosáhli cíle u rychlosti a u závodníků, kteří nedoletěli pouze u vzdálenosti. Soutěžící, kteří dokončili úkol nesmí obdržet méně bodů, než je jejich plná hodnota za vzdálenost a soutěžící, kteří nedokončili úkol nesmí obdržet více bodů, než je jejich plná hodnota za vzdálenost. Jakýkoliv seznam koeficientů navržený pro soutěž musí být schválen IGC. (ZM 7)

#### 7.5 ČASOVÉ MĚŘÍTKO PRO ZMĚNY TŘÍDY

Minimální období mezi oznámením a uvedením nové třídy v platnost nebo uplatnění velké změny pravidel existující třídy nesmí být běžně menší, než 4 roky. Menší změny, které nevyžadují změny konstrukce musí být běžně oznámeny 2 roky předem. Při zvláštních důvodech může IGC snížit toto oznamovací období.

#### 7.6 MISTROVSTVÍ SVĚTA

##### 7.6.1 Třídy plachtařského mistrovství světa

Mistrovství světa v plachtění jsou organizována ve třídách, uvedených v odstavci 7.7. Mistrovství žen (7.8.2a) a Mistrovství juniorů (7.8.2b) mohou být také organizována na úrovni Mistrovství světa.

##### 7.6.2 Motorové kluzáky

Motorové kluzáky jsou začleněny mezi ostatní třídy mistrovství (s výjimkou Světové třídy, která je třídou jediné konstrukce) podle pravidel mistrovství pro motorové kluzáky (viz Dodatek A).

#### 7.7 SOUTĚŽNÍ TŘÍDY

Viz. také 7.3

##### 7.7.1 Volná třída

Nemá zvláštní pravidla.

##### 7.7.2 Třída 18 metrů

Jediným omezením je maximální rozpětí 18.000 mm (7.1.3).

##### 7.7.3 Třída 15 metrů

Jediným omezením je maximální rozpětí 15.000 mm (7.1.3).

##### 7.7.4 Standardní třída

###### a. KŘÍDLA

Rozpětí (7.1.3) nesmí překročit 15.000 mm. Jakákoliv jiná změna profilu křídla, než normální použití křidélek, je zakázána. Zařízení pro zvýšení vztlaku jsou zakázána vyjma situace, jsou-li zneschopněna.

###### b. BRZDÍCÍ KLAPKY

Kluzák musí být vybaven brzdícími klapkami, které nesmějí být použity ke zvýšení výkonu. Brzdící padáky jsou zakázány.

###### c. PODVOZEK

Podvozek může být pevný nebo zasunovací. Hlavní podvozkové kolo musí mít průměr nejméně 300 mm a šířku nejméně 100 mm.

###### d. PŘÍTĚŽ

Za letu vypustitelná vodní přítěž je povolena.

#### 7.7.5 Světová třída

Kluzákem Světové třídy je konstrukce PW-5, který se stal vítězem soutěže konstrukcí Světové třídy z r. 1994. Všechny kluzáky musí být postaveny podle specifikací IGC pro Světovou třídu a musí se podrobit všem pravidlům, přijatým IGC. Nejsou povoleny žádné modifikace, pokud nejsou schváleny a písemně rozeslány z FAI všem NAC jménem IGC.

##### a. ZMĚNY OBTÉKÁNÍ

Jakékoliv modifikace, mající za následek jiné obtékání kluzáku, jsou zakázány. Jedná se zejména o používání vířivých zařízení, aerodynamických kapotáží a speciální úpravy povrchu. Výjimky tvoří pouze:

- (i) Ukazatel bočení (bavlnka),
- (ii) Sonda celkové energie,
- (iii) Přilnavá páska k zalepení mezer mezi křídly, trupem a ocasem. Zalepování mezi pohyblivými řídicími plochami a pevnou konstrukcí není povoleno.

##### b. ELEKTRICKÁ ZAŘÍZENÍ

Elektrická a elektronická zařízení jsou povolena včetně přístrojů a navigačních pomůcek.

##### c. PŘÍTĚŽ

Odhoditelná přítěž za letu je zakázána. Při soutěžích Světové třídy musí být hmotnost stanovena Ředitelem soutěže mezi maximální celkovou hmotností a nejnižší vzletovou hmotností, dosaženou nejtěžším přihlášeným soutěžícím. K dosažení stanovené hmotnosti musí být každý kluzák doplněn pevným přitěžovacím systémem, schváleným IGC, jehož součástí může být i ocasní přítěž.

##### d. KONTROLA CENTRÁŽE

Jakékoliv zařízení, umožňující změnu centráže za letu, je zakázáno.

#### 7.7.6 Klubová třída

Cílem Klubové třídy je využít hodnotu starších vysokovýkonných kluzáků při nenákladných, ale vysoce kvalitních mistrovstvích a umožnit pilotům, kteří nemají možnost létat na nejvýkonnějších kluzácích, účastnit se soutěží nejvyšších úrovní.

##### a. ÚČAST

Jediným omezením při účasti kluzáku na soutěži Klubové třídy je jeho zařazení do seznamu koeficientů schválených pro soutěž. (ZM 7)

##### b. PŘÍTĚŽ

Vodní přítěž není povolena.

##### c. BODOVÁNÍ

Mistrovství v Klubové třídě musí být bodovány při použití vzorců, obsahujících handicapové koeficienty (7.4).

#### 7.7.7 Vícemístná 20metrová třída

##### a. ÚČAST

Vícemístná 20metrová třída je složena z vícemístných kluzáků, které létají v obsazení dvou osob. Jestliže je použito koeficientování, kluzák musí mít koeficient, který je v rozmezí koeficientů schválených pro danou soutěž.

##### b. POSÁDKA

Posádka se musí skládat ze dvou osob, kteří musí reprezentovat ten samý NAC. Vítězná posádka obdrží titul Mistr.

- c. **ROZPĚTÍ**  
Rozpětí kluzáku nesmí překročit 20 000 mm.
- d. **PŘÍTĚŽ**  
Vodní přítěž může být vypustitelná za letu (Viz. Dodatek A 4.2.1)
- e. **BODOVÁNÍ**  
Vícemístná 20 metrová třída může být hodnocena za pomoci vzorců obsahující koeficient. (ZM7)

## **7.8 MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽE**

7.8.1 Mezinárodní soutěže mohou být pořádány ve třídách Mistrovství světa (7.7) nebo v jiných třídách, zvláště schválených IGC.

### **7.8.2 Mistrovství s omezenou účastí**

- a. **Mistrovství žen**  
Mistrovství v jedné nebo více schválených třídách, která jsou otevřena pouze pro ženské letové posádky.
- b. **Mistrovství juniorů**  
Mistrovství v jedné nebo více schválených třídách, která jsou otevřena pouze pro piloty, od jejichž narození uplynulo v kalendářním roce (1. ledna až 31. prosince), do kterého spadá začátek mistrovství, 25 let nebo méně.



# INDEX

## A

absolutní výška .....	5
adresa, FAI .....	ii
odznaky .....	7
všeobecně .....	7
vedené rejstříky .....	7

## B

barogram .....	4
požadované informace .....	27
barograf .....	4
kalibrace .....	17
potvrzení o kalibraci .....	27
bod vypnutí .....	2

## C

cíl, definice .....	2
výška .....	3
páska .....	3
bod .....	3
čas .....	3
cíl, důkaz .....	19
cíl, dosažení .....	14
definice .....	3
vzdálenost do .....	5

## Č

čas	
lhůty pro hlášení rekordů .....	11
měření a důkazy .....	18
časomíra	
kalibrace .....	17
časová měřítka, změny třídy .....	30
části, výměna .....	29

## D

Diamanty, požadavky .....	8
diplom	
1000 km .....	8
2000 km .....	8
doba trvání	
definice .....	3
zlatý odznak .....	7
výkon .....	4
stříbrný odznak .....	7
Dodatek A .....	1, 29
Dodatek B .....	1
Dodatek C .....	1
dosažení cíle .....	14
druhy rekordů, tabulka .....	10
důkaz	
výška, všeobecně .....	22
pohonná jednotka .....	24
poloha, všeobecně .....	19, 22
čas, všeobecně .....	18

## E

elektronické barografy .....	23
------------------------------	----

## F

fotoaparát, pečetění .....	20
----------------------------	----

## G

geodetické datum, VGS84 .....	21
-------------------------------	----

## H

hmotnostní omezení při soutěži .....	30
--------------------------------------	----

## CH

## I

identifikační značky/kódy OP	
barograf .....	23
fotoaparát .....	20
letový zapisovač .....	21

## J

juniorská mistrovství .....	30, 32
-----------------------------	--------

## K

kalibrace	
barograf .....	17
oprava .....	17
zařízení pro měření času .....	17
kalibrace .....	5
kategorie	
rekordy .....	9
Klubová třída	
seznam koeficientů .....	31
specifikace .....	31
koeficientování, užití .....	30

## L

letové údaje	
shromažďování .....	14
požadavky, všeobecně .....	13
minimální požadavky, tabulka .....	16
letový zapisovač	
kontrola .....	21
rozběr dat .....	22
definice .....	4
důkaz polohy .....	21

**M**

měření	
přesnost .....	16
kombinování metod .....	17
definice terminů .....	3
přesnost .....	17
minimální požadavky na přesnost ..	17
čas .....	18
rozpětí křídla .....	29
měření polohy .....	19
měřítka map .....	16
mezinárodní soutěž .....	29
mistrovství	
omezení účasti .....	32
mistrovství světa, třídy .....	30
mistrovství žen .....	32
motorový kluzák .....	1
motorové kluzáky, třídy mistrovství ..	30

**N**

Národní sportovní letecká kontrola .....	25
nepřerušenosť letu .....	15
noční let - omezení .....	19

**O**

odlet, definice .....	2
výška .....	3
páska .....	2
bod .....	2
čas .....	3
odlet, důkaz .....	19
odznaky	
diplom za 1000 km .....	8
diplom za 2000 km .....	8
zobrazení .....	8
požadavky na Diamanty .....	8
vzdálenostní lety pro odznaky .....	5
požadavky na zlaté odznaky .....	7
požadavky .....	7
požadavky na stříbrné odznaky .....	7
Oficiální pozorovatel (OP)	
definice .....	3
pravomoc .....	25
způsobilost .....	25
konflikt zájmu .....	25
povinnosti .....	25
finanční zájem .....	26
účast při události .....	26
oficiální vzdálenost, definice .....	3
OLZ .....	31
osvědčení o letové způsobilosti .....	29
otočný bod, definice .....	2
ověřovací požadavky, všeobecně .....	13

**P**

pečetění fotoaparátu .....	20
penalizace, výška .....	15
PJ (viz pohonná jednotka .....	1
plachtařské výkony, druhy	
výška a trvání letu .....	4
vzdálenost (odznaky) .....	5
vzdálenost & rychlost (odznaky & rekordy)	5
volná vzdálenost (pouze rekordy) .....	5
všeobecné požadavky .....	4
pohonná jednotka	
kontrola při použití zapisovače PJ .....	24
kontrola bez letového zapisovače PJ .....	24
důkaz .....	23
pohonná jednotka .....	1
poloha – důkazy	
analýza údaje letového zapisovače .....	21
všeobecně .....	19
fotografie, kontrolní metoda .....	20
pořadí fotografií .....	21
poloměr země .....	15
potvrzení a důkazy, všeobecně .....	27
potvrzení letové způsobilosti .....	29
potvrzování událostí	
Oficiálním pozorovatelem .....	26
osobou, která není OP .....	26
potvrzení vlekáře .....	26
pozorovací sektor	
definice .....	2
důkaz dosažení .....	20
požadavky na stříbrný odznak .....	7
prohlášení	
obsah .....	13
definice .....	4
platnost .....	14
přesnost měření .....	16
přesnost, minimální požadavky .....	17
převýšení, definice .....	3
přihlašovací formuláře rekordů FAI .....	28
přímá vzdálenost (pouze odznaky) .....	5
přistání	
potvrzení .....	27
ověření .....	14
přistání mimo letiště, potvrzení .....	26
<b>R</b>	
rameno, definice .....	2
rejstřík, lety pro odznaky .....	7
rekord	
výška, třída, omezení .....	9
kategorie, třídy, druhy .....	9
přihlašovací formuláře .....	28
označování .....	10
při jednom letu .....	9
minimální výkon .....	11
lhůty pro sdělení .....	11
druhy, tabulka .....	10
světový .....	9
rozbor dat, letový zapisovač .....	22

rozpětí křídla - měření .....	29
rychlost	
definice .....	3
nepovolení výškové penalizace ...	16
lety s návratem .....	5, 10
trojúhelníkové lety .....	5, 10

## Ř

řídící letového provozu	
potvrzení .....	26

## S

souřadnice	
mapová měřítka .....	16
traťové body .....	15
soutěž	
definice třídy .....	30
koeficientování .....	30
mezinárodní .....	32
sportovní licence .....	9
Standardní třída, specifikace .....	31
startovní časový interval (STI) .....	14
fotografická kontrola .....	18
Světová třída	
definice .....	1
specifikace .....	31
světové rekordy .....	9

## Š

## T

trať, definice .....	2
traťový bod	
požadované prohlášení .....	4
definice .....	2
zeměpisné souřadnice .....	15
trojúhelníkový let	
definice .....	5
geometrie, rekordy .....	2
třída	
soutěž .....	29
rekordy .....	29
pravidla .....	29
třída, změny, časové měřítko .....	30
třídy FAI, kluzáky	
Třída D, definice .....	1
Třída DM, začlenění do D .....	1
definice soutěžních tříd .....	30
přizpůsobení, rekordy .....	29
začlenění motorových kluzáků .....	30
rekordy .....	9
Mistrovství světa .....	

## U

Ultralehká třída, definice .....	1
uzavřená trať, definice .....	3

## V

vícemístné rekordy .....	9
Volná třída .....	1, 30
volné lety na vzdálenost, rekordy, definice	
3 otočné body .....	5
návrat .....	5
přímo .....	5
výpočty, všeobecně .....	15
Všeobecný díl Sportovního řádu .....	1
výměna dílů .....	30
výška - nadmořská	
kontrolní metody .....	23
oprava .....	18
důkaz .....	22
rekordy .....	9
ověřování .....	15
výška	
Diamant .....	8
převýšení, definice .....	3
Zlato .....	7
ztráta, definice .....	3
ztráta, pravidlo 1% .....	16
penalizace, definice .....	3
penalizace, použití .....	16
Stříbro .....	7
vzdálenost	
Diamant .....	8
Zlato .....	7
výpočetní metody .....	15
návrat .....	5
přímá .....	5
do cíle .....	5
přes nejvýše 3 otočné body .....	5
Stříbro .....	5
vzdálenost & rychlost, typy výkonů .....	6
vzdálenost na návratové trati .....	5
vzdálenost na Velké kružnici .....	15
vzdálenost přes tři otočné body .....	5

## Z

zapisovač činnosti PJ .....	4
pokud je také barografem .....	27
změnový list .....	ii
ztráta výšky	
náhradní výpočet .....	6
pravidlo 1% .....	16
penalizace .....	16

## Ž

**Strana záměrně nepoužita**

## FORMULÁŘ A - ABSOLUTNÍ NADMOŘSKÁ VÝŠKA nebo PŘEVÝŠENÍ

### 1. Přihlašované údaje

1. Třída rekordu	<input type="checkbox"/> Volná třída (jen DO)	
2. Kategorie	<input type="checkbox"/> Všeobecná	<input type="checkbox"/> Ženská
3. Druh rekordu	<input type="checkbox"/> Převýšení	<input type="checkbox"/> Absolutní nadmořská výška

4. Jméno pilota ..... Pohlaví .....

5. Adresa ..... Národnost .....

6. Sportovní licence č. .... Datum platnosti .....

7. Typ kluzáku .....Poznávací značka .....

8. Datum letu ..... Čas vzletu .....

9. Tlak při zemi v čase vzletu ..... hPa/mb

V případě vícemístného kluzáku:

10. Jméno posádky ..... Pohlaví ..... Věk .....

11. Adresa ..... Národnost .....

12. Sportovní licence č. .... Datum platnosti .....

<b>13. DOSAŽENÝ VÝKON</b>	převýšení ..... metrů abs. nadm. výška ..... metrů
-------------------------------	---

14. Pokud byl použit motorový kluzák, pohonná jednotka byla:

Zastavena před zahájením plachtařského výkonu

Během výkonu nebyla v činnosti

*Nezapomeňte vyplnit také formulář D*

**Tento let byl proveden v souladu se Sportovním řádem FAI.**

15. Podpis pilota ..... Datum .....

16. Podpis Oficiálního pozorovatele ..... Datum .....

17. Jméno Oficiálního pozorovatele ..... Číslo OP .....

Jméno pilota ..... Let dne .....

## AeČR - kluzáky a motor. kluzáky - Formulář A - výška a převýšení

### 2. Údaje o vleku a odletu

1. **Místo vzletu** ..... Nadmořská výška ..... metrů
2. Zeměpisná šířka ..... Délka .....
3. Způsob vleku ..... Čas .....
4. **Bod vypnutí** (nebo zastavení pohonné jednotky) .....
5. Zeměpisná šířka ..... Délka .....
6. Nadmořská výška ..... metrů ..... Čas .....

#### *Pouze pro aerovlek*

7. Typ vlečného letounu ..... Registrační značka .....
8. Jméno pilota - vlekaře ..... Číslo pilotního průkazu .....
9. Podpis pilota - vlekaře ..... Datum .....

10. Podpis Oficiálního pozorovatele ..... Datum .....
11. Jméno Oficiálního pozorovatele (vytištěno) ..... Číslo oprávnění OO .....

### 3. Potvrzení o přistání

1. **Místo přistání** ..... Nadmořská výška ..... metrů
2. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....
3. Čas přistání .....
4. **Místo vzletu** ..... Nadmořská výška ..... metrů
5. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

V případě přistání mimo letiště, které NENÍ pozorováno Oficiálním pozorovatelem, připojte původní potvrzení o přistání, podávající podrobnosti dvou svědků, níže uvedených:

6. Jméno .....
7. Adresa .....
8. Telefon ..... Datum a originální podpis .....
9. Jméno .....
10. Adresa .....
11. Telefon ..... Datum a originální podpis .....

12. Podpis Oficiálního pozorovatele ..... Datum .....
13. Jméno Oficiálního pozorovatele (vytištěno) ..... Číslo oprávnění OO .....
- Jméno pilota ..... Let dne .....

## AeČR - kluzáky a motor. kluzáky - Formulář A - výška a převýšení

### 4. Postupy při použití barografu/letového zapisovače

#### DŮLEŽITÁ POZNÁMKA

Barogram musí mít všechny informace, požadované Sportovním řádem FAI, díl 3. Při výškových rekordech musí být barograf kalibrován v průběhu 12 měsíců před letem (24 měsíců při použití elektronického barografu a letového zapisovače, schváleného IGC) A v průběhu jednoho měsíce po letu. Přihlašované převýšení a nebo absolutní nadmožská výška musí být potvrzeny osvědčením osoby, schválené NAC a nebo výškovou kalibrační laboratoří (viz seznam požadovaných příloh níže).

1. Barograf/letový zapisovač typ ..... Výrobní číslo .....

2. Data kalibrace: Před letem ..... Po letu .....

Barografický záznam zdůvodňuje toto prohlášení.

3.  Barograf nebyl během letu přístupný posádce, byl zapečetěn před letem a pečeť byla po letu neporušena.

4.  Barograf byl součástí letového zapisovače, schváleného IGC a jeho instalace v kluzáku a požadované pečetění bylo v souladu s požadavky IGC.

5. Podpis Oficiálního pozorovatele ..... Datum: .....

6. Jméno Oficiálního pozorovatele (vytištěno) ..... Číslo oprávnění OO .....

### 5. Analýza údajů (v případě použití letového zapisovače)

1. Jméno osoby, schválené NAC k analýze letových dat .....

Všechny kontroly, požadované k ověření letu, byly uskutečněny a dokazují učiněná prohlášení.

2. Podepsán ..... (osoba, schválená k analýze)

### 6. Seznam příloh (zaškrtněte co je přiloženo, ponechte si fotokopie)

- 1. Originál prohlášení o letu
- 2. Originál potvrzení o přistání
- 3. Barogram letu
- 4. Obě osvědčení o kalibraci barografu
- 5. Volný popis letu, učiněný pilotem
- 6. Volný popis, učiněný OP. Jestliže se to týká více OP, učiní hlášení jen ten, který převezme barograf/letový zapisovač po letu.
- 7. Osvědčení, vydané osobou nebo laboratoří, schválenou NAC ke kalibraci a vyhodnocení barogramů, udávající absolutní výšku a nebo převýšení, zobrazené záznamem barografu v souladu s Kapitolou 4 Sportovního řádu FAI, díl 3.
- 8. Seznam jmen, adres a telefonních čísel všech OP, kterých se týká prohlášení.
- 9. Formulář D (pouze Motorové kluzáky).
- 10. Formulář E (vyplněný příslušnými NAC)
- 11. Ostatní; rozved'te níže;

Jméno pilota ..... Let dne .....

## FORMULÁŘ B - VZDÁLENOST

### 1. Přihlašované údaje

1. Třída rekordu	<input type="checkbox"/> Volná třída DO	<input type="checkbox"/> 15 m třída D15
	<input type="checkbox"/> Světová třída DW	<input type="checkbox"/> UL třída DU
2. Kategorie	<input type="checkbox"/> Všeobecná	<input type="checkbox"/> Ženská
3. Druh rekordu	<input type="checkbox"/> Volná vzdálenost	<input type="checkbox"/> Volná vzdálenost na návratu
	<input type="checkbox"/> Volná vzdálenost přes 3 OB	<input type="checkbox"/> Cílový let
	<input type="checkbox"/> Vzdálenost na trojúhel. trati	<input type="checkbox"/> Cílový let s návratem

4. Jméno pilota ..... Pohlaví .....

5. Adresa ..... Národnost .....

6. Sportovní licence č. .... Datum platnosti .....

7. Typ kluzáku .....Poznávací značka .....

8. Datum letu ..... Čas vzletu .....

V případě vícemístného kluzáku:

9. Jméno posádky ..... Pohlaví ..... Věk .....

10. Adresa ..... Národnost .....

11. Sportovní licence č. .... Datum platnosti .....

**12. DOSAŽENÝ  
VÝKON**

Vzdálenost ..... kilometrů

**13. Pokud byl použit motorový kluzák, pohonná jednotka byla:**

Zastavena před zahájením plachtařského výkonu

Během výkonu nebyla v činnosti

*Nezapomeňte vyplnit také formulář D*

**Tento let byl proveden v souladu se Sportovním řádem FAI.**

14. Podpis pilota ..... Datum .....

Jméno pilota ..... Let dne .....



## AeČR - kluzáky a motor. kluzáky - Formulář B - vzdálenost

### 2. Údaje o vleku a odletu

1. **Místo vzletu** ..... Nadmořská výška ..... metrů

2. Zeměpisná šířka ..... Délka .....

3. Způsob vleku ..... Čas .....

4. **Bod vypnutí** (nebo zastavení pohonné jednotky) .....

5. Zeměpisná šířka ..... Délka .....

6. Nadmořská výška ..... metrů Čas .....

**Jestliže bod odletu nebyl bodem vypnutí** (nebo zastavením pohonné jednotky)

7. Nadmořská výška odletu ..... metrů Čas odletu .....

*Pouze pro aerovlek*

8. Typ vlečného letounu ..... Registrační značka .....

9. Jméno pilota - vlekaře ..... Číslo pilotního průkazu .....

10. Podpis pilota - vlekaře ..... Datum .....

### 3. Údaje k prohlášení o letu

POZNÁMKA: Originál Prohlášení o letu musí být přiložen k tomuto hlášení (pořídte si kopii). Vyplňte všechny následující vhodné body:

1. **Místo vzletu** ..... Nadmořská výška ..... metrů

2. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

3. **Otočný bod 1** ..... Nadmořská výška ..... metrů.

4. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

5. **Otočný bod 2** ..... Nadmořská výška ..... metrů.

6. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

7. **Otočný bod 3** ..... Nadmořská výška ..... metrů.

8. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

9. **Koncový bod (cíl)** ..... Nadmořská výška ..... metrů.

10. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

### 4. Příslušnost ke třídě

1. K ověření dle pravidel příslušností k 15 m, Světové nebo UL třídě byl kluzák, užitý v kterékoliv této třídě:

Měřen       Vážen       Prohlédnut      (OP zaškrtně, co je vhodné)

2. Popis použité ověřovací metody je přiložen k tomuto hlášení.

Jméno pilota ..... Let dne .....

## AeČR - kluzáky a motor. kluzáky - Formulář B - vzdálenost

### 5. Fotografický důkaz/důkaz letového zapisovače

POZNÁMKA: Dále uvedené prohlášení musí být podepsáno (v části 9 tohoto formuláře) OP, který ověřil, fotografický důkaz nebo důkaz letového zapisovače; jestliže takovýto důkaz NEBYL použit, musí být přiložena stanoviska všech OP, ověřujících, že otočné a ostatní body byly dosaženy.

1. Nerozstříhaný film nebo důkaz letového zapisovače prokazuje, že byl dosažen:

- Výchozí bod       Otočný bod 1       Otočný bod 2       Otočný bod 3  
 Koncový bod (cíl)

2. Pro vyhodnocení fotografického důkazu nebo důkazu letovým zapisovačem byly použity procedury, které jsou uvedeny ve Sportovním řádu FAI, díl 3.

### 6. Přilet do cíle a Potvrzení o přistání

1. Místo přistání .....

2. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

3. Čas přistání ..... Nadmořská výška ..... metrů

4. Jestliže byl cíl deklarován, byl dosažen způsobem, uvedeným ve Sportovním řádu FAI, díl 3.

**Když koncový bod nebyl místem přistání:**

5. Koncový bod .....

6. Nadmořská výška kluzáku v koncovém bodě ..... Čas .....

7. Rozdíl mezi výchozí nadmořskou výškou/nadmořskou výškou vypnutí nebo zastavení pohonné jednotky (co je vhodná) a nadmořskou výškou kluzáku v koncovém bodě byl ..... metrů.

V případě přistání mimo letiště, které NENÍ pozorováno Oficiálním pozorovatelem, připojte původní potvrzení o přistání, podávající podrobnosti dvou svědků, níže uvedených:

6. Jméno .....

7. Adresa .....

8. Telefon ..... Datum a originální podpis .....

9. Jméno .....

10. Adresa .....

11. Telefon ..... Datum a originální podpis .....

### 7. Analýza údajů (je-li použit letový zapisovač)

1. Jméno osoby, schválené NAC k analýze letových údajů .....

Všechny kontroly, požadované k ověření letu, byly uskutečněny a dokazují učiněná prohlášení.

2. Podepsán ..... (osoba, schválená k analýze)

Jméno pilota ..... Let dne .....

## AeČR - kluzáky a motor. kluzáky - Formulář B - vzdálenost

### 8. Postupy při použití barografu/letového zapisovače

#### DŮLEŽITÁ POZNÁMKA

Barogram musí mít všechny informace, požadované Sportovním řádem FAI, díl 3. Při výškových rekordech musí být barograf kalibrován v průběhu 12 měsíců před letem (24 měsíců při použití elektronického barografu a letového zapisovače, schváleného IGC) NEBO v průběhu jednoho měsíce po letu.

1. Barograf/letový zapisovač typ ..... Výrobní číslo .....

2. Data kalibrace: Před letem ..... Po letu .....

Barografický záznam zdůvodňuje toto prohlášení.

3.  Barograf nebyl během letu přístupný posádce, byl zapečetěn před letem a pečeť byla po letu neporušena.
4.  Barograf byl součástí letového zapisovače, schváleného IGC a jeho instalace v kluzáku a požadované pečetění bylo v souladu s požadavky IGC.

### 9. Ověření oficiálními pozorovateli (musí být vyplněno všemi OP, kterých se týká toto prohlášení)

1. Jméno OP 1 ..... Podpis OP ..... Číslo OP .....

2. Datum ..... Číslo oddílů hlášení, které jsem ověřil 1  2  3  4  5  6  7  8

3. Jméno OP 2 ..... Podpis OP ..... Číslo OP .....

4. Datum ..... Číslo oddílů hlášení, které jsem ověřil 1  2  3  4  5  6  7  8

5. Jméno OP 3 ..... Podpis OP ..... Číslo OP .....

6. Datum ..... Číslo oddílů hlášení, které jsem ověřil 1  2  3  4  5  6  7  8

### 10. Seznam příloh (zaškrtněte co je přiloženo, ponechte si fotokopie)

1. Originál prohlášení o letu (napsaný či z letového zapisovače)
2. Originál potvrzení o přistání
3. Nerozstříhaný film s příslušnými pozitivními kopiemi nebo disketa s údaji ve formátu \*.igc.
4. Barogram letu.
5. Osvědčení o kalibraci barografu (je-li požadováno).
6. Mapy, ze kterých mohou být určeny všechny zeměpisné polohy s přesností nejméně 0,5 km (není nutné, avšak doporučeno).
7. Volný popis letu, učiněný pilotem
8. Popis metody měření/pozorování, učiněný OP k ověření že kluzák spadá do přihlašované třídy.
9. Volný popis, učiněný jedním z OP v zastoupení všech dotyčných OP.
10. Výpočet vzdálenosti, učiněný osobou nebo organizací, schválenou NAC.
11. Když NENÍ použit fotografický důkaz/důkaz letovým zapisovačem, ověření OP, že příslušné body byly dosaženy
12. Seznam jmen, adres a telefonních čísel všech OP, kterých se týká prohlášení.
13. Formulář D (pouze Motorové kluzáky.
14. Formulář E (vyplněný příslušnými NAC)
15. Ostatní; rozvedte níže;

Jméno pilota ..... Let dne .....

## FORMULÁŘ C - RYCHLOST

### 1. Přihlašované údaje

1. Třída rekordu	<input type="checkbox"/> Volná třída DO	<input type="checkbox"/> 15 m třída D15				
	<input type="checkbox"/> Světová třída DW	<input type="checkbox"/> UL třída DU				
2. Kategorie	<input type="checkbox"/> Všeobecná	<input type="checkbox"/> Ženská				
3. Druh rekordu	<b>Rychlost na trojúhelníku</b>					
	<input type="checkbox"/> 100	<input type="checkbox"/> 300	<input type="checkbox"/> 500	<input type="checkbox"/> 1000	<input type="checkbox"/> 1250	<input type="checkbox"/> jiný ..... km
	<b>Rychlost na návratové trati</b>					
	<input type="checkbox"/> 500	<input type="checkbox"/> 1000	<input type="checkbox"/> jiný ..... km			

4. Jméno pilota ..... Pohlaví .....

5. Adresa ..... Národnost .....

6. Sportovní licence č. .... Datum platnosti .....

7. Typ kluzáku .....Poznávací značka .....

8. Datum letu ..... Čas vzletu .....

V případě vícemístného kluzáku:

9. Jméno posádky ..... Pohlaví ..... Věk .....

10. Adresa ..... Národnost .....

11. Sportovní licence č. .... Datum platnosti .....

**12. DOSAŽENÝ  
VÝKON**

Rychlost ..... km/h

13. Pokud byl použit motorový kluzák, pohonná jednotka byla:

Zastavena před zahájením plachtařského výkonu

Během výkonu nebyla v činnosti

*Nezapomeňte vyplnit také formulář D*

**Tento let byl proveden v souladu se Sportovním řádem FAI.**

14. Podpis pilota ..... Datum .....

Jméno pilota ..... Let dne .....

## AeČR - kluzáky a motor. kluzáky - Formulář C - rychlost

### 2. Údaje o vleku a odletu

1. **Místo vzletu** ..... Nadmořská výška ..... metrů

2. Zeměpisná šířka ..... Délka .....

3. Způsob vleku ..... Čas .....

4. **Bod vypnutí** (nebo zastavení pohonné jednotky) .....

5. Zeměpisná šířka ..... Délka .....

6. Nadmořská výška ..... metrů ..... Čas .....

**Výchozí bod** (nebo zastavení pohonné jednotky)

7. Zeměpisná šířka ..... Délka .....

8. Nadmořská výška odletu ..... metrů ..... Čas odletu .....

9. Startovní časový interval (při použití fotografického důkazu) ..... minut.

*Pouze pro aerovlek*

10. Typ vlečného letounu ..... Registrační značka .....

11. Jméno pilota - vlekáře ..... Číslo pilotního průkazu .....

12. Podpis pilota - vlekáře ..... Datum .....

### 3. Údaje k prohlášení o letu

POZNÁMKA: Originál Prohlášení o letu musí být přiložen k tomuto hlášení (pořídte si kopii). Vyplňte všechny následující vhodné body:

1. **Místo vzletu** ..... Nadmořská výška ..... metrů

2. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

3. **Otočný bod 1** ..... Nadmořská výška ..... metrů.

4. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

5. **Otočný bod 2** ..... Nadmořská výška ..... metrů.

6. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

7. **Otočný bod 3** ..... Nadmořská výška ..... metrů.

8. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

9. **Koncový bod (cíl)** ..... Nadmořská výška ..... metrů.

10. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

### 4. Příslušnost ke třídě

1. K ověření dle pravidel příslušností k 15 m, Světové nebo UL třídě byl kluzák, užitý v kterékoliv této třídě:

Měřen                       Vážen                       Prohlédnut                      (OP zaškrtně, co je vhodné)

2. Popis použité ověřovací metody je přiložen k tomuto hlášení.

Jméno pilota ..... Let dne .....

## AeČR - kluzáky a motor. kluzáky - Formulář C - rychlost

### 5. Fotografický důkaz/důkaz letového zapisovače

POZNÁMKA: Dále uvedené prohlášení musí být podepsáno (v části 9 tohoto formuláře) OP, který ověřil, fotografický důkaz nebo důkaz letového zapisovače; jestliže takovýto důkaz NEBYL použit, musí být přiložena stanoviska všech OP, ověřujících, že otočné a ostatní body byly dosaženy.

1. Nerozstříhaný film nebo důkaz letového zapisovače prokazuje, že byl dosažen:

- Výchozí bod       Otočný bod 1       Otočný bod 2       Otočný bod 3  
 Koncový bod (cíl)

2. Pro vyhodnocení fotografického důkazu nebo důkazu letovým zapisovačem byly použity procedury, které jsou uvedeny ve Sportovním řádu FAI, díl 3.

### 6. Přilet do cíle a Potvrzení o přistání

1. Místo přistání .....

2. Zeměpisná šířka ..... Zeměpisná délka .....

3. Čas přistání ..... Nadmořská výška ..... metrů

4. Cíl byl dosažen způsobem, uvedeným ve Sportovním řádu FAI, díl 3.

5. Koncový bod .....

6. Nadmořská výška kluzáku v koncovém bodě ..... Čas .....

7. Rozdíl mezi výchozí nadmořskou výškou a nadmořskou výškou kluzáku v koncovém bodě..... metrů

V případě přistání mimo letiště, které NENÍ pozorováno Oficiálním pozorovatelem, připojte původní potvrzení o přistání, podávající podrobnosti dvou svědků, níže uvedených:

6. Jméno .....

7. Adresa .....

8. Telefon ..... Datum a originální podpis .....

9. Jméno .....

10. Adresa .....

11. Telefon ..... Datum a originální podpis .....

### 7. Osvědčení o měření času

1. Uplynulý čas:                      Změřený: ..... h:min      Opravený: ..... h:min

2. Vzdálenost ..... km      Rychlost (Vzdálenost/Opravený uplynulý čas): ..... km/h

### 8. Analýza údajů (je-li použit letový zapisovač)

1. Jméno osoby, schválené NAC k analýze letových údajů .....

Všechny kontroly, požadované k ověření letu, byly uskutečněny a dokazují učiněná prohlášení.

2. Podepsán ..... (osoba, schválená k analýze)

Jméno pilota ..... Let dne .....

## AeČR - kluzáky a motor. kluzáky - Formulář C - rychlost

### 8. Postupy při použití barografu/letového zapisovače

#### DŮLEŽITÁ POZNÁMKA

Barogram musí mít všechny informace, požadované Sportovním řádem FAI, díl 3. Při výškových rekordech musí být barograf kalibrován v průběhu 12 měsíců před letem (24 měsíců při použití elektronického barografu a letového zapisovače, schváleného IGC) NEBO v průběhu jednoho měsíce po letu.

1. Barograf/letový zapisovač typ ..... Výrobní číslo .....

2. Data kalibrace: Před letem ..... Po letu .....

Barografický záznam zdůvodňuje toto prohlášení.

3.  Barograf nebyl během letu přístupný posádce, byl zapečetěn před letem a pečeť byla po letu neporušena.
4.  Barograf byl součástí letového zapisovače, schváleného IGC a jeho instalace v kluzáku a požadované pečetění bylo v souladu s požadavky IGC.

### 9. Ověření oficiálními pozorovateli (musí být vyplněno všemi OP, kterých se týká toto prohlášení)

1. Jméno OP 1 ..... Podpis OP ..... Číslo OP .....

2. Datum ..... Číslo oddílů hlášení, které jsem ověřil 1  2  3  4  5  6  7  8

3. Jméno OP 2 ..... Podpis OP ..... Číslo OP .....

4. Datum ..... Číslo oddílů hlášení, které jsem ověřil 1  2  3  4  5  6  7  8

5. Jméno OP 3 ..... Podpis OP ..... Číslo OP .....

6. Datum ..... Číslo oddílů hlášení, které jsem ověřil 1  2  3  4  5  6  7  8

### 10. Seznam příloh (zaškrtněte co je přiloženo, ponechte si fotokopie)

1. Originál prohlášení o letu (napsaný či z letového zapisovače)
2. Originál potvrzení o přistání
3. Nerozstříhaný film s příslušnými pozitivními kopiemi nebo disketa s údaji ve formátu \*.igc.
4. Barogram letu.
5. Osvědčení o kalibraci barografu (je-li požadováno).
6. Mapy, ze kterých mohou být určeny všechny zeměpisné polohy s přesností nejméně 0,5 km (není nutné, avšak doporučené).
7. Volný popis letu, učiněný pilotem
8. Popis metody měření/pozorování, učiněný OP k ověření že kluzák spadá do přihlašované třídy.
9. Volný popis, učiněný jedním z OP v zastoupení všech dotyčných OP.
10. Výpočet vzdálenosti, učiněný osobou nebo organizací, schválenou NAC.
11. Když NENÍ použit fotografický důkaz/důkaz letovým zapisovačem, ověření OP, že příslušné body byly dosaženy
12. Seznam jmen, adres a telefonních čísel všech OP, kterých se týká prohlášení.
13. Formulář D (pouze Motorové kluzáky.
14. Formulář E (vyplněný příslušnými NAC)
15. Ostatní; rozvedte níže;

Jméno pilota ..... Let dne .....





## FORMULÁŘ E - Potvrzení orgánů Národní sportovní letecké kontroly

1. Jméno pilota .....
2. Datum letu ..... Čas vzletu .....
3. Typ kluzáku nebo motorového kluzáku ..... Poznávací značka .....

### 1. Orgán NAC pro plachtění v zemi vzletu

Informace, podané v této přihlášce a dokumentace byly kontrolovány a shledány správnými podle našeho nejlepšího vědomí. Potvrzujeme, že všichni Oficiální pozorovatelé, kterých se týká tato přihláška (viz příložený seznam) byli určeni ke kontrole a potvrzování letů kluzáků a motorových kluzáků v naší zemi. Přihláška splňuje požadavky Všeobecného dílu včetně odstavce 5.2.2.3, který se týká nespportovního chování.

1. Název orgánu Národní sportovní letecké kontroly .....
2. Telefon ..... FAX ..... E-mail .....
3. Adresa .....
- .....
4. Podpis vedoucího funkcionáře NAC .....
5. Funkce v NAC .....
6. Jméno .....
7. Datum .....  
.....  
Oficiální razítko NAC

### 2. Orgán NAC pro plachtění, který vydal pilotovi Sportovní licenci

Informace, podané v této přihlášce a dokumentace byly kontrolovány a shledány správnými podle našeho nejlepšího vědomí. Přihláška splňuje požadavky Všeobecného dílu včetně odstavce 5.2.2.3, který se týká nespportovního chování.

Výkon byl homologován jako NÁRODNÍ REKORD a my tímto žádáme potvrzení výkonu jako SVĚTOVÝ REKORD.

1. Název orgánu Národní sportovní letecké kontroly .....
2. Telefon ..... FAX ..... E-mail .....
3. Adresa .....
- .....
4. Podpis vedoucího funkcionáře NAC .....
5. Funkce v NAC .....
6. Jméno .....
7. Datum .....  
.....  
Oficiální razítko NAC

## FORMULÁŘE FAI PRO HLÁŠENÍ REKORDŮ

Pro hlášení, sdělovaná FAI, musí být použity Oficiální formuláře FAI pro hlášení rekordů, schválené IGC. Pro národní rekordy může NAC vydat vlastní formuláře, podobné verzi FAI. Sdělení FAI musí být učiněno tak, že každá strana formuláře musí být tištěna na jednom listu papíru tak, aby bylo možno použít oboustranného tisku na papír velikosti A3 (nebo 11" x 17" papír v Severní Americe).

Popis	Druh rekordu	Poznámky
<b>Formulář A</b>	Absolutní výška nebo Převýšení	
<b>Formulář B</b>	Vzdálenost	
<b>Formulář C</b>	Rychlost	
<b>Formulář D</b>	Motorové kluzáky	Formulář D se přidává k ostatním formulářům, jestliže je to vhodné pro hlášení
<b>Formulář E</b>	Vyplňováno všemi NAC, kterých se to týká	Musí být včleněno do souboru hlášení