

PT 04/2010

SUOMEN ILMAILULIITTO ry.
Helsinki-Malmin lentoasema
00700 HELSINKI

PURJELENNON SUOMEN MESTARUUSKILPAILUJEN SÄÄNNÖT 2010

Sisällysluettelo

PURJELENNON SUOMEN MESTARUUSKILPAILUJEN SÄÄNNÖT.....	3
ALUSTAVIA HUOMAUTUKSIA	3
1 YLEISTÄ.....	3
1.1 SUOMEN MESTARUUSKILPAILUN TAVOITTEET.....	3
1.2 YLEISET MÄÄRÄYKSET.....	3
1.3 KILPAILULUOKAT.....	4
1.4 KILPAILUNJÄRJESTÄJÄN VASTUUT.....	4
2 SUOMEN MESTARUUSKILPAILUN TOIMIHENKILÖT.....	4
2.1 KILPAILUN JOHTAJA.....	5
2.2 TUOMARISTO.....	5
3 KILPAILIJAT.....	6
3.1 KILPAILIJOILLE ASETETTAVAT VAATIMUKSET.....	6
3.2 OSALLISTUMINEN.....	6
3.3 ILMOITTAUTUMINEN KILPAILUPAIKALLA.....	7
3.4 VAKUUTUKSET.....	7
4 TEKNISET VAATIMUKSET.....	7
4.1 PURJEKONEET JA VARUSTEET.....	7
4.2 LENTOKONEIDEN SUURIMMAT LENTOONLÄHTÖMASSAT	8
4.3 KILPAILUNUMEROT	8
5 YLEISET LENTOTOIMINTAMENETELMÄT.....	9
5.1 YLEISTÄ.....	9
5.2 BRIEFING.....	9
5.3 ULKOPUOLINEN APU KILPAILIJOILLE.....	9
5.4 LENNONSEURANTAMENETELMÄT.....	9
6 TEHTÄVÄT.....	10
6.1 KÄYTETTÄVÄT TEHTÄVÄTYYPIT.....	10
6.2 TEHTÄVÄTYYPPIEN MÄÄRITELMÄT	10
6.3 KUVAUS TEHTÄVÄTYYPEISTÄ	11
7 KILPALENTOMENETELMÄT.....	13
7.1 LENTOONLÄHTÖRYHMITYS.....	13
7.2 LENTOONLÄHTÖ	13
7.3 LENTOONLÄHTÖMENETELMÄT.....	13
7.4 LÄHTÖMENETELMÄT	14
7.5 KÄÄNNEPISTEET JA KÄÄNNEALUEET.....	15
7.6 MAASTOLASKU	16
7.7 MAALIINTULO.....	16
7.8 LASKEUTUMINEN.....	17
7.9 LENNON DOKUMENTIT.....	17
8 PISTELASKU JA RANGAISTUKSET.....	17
8.1 PISTELASKUJÄRJESTELMÄ.....	17
8.2 YLEISIÄ SÄÄNTÖJÄ.....	18
8.3 MÄÄRITELMÄT JA PISTELASKUN PARAMETRIT.....	18
8.4 1000 PISTEEN PISTELASKUJÄRJESTELMÄ	19
8.5 RANGAISTUKSET JA HYLKÄÄMISET.....	20
8.6 LISTA HYVÄKSYTYISTÄ RANGAISTUKSISTA	21
9 VALITUKSET JA PROTESTIT.....	22
9.1 VALITUKSET	22
9.2 PROTESTIT.....	22
9.3 PROTESTIEN KÄSITTELY.....	22
10 TULOKSET JA PALKINTOJEN JAKO.....	23
10.1 TULOKSET.....	23
10.2 PALKINTOJEN JAKO	23

PURJELENNON SUOMEN MESTARUUSKILPAILUJEN SÄÄNNÖT

Purjelennon Suomen mestaruuskilpailuissa käytetään Suomen Ilmailuliitto ry:n Suomen mestaruuskilpailujen sääntöjä ja

näitä sääntöjä, joita kilpailun johto ja kilpailijat ovat velvollisia noudattamaan.

Säännöt perustuvat FAI:n ennätys- ja suoritussääntöihin, joiden henkeä on sääntöjä tulkittaessa noudatettava, ja joita FAI:n kilpailulisenssin haltija on lisenssiä hakiessaan sitoutunut noudattamaan: FAI Sporting Code, General Section ja FAI Sporting Code Section 3 - Annex A: Classes D and DM - Gliders and Motor Gliders. Näiden sääntöjen jaottelu on FAI Sporting Code Section 3 - Annex A:n mukainen. Kohdat, jotka ovat sovellettavissa vain lähinnä

maailmanmestaruuskilpailuissa, on jätetty pois. Mukanaolevia kohtia on muutettu tarpeen mukaan soveltuviksi Suomen mestaruuskilpailuun.

Soveltuvien kohtien voidaan sääntöjä käyttää muissakin purjelentokilpailuissa.

ALUSTAVIA HUOMAUTUKSIA

Lentopaikkakohtaiset toimintamenetelmät on kerrottu kilpailun järjestäjän antamissa paikallisissa menetelmissä, jotka täydentävät näitä sääntöjä

Näissä säännöissä verbirakenteet "on tehtävä", "täytyy tehdä" ja "ei saa tehdä" ilmaisevat pakollista vaatimusta;

"pitäisi tehdä" ilmaisee suositusta; "voidaan tehdä" ilmaisee mikä on sallittua; ja "tullaan tekemään" ilmaisee aikomusta.

Selittävät ja täydentävät tekstit sekä huomautukset on kirjoitettu numeroimattomin kappalein kursiivilla

1 YLEISTÄ

1.1 SUOMEN MESTARUUSKILPAILUN TAVOITTEET Tavoitteet ovat:

Saada selville Suomen mestari jokaisessa kilpailuluokassa sillä perusteella, miten kilpailija on suoriutunut annetuilla kilpailutehtävillä;

Vaalia suomalaisten purjelentäjien keskinäistä ystävyyttä, yhteistyötä ja tiedonvaihtoa

Edistää purjelennon julkisen kuvan paranemista Suomessa

Edistää purjelentourheilun kehitystä Suomessa

Edistää purjelentourheilun turvallisten menetelmien ja rehdin kilpailuhengen kehitystä.

Järjestäjä voi esittää lisätavoitteita paikallisissa menetelmissä.

1.2 YLEISET MÄÄRÄYKSET

1.2.1 Suomen mestaruuskilpailu on järjestettävä Suomen Ilmailuliiton yleisten Suomen mestaruussääntöjen, FAI:n Sporting Code General Sectionin ja Section 3:n (Gliders and Motor Gliders) mukaan, ja erityisesti näiden Section 3 Annex A:han perustuvien sääntöjen mukaan. Näitä sääntöjä rikkovaa kilpailijaa on rangaistava, tai hänet on suljettava kilpailusta pois.

1.2.2 Kunkin luokan voittaja on kilpailija, jolla on suurin kokonaispistemäärä. Kokonaispistemäärä saadaan laskemalla kilpailijan jokaisena kilpailupäivänä saamat pisteet yhteen. Tasapisteiden sattuessa toimitaan kohdan 10.2.2

mukaan. Kunkin luokan voittaja on Suomen mestari edellyttäen, että luokassa on ollut vähintään yksi kilpailupäivä (ks. myös kohta 8.2.1) ja että luokassa on ollut vähintään seitsemän osallistujaa ensimmäisenä kilpailupäivänä.

Kaikki mitalisijat ratkaistaan tasapisteiden sattuessa kohdan 10.2.2 mukaisesti.

- 1.2.3 Kilpailun kesto ei saa ylittää 14 päivää. Kilpailun avajaiset ja päättäjaiset on järjestettävä tämän ajan kuluessa. Järjestäjän tulee määrätä lepopäivä, jolloin ei lennetä, viimeistään kymmenen peräkkäin lennetyn kilpailupäivän jälkeen.

Järjestäjä voi määrätä useampia lepopäiviä esimerkiksi ohjaajien väsymisen takia.

- 1.2.4 Suomen mestaruuskilpailujen virallinen kieli on suomi. Kilpailijoille annettavan kirjallisen aineiston (säännöt, yleinen kilpailuinformaatio) ja kilpailun aikana annettavien ilmoitusten on oltava suomeksi. Briefingit on pidettävä suomen kielellä.

Järjestäjän harkinnan mukaan suomen rinnalla voidaan käyttää myös muita kieliä.

1.3 KILPAILULUOKAT

- 1.3.1 Kilpailussa voi olla yksi tai useampia FAI Sporting Code Section 3 Chapter 7:n pääosassa kuvailtuja luokkia. Luokat mainitaan kilpailukutsussa.

Kaksipaikkaisluokassa (FAI 20m two seater class) ei ole kärkivälirajoitusta. Moottorillisilla kaksipaikkaisilla sallitaan 820 kg lentopaino ilman vesiä.

- 1.3.2 Poistettu.

- 1.3.3 Itselähtevät sekä kotiinpaluumoottorilla varustetut purjekoneet voivat osallistua soveltuviin luokissaan edellyttäen, että ne on varustettu moottorin käyntiajan rekisteröivillä lennontaltiointilaitteilla.

1.4 KILPAILUNJÄRJESTÄJÄN VASTUUT

- 1.4.1 Järjestäjän on otettava kilpailussa turvallisuusnäkökohdat ja oikeudenmukaisuus kaikin mahdollisin tavoin huomioon.

Järjestäjä voi täydentää turvallisuutta koskevia sääntöjä paikallisissa menetelmissä.

- 1.4.2 Järjestäjän on:

- a. Luotava edellytykset onnistuneelle kilpailulle.
- b. Järjestäjän on annettava jokaiselle kilpailijalle täydentävää kilpailuun liittyvää tietoa, mm. luettelon kilpailussa käytettävistä lähtö- ja käännepisteistä, sekä niiden WGS -84 -järjestelmän mukaisista koordinaateista viimeistään kilpailijoiden saavuttua kilpailupaikalle. Järjestäjä ilmoittaa, mistä käännepisteluettelo on saatavissa sähköisessä muodossa (Internet-osoite). Kilpailija itse vastaa siitä, että hän on hankkinut järjestäjän osoittamasta paikasta käännepisteluettelon uusimman version, jota käytetään kilpailussa. Säännöt on pyydettyessä lähetettävä kilpailijalle.
- c. Järjestäjän on annettava kilpailijoille mahdollisimman täydelliset säätiedot. Näiden tietojen tulee olla kilpailijoiden ja avustajien saatavilla briefingissä annetun säätiedon lisäksi.
- d. Järjestäjän tulee ilmoittaa kilpailun tulokset IGC:n ranking-listalle sekä huolehtia siihen liittyvistä maksuista.

- 1.4.3 Doping-asioissa toimitaan Suomen Ilmailuliitto ry:n Yleisten Suomen mestaruuskilpailujen sääntöjen kohdan 10 mukaan.

2 SUOMEN MESTARUUSKILPAILUN TOIMIHENKILÖT

2.1 KILPAILUN JOHTAJA

- 2.1.1 Kilpailun johtaja johtaa kilpailun järjestelyjä sekä kilpailutapahtumia. Suomen Ilmailuliitto ry:n purjelentotoimikunta nimittää kilpailun johtajan järjestäjän ehdotuksen perusteella. Kilpailun johtaja on vastuussa Suomen mestaruuskilpailun hyvästä johtamisesta sekä kilpailun sujuvasta ja turvallisesta kulusta. Tätä varten hänellä tulee olla riittävästi avustajia.
- a. Hän tekemiensä operatiivisten päätösten on perustuttava Sporting Codeen ja näihin sääntöihin, ja hänen on saatettava nämä päätökset viipymättä kilpailijoiden tietoon kilpailun ensimmäisessä briefingissä ilmoitetulla tavalla.
 - b. Hän voi rangaista kilpailijaa tai hylätä kilpailijan suorituksen sääntöjen puutteellisen noudattamisen tai rikkomisen takia.
 - c. Hänen on osallistuttava kilpailun tuomariston kokouksiin ja pyydettyä annettava käsiteltävää asiaa koskevia tietoja.
 - d. Hän on vastuussa osallistujaluettelon julkaisemisesta, päivittäisten tulosten viipymättömästä julkaisemisesta ja lopuksi täydellisten tulosten raportoinnista Suomen Ilmailuliitto ry:n purjelentotoimikunnalle.
- 2.1.2 Kilpailun johtajan tai hänen nimetyn varamiehensä on oltava tavoitettavissa kilpailupaikalla kilpalentämisen ollessa käynnissä.

2.2 TUOMARISTO Tuomariston jäsenet tai steward eivät saa osallistua millään tavoin kilpailuun tai sen järjestämiseen.

Tuomariston jäsenen ja stewardin täytyy olla perehtynyt ainakin seuraaviin asiakirjoihin: FAI Sporting Code, General Section ja Section 3. FAI International Jury Members Handbook, Yleiset Suomen mestaruuskilpailujen säännöt, purjelennon Suomen mestaruuskilpailuja koskevat säännöt sekä järjestäjän antamat ohjeet. Kilpailun järjestäjä toimittaa ko. dokumentit tuomariston jäsenille.

Steward

Suomen ilmailuliitto ry:n purjelentotoimikunta nimittää kilpailuun vähintään yhden stewardin.

Stewardin tehtävä on toimia kilpailunjohtajan, tuomariston sekä kilpailijoiden neuvontanajana / tukena kilpailun valmisteluvaiheessa sekä kilpailun aikana. Stewardilla tulee olla riittävä kilpailukokemus sekä hyvä sääntöjen tuntemus.

Stewardin tulee havainnoida kilpailun kulkua ja havaitessaan puutteita turvallisuudessa, sääntöjen noudattamisessa tms. tulee hänen huomauttaa asiasta kilpailun johtajalle tai tuomariston puheenjohtajalle asian korjaamiseksi.

Stewardin tulee laatia PT:lle raportti kilpailun tapahtumista.

Tuomaristo

- a. Suomen Ilmailuliitto ry:n purjelentotoimikunta nimittää järjestäjän ehdotuksen perusteella normaalisti kolmijäsenisen tuomariston, jonka yksi jäsen nimetään puheenjohtajaksi. Järjestäjän on esitettävä tuomaristoa vähintään kaksi kuukautta ennen kilpailun alkua. Purjelentotoimikunta voi halutessaan valita tuomaristoon myös muita kuin esitettyjä jäseniä.
- b. Tuomariston puheenjohtajalla on myös oikeus vaatia järjestäjää noudattamaan FAI:n Sporting Codea ja purjelennon Suomen mestaruuskilpailujen sääntöjä, sekä muita julkaistuja kilpailua koskevia määräyksiä. Mikäli järjestäjä ei noudata esitettyä vaatimusta, tuomariston puheenjohtajalla on oikeus keskeyttää kilpailu kunnes tapaus on käsitelty tuomariston kokouksessa.
- c. Tuomaristolla on oikeus päättää kilpailu mikäli järjestäjä ei noudata FAI:n Sporting Codea ja purjelennon Suomen mestaruuskilpailujen sääntöjä, sekä muita julkaistuja kilpailua koskevia määräyksiä. Tuomaristo voi suositella osallistumismaksujen palauttamista.

d. Tuomariston kokoukset

- (i) Tuomariston jäsenen on osallistuttava tuomariston kokouksiin. Kokouksista voi olla poissa sairauden tai muun pakottavan syyn takia. Tällaisessa tapauksessa tuomariston puheenjohtaja voi hyväksyä sopivan sijaisen, jonka poissaoleva jäsen on nimennyt.
- (ii) Tuomariston kokoukset on pidettävä hyvän kokouskäytännön mukaan noudattaen FAI International Jury Members Handbookin henkeä.
- (iii) Tuomariston päätökset tehdään yksinkertaisella ääntenemmistöllä. Tuomariston puheenjohtajan on raportoitava jokaisen protestin yksityiskohdat Suomen Ilmailuliitto ry:n purjelentotoimikunnalle.

e. Tuomariston toiminnan lopettaminen

Tuomaristo voi lopettaa toimintansa vasta sitten kun se on antanut kaikkia oikein tehtyjä protesteja koskevat päätökset. Jos käsittelemättömiä protesteja ei ole, tuomaristo voi lopettaa toimintansa vasta sitten kun viimeisen tehtävän protestinjättöaika on päättynyt. Tuomariston viimeinen tehtävä on Suomen mestaruuskilpailun tulosten hyväksyminen ja kilpailun julistaminen Suomen mestaruuskilpailuksi sillä edellytyksellä, että kilpailun järjestelyissä on noudatettu sääntöjä ja tuomariston päätöksiä.

Tuomaristo käsittelee kilpailijoiden tekemät protestit. Heidän tulee pyrkiä puolueettomuuteen ja olemaan riippumattomia kilpailun johtajan päätöksistä. Heidän tulisi kuitenkin olla valmiita neuvomaan ja vastaamaan sääntöjen tulkintaa sekä kilpailun yleistä kulkua koskeviin tiedusteluihin, mikäli tilaisuuden järjestäjäorganisaatioon kuuluva niitä esittää.

3 KILPAILIJAT

3.1 KILPAILIJOILLE ASETETTAVAT VAATIMUKSET

Kilpailijan osallistumisoikeudesta sekä pisteidenlaskusta määrätään yleisissä Suomen mestaruussäännöissä.

Kilpailijan on lisäksi täytettävä seuraavat vaatimukset:

- a. Kilpailijalla täytyy olla vähintään Hopea-C -merkki. Vakio-, 15m- ja 18m-luokissa edellytetään aikaisempaa osallistumista vähintään yhteen vähintään viikon kestävään purjelentokilpailuun
- b. Kilpailijalla täytyy olla vähintään 100 lentotunnin purjelentokokemus.
- c. Kilpailijalla täytyy olla voimassa oleva SIL / FAI:n kilpailulisenssi.
- d. Kilpailijalla täytyy olla voimassa oleva purjelentäjän lupakirja sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus.
- e. Kilpailijan täytyy osata ja ymmärtää FAI:n Sporting Code sekä nämä säännöt ja järjestäjän julkaisemat kilpailua koskevat määräykset sekä sitoutua noudattamaan niitä.

3.2 OSALLISTUMINEN

3.2.1 Ilmoittautumislomake Vain virallisella ilmoittautumislomakkeella tehty ilmoittautuminen voidaan hyväksyä.

Ilmoittautumisen hyväksyminen edellyttää täyden ilmoittautumismaksun maksamista. Puutteellisesti tai epätarkasti täytettyä ilmoittautumislomaketta ei voida hyväksyä. Järjestäjän tulee antaa ilmoittautumisohjeet Ilmailu -lehdessä ja/tai kiertokirjeessä olevassa kilpailukutsussa.

3.2.2 Osallistumismaksu Osallistumismaksun tulee kattaa kaikki järjestelykustannukset lukuunottamatta hinauksia. Hinauksista maksetaan järjestäjän erikseen määräämä summa.

- a. Osallistumismaksut palautetaan
 - (i) Täysimääräisenä, jos kilpailu peruutetaan järjestäjästä riippuvasta syystä.
 - (ii) Käyttämättömiltä osin, jos kilpailu peruutetaan järjestäjästä riippumattomasta syystä tai keskeytetään.
- b. Kilpailijan peruuttaessa osallistumisensa ennen ensimmäistä briefingiä hänelle palautetaan 80%

osallistumismaksusta.

3.3 ILMOITTAUTUMINEN KILPAILUPAIKALLA

3.3.1 Saavuttuaan kilpailupaikalle kilpailijan on ilmoitettava kilpailutoimistossa järjestäjien antamien ohjeiden mukaisesti. Tällöin tarkastetaan kilpailijan ja kilpailukoneen asiakirjat sekä kilpailijalle annetaan mahdollisesti kilpailua koskevaa informaatiota.

3.3.2 Kilpailupaikalla ilmoittautumisen jälkeen kilpailija ei voi enää vaihtaa kilpailukonettaan. Kilpailijoiden, joiden asiakirjoja ei ole tarkastettu tai joiden asiakirjat ovat puutteelliset, ei saa antaa lentää ennen kuin vaatimukset on täytetty.

3.3.3 Seuraavat asiakirjat vaaditaan:

a. Koskien kilpailijaa:

- (i) Voimassa oleva ilmailulupakirja (purjelentäjä), edelliseen liittyvä voimassa oleva lääketieteellinen kelpoisuustodistus sekä lentopäiväkirja, josta käy ilmi kilpailijan lentokokemus.
- (ii) Voimassa oleva SIL / FAI:n kilpailulisenssi.

b. Koskien kilpailukonetta:

- (i) Voimassa oleva lentokelpoisuustodistus tai vastaava.
- (ii) Voimassa oleva todistus kolmannen osapuolen vastuuvakuutuksesta.

3.3.4 Järjestäjä voi vaatia paikallisissa menetelmissä myös muita asiakirjoja. Kilpailulennolla purjekoneessa on oltava mukana Suomen ilmailumääräysten vaatimat asiakirjat sekä järjestäjän mahdollisesti vaatimat asiakirjat.

3.4 VAKUUTUKSET

3.4.1 Kilpailukoneella tulee olla kolmannen osapuolen vakuutus (OPS M1-22). Vakuutustodistuksen tulee olla suomen tai englannin kielisenä.

4 TEKNISET VAATIMUKSET

4.1 PURJEKONEET JA VARUSTEET

4.1.1 Kilpailijalla täytyy olla Suomen mestaruuskilpailun vaatimustasoon soveltuva purjekone mittaristoineen sekä tarpeelliset lisävarusteet kuten purjekoneen kuljetusperävaunu, perävaunun vetoauto, lennontaltiointilaitteet, radio, pelastuslaskuvarjo sekä muut mahdolliset pelastautumis- ja turvallisuusvälineet.

- a. Kilpailukoneiden lentokelpoisuus, turvallisuus ja turvallinen käyttö on kilpailijoiden vastuulla koko kilpailun ajan.
- b. Kilpailulennolla on jokaisen kilpailukoneessa olijan käytettävä istuinvöitä sekä pidettävä yllään käyttökelpoista laskuvarjoa. Törmäystä vaimentavan istuinpehmusteen sekä sijainninilmoituslaitteen (Flarm) käyttö on myös suositeltavaa.

Järjestäjä voi vaatia lisävarusteita, kuten esimerkiksi lennontaltiointilaitteen purkukaapelin ja purkuohjelman.

4.1.2 Purjelentokonetta on lennettävä lentokelpoisuustodistuksen rajoitusten mukaan ja:

- a. Jokaisella kilpailukoneella täytyy olla voimassa oleva lentokelpoisuustodistus tai vastaava, joka sallii myös kilpailulentämisen.
- b. Kunkin kilpailukoneen on oltava ensimmäisenä kilpailupäivänä siinä kokoonpanossa, jossa sitä tullaan lentämään kilpailussa. Tätä kokoonpanoa ei saa muuttaa kilpailun kuluessa. Kilpailukoneessa saa olla mittareita, jotka mahdollistavat lentämisen ilman maanäkyvyyttä, jos ne ovat

tehty toimintakyvyttömäksi. Järjestäjä voi yksilöidä mittarit, joita tämä sääntö koskee.

Kokoonpanolla tarkoitetaan purjekoneen pääosien muotoja ja mittoja (runko, siivet, sekä sivu- ja korkeusperäsin).

Näihin kuuluvat myös liikuteltavat ohjainpinnat, laskuteline, wingletit ja siiven jatkopalat. Kokoonpanon katsotaan muuttuneen, jos pääosien muoto tai mitat ovat vaihtuneet. Moottoripurjekoneille kokoonpanon katsotaan muuttuneen jos moottoriasennusta tai potkuria muutetaan.

Kaikki suunnistuslaitteet ovat sallittuja. Variometrien, GNSS -suunnistuslaitteiden ja laskimien ääninäyttöä (audio) suositellaan ilmatilan tarkkailun takia.

Järjestäjä voi vaatia purjekoneisiin paikallisissa menetelmissä:

GNSS -paikannustiedon lähettimiä, jotta lennontalenne voidaan esittää julkisesti kilpailulentojen aikana. Esittäminen ei ala ennen lähtölinjan aukeamista.

- 4.1.3 Purjekoneen vaurioituminen on ilmoitettava järjestäjälle (kilpailun johtajalle) viipymättä. Vaurioitunut purjekone voidaan korjata. Seuraavat osat voidaan korjaamisen sijasta vaihtaa: ohjainpinnat; täydellinen korkeusperäsin; lentojarrut tai laipat; ohjaamon kuomu; laskuteline ja luukut; potkuri; kuormaa kantamattomat muoto-osat; siiven kärjet ja wingletit, mutta ei kokonaisia siipiä tai siipilohkoja.

Mikäli vaurio ei ollut kilpailijan vika, koko purjekone tai mikä tahansa sen osa voidaan vaihtaa kilpailun johtajan suostumuksella. Laskuvaurion oletetaan yleensä olevan kilpailijan vian.

- 4.1.4 Kilpailija, joka on ilmassa sattuneen yhteentörmäyksen osapuolena, ei saa jatkaa lentämistä, vaan hänen on laskeuduttava niin pian kuin on käytännöllistä. Kumpikin osapuoli saa pisteet törmäyskohtaan asti.
- 4.1.5 Kilpailuun osallistuvilla koneilla voidaan lentää kilpailun johtajan luvalla muita lentoja. Järjestäjä voi sallia myös koelentoja.
- 4.1.6 Järjestäjällä on oikeus tarkastaa kilpailukone milloin tahansa kilpailun aikana aina palkintojenjakoon asti.

4.2 LENTOKONEIDEN SUURIMMAT LENTOONLÄHTÖMASSAT

- 4.2.1 Kilpailukoneiden suurimpina lentoonlähtömassoina ja rajoituksina käytetään:

Avoim luokka - 850kg.

Siiven jatkopalojen ja winglettien vaihtaminen kilpailun aikana on sallittu.

18 m luokka - 600 kg

15 m ja vakio luokka - 525 kg

Kerholuokka - vesiballastin käyttö on kielletty

Maailmanluokka - 300 kg

20m – kaksipaikkeiset – 750kg

Järjestäjä voi asettaa rajoituksia edellisiin maksimimassoihin ottaakseen huomioon käytännön seikkoja kuten lentokentän koon ja reunaesteet, hinauskoneiden suorituskyvyn ja vallitsevan säätilan.

Purjekoneiden hyväksytyä suurinta lentoonlähtömassaa (MTOW) ei saa ylittää missään olosuhteissa.

- 4.2.2 Kilpailukoneiden punnitus suoritetaan yleensä ennen kuin koneet asetetaan lähtöryhmytykseen. Painon lisäys kilpailukoneeseen punnituksen jälkeen on kiellettyä.

Purjekoneiden punnitusmenetelmät kerrotaan paikallisissa menetelmissä.

4.3 KILPAILUNUMEROT

- 4.3.1 Varatuista kilpailunumeroista pitää kirjata Suomen Ilmailuliitto ry. Kilpailunumeroiden on sijaittava:

- a. Oikean siiven alapinnalla, noin 2,5 m päässä koneen pituusakselista siten, että numeroiden tai kirjainten yläosa on siiven etureunaa päin. Kirjainten tai numeroiden korkeuden on oltava vähintään 80% siiven jäniteestä.
 - b. Sivuvakaimen ja/tai sivuperäsimen molemmilla puolilla. Niiden on oltava vähintään 30 cm korkeita.
- 4.3.2 Kilpailunumerossa voi olla enintään kolme kirjainta tai numeroa. Kilpailunumero voi olla myös numeroiden ja kirjainten yhdistelmä. Kirjainten tulee olla yksivärisiä, selkeitä isoja kirjaimia. Niiden värin tulee selvästi poiketa purjekoneen yleisväristä.
- 4.3.3 Järjestäjä voi vaatia kilpailijoita muuttamaan sellaiset kilpailunumerot, jotka järjestäjän mielestä muistuttavat toisiaan, ovat epäselviä, tai eivät ole tämän sääntöjen kohdan 4.3 mukaiset. Kilpailijoilta, jotka eivät noudata järjestäjän vaatimuksia, kielletään kilpailuhinaukset.

5 YLEISET LENTOTOIMINTAMENETELMÄT

- 5.1 YLEISTÄ** Pilvilento ja taitolento on kielletty. Toisille kilpailijoille vaarallista liikehtimistä maassa tai ilmassa on vältettävä ja siitä voidaan rangaista. Kilpailijoiden on vältettävä painolastin pudottamista siten, että se todennäköisesti vaikuttaa toisiin kilpailukoneisiin.
- 5.2 BRIEFING** Briefing on pidettävä joka päivä kilpailun aikana. Briefingissä on annettava päivän tehtävälle täydelliset säätä ja kaikkea toimintaa koskevat tiedot.
- a. Jokaisen kilpailijan on oltava läsnä briefingissä. Erityisistä syistä kilpailun johtaja voi myöntää luvan poissaoloon. Tällaisessa tapauksessa kilpailija on velvollinen ilmoittautumaan kilpailun johtajalle ennen lentoa ja ottamaan selkoa tehtävästä ja siihen liittyvistä erityistiedoista.
 - b. Briefingissä annetuilla lentämistä ja turvallisuutta koskevilla ohjeilla on sääntöjä täydentävä asema.
- 5.3 ULKOPUOLINEN APU KILPAILIJOILLE** Seuraavia rajoituksia on noudatettava, jotta kilpailu käytyisiin mahdollisimman pitkälle yksittäisten kilpailijoiden välillä ilman ulkopuolista johtoa tai apua.
- 5.3.1 Radiolaitteet** Radiot ovat kilpailijoiden sekä heidän joukkueen ja järjestäjän välisiä puhelähetyksiä varten. Lisäksi radiolaitteita voidaan käyttää sijainninilmoitus tarkoituksiin. (position awareness, esim. FLARM)
- a. Radiolla saa ottaa yhteyttä myös ilmaliikennepalveluun.
 - b. Kilpailijan on pysyttävä järjestäjän määräämillä taajuuksilla.
 - c. Järjestäjän on kerrottava yhteiset radiotaajuudet paikallisissa menetelmissä, joita kilpailijoiden on aina käytettävä lentoturvallisuuden takia.

Yksi taajuus on varattava hinauksia, lähtölinjaa, maalilinjaa ja laskeutumista varten. Yksi taajuus on varattava kilpailijoille, jotka lentävät yhteisellä tehtäväalueella..

Turvallisuussyistä kilpailijoiden on jatkuvasti kuunneltava annettuja jaksoja etenkin lentoalueiden, tehtävälle lähden sekä maaliintulon ja laskun aikana. Tästä poiketen kilpailija voi käyttää muita annettuja taajuuksia lyhyeen viestintään, esimerkiksi koskien lähtöaikoja tai yhteyksiä järjestäjien kanssa. Näitä vaihtoehtoisia taajuuksia ei saa käyttää lennettäessä nostossa muiden purjekoneiden kanssa.

- 5.3.2 **Muu apu** Minkä tahansa kilpailun ulkopuolisen ilma-aluksen antama kaikenlainen apu noston löytämiseksi on kielletty. Tehtävän kesken jättävien kilpailukoneiden täytyy viipymättä laskeutua tai palata kilpailukentälle.
- 5.4 LENNONSEURANTAMENETELMÄT** Kilpailulentojen seurantaan käytetään lennontaltiointilaitteita (GNSS, FR).
- a. Kansainvälisen Ilmailuliiton FAI:n purjelentokomissio IGC pitää kirjaa käytettäväksi hyväksytyistä laitteista. Voimassaoleva luettelo löytyy internetistä.

- b. Kahta lennontaltiointilaitetta voidaan käyttää. Niistä kilpailija nimeää järjestäjille toisen ensisijaiseksi laitteeksi, ja jäljelle jäävä on varalaite.
- c. Lennontaltiointilaitteen tallennusvälin on oltava enintään 10 s. Tämän noudattamatta jättämisestä voidaan rangaista.
- d. Lennontaltiointilaitte on käynnistettävä ennen lentoonlähtöä niin, että korkeuden nollassa rekisteröityy. Niiden moottoripurjehtijoiden, joiden moottori voidaan käynnistää ilmassa (mukaanlukien kotiinpaluumoottorit), tulee ensimmäisenä kilpailupäivänä, tai muina päivinä kilpailunjohtajan niin vaatiessa, käynnistää moottori enintään kahden minuutin ajaksi joko ennen lentoonlähtöä tai heti irroituksen jälkeen (enintään 5 min) jos moottoripurjehtija on hinattu ilmaan. Tämä tehdään siksi, että lennontaltiointilaitteen kyky tallentaa moottorin käynti tulee todistetuksi. Lennontaltiointilaitetta ei saa sulkea maassa tapahtuneen moottorin käynnistyksen jälkeen.
- e. Jos kumpikin lennontaltiointilaitte pettää lennolla ja lennontaltiointi katkeaa yli yhden minuutin ajaksi, kilpailijan katsotaan tehneen maastolaskun ellei voida todistaa ettei kilpailija ole lennontaltioinnissa tapahtuneen katkon aikana käynyt kilpailualueen ulkopuolella tai muuten kielletyllä alueella, tai moottoripurjehtijan tapauksessa myös käyttänyt moottoriaan.
- f. Järjestäjien tulee analysoida myös toisen lennontaltiointilaitteen tiedosto, mikäli ensimmäisellä ei pystytä todentamaan kilpailijan väittämää lentosuoritusta. Mikäli lennontaltiointilaitteiden tiedostot antavat analysoitaessa eri tuloksen, tulkitaan tilanne aina pilotille edullisemmaksi. Järjestäjälle on kerrottava laitemuutoksista, myös ensi- ja toissijaisen laitteen vaihtumisesta keskenään. Tämän noudattamatta jättämisestä voidaan rangaista.

5.4.1 Järjestäjä voi antaa rangaistuksia, jos kilpailija vaikuttaa asiaankuulumattomasti lennontaltiointilaitteen toimintaan, niihin tallentuneeseen tietoon tai niiden sisältämiin ohjelmiin.

6 TEHTÄVÄT

6.1 KÄYTETTÄVÄT TEHTÄVÄTYYPIT Järjestäjän tulee käyttää kilpailun aikana vähintään kahta seuraavista tehtävätyypeistä sääolosuhteet huomioon ottaen. Vaihtoehdot ovat:

Nopeustehtävä (Racing Task)

Nopeustehtävä kääntealueiden kautta (Speed Task - Assigned Areas)

Matkalentotehtävä (Distance Task - Pilot Selected)

Sporting Code Section 3, Annex A:n mukaisia tehtävätyyppejä Speed Task - Pilot Selected ja Distance Task - Assigned Areas ei käytetä.

6.2 TEHTÄVÄTYYPPIEN MÄÄRITELMÄT

6.2.1 Nopeustehtävä Kilpailijan on lennettävä annettujen käännealueiden kautta mahdollisimman lyhyessä ajassa.

Tämä on "perinteinen" nopeustehtävä, jota on käytetty vuosikymmeniä kaikissa purjelentokilpailuissa.

Tehtävän läpi lentäneet:

Saavat pisteitä nopeuden ja tehtävän pituuden mukaan ja

Saavat samat matkapisteet, vaikka lennety matka olisi eripituinen eri lähtöpisteistä johtuen.

Maastoon laskeneet:

Saavat pisteitä vain lennetyn matkan mukaan.

Matkapisteet lasketaan suhteessa suurimpaan lennettyyn matkaan.

6.2.2 Nopeustehtävä kääntealueiden kautta Kilpailijan on lennettävä annettujen kääntealueiden kautta ja saavutettava suurin mahdollinen keskinopeus määrättyssä minimiajassa.

Tehtävän läpi lentäneet:

samat matkapisteet kuin pisimmän matkan lentänyt, edellyttäen että kilpailija on lentänyt

vähintään 2/3 pisimmästä matkasta, ja

Saavat pisteitä saavutetun nopeuden ja lennetyn matkan mukaan määrättyssä minimiajassa.

Maastoon laskeneet:

Saavat pisteitä vain lennetyn matkan mukaan kuten nopeustehtävällä.

Matkapisteeet lasketaan suhteessa suurimpaan lennettyyn matkaan.

Kilpailijoiden nopeus ja lennetty matka määritetään seuraavasti:

Kilpailijan lentäessä kauemmin kuin määrätty minimiaika, hänen nopeutensa on lennetty matka jaettuna tehtävällä käytetyllä ajalla, tai

Kilpailijan lentäessä lyhyemmän ajan kuin määrätty minimiaika, hänen nopeutensa on lennetty matka jaettuna minimiajalla.

- 6.2.3 **Matkalentotehtävä** Kilpailijan on lennettävä mahdollisimman pitkä matka määrättyssä maksimijassa käyttäen valinnaisia käännepisteitä.

Pienintä maaliintulokorkeutta käytetään turvallisuussyistä ja reilun kilpailun hengessä. Tämä takaa sen, että kilpailijat eivät syöksy liian matalalle tehtäväajan päätyessä maksimoidessaan lennettyä matkaa.

Kilpailijat saavat pisteitä ainoastaan tehtäväajan kuluessa lennetyn matkan perusteella.

Järjestä voi määrätä maastoon laskijoille "rangaistuksen" maastolaskusta. Tämän "rangaistuksen" tarkoituksena on rohkaista kilpailijoita lentämään maaliin, vaikka tehtäväaika olisi päättynyt. Kaikki kotiin lentäneet kilpailijat katsotaan maaliintulijoiksi, vaikka tehtäväaika olisi päättynyt. Tästä johtuen on epätodennäköistä, että maaston laskeutunut kilpailija voittaisi maaliin tulleen kilpailijan.

- 6.2.4 Sikäli kun mahdollista, kilpailuluokkien tulisi lentää eri tehtäviä siten, että käännepisteet ja käännealueet valitaan vastakkaisten lentosuuntien ja alle 50 km reittiosuoksien välttämiseksi. Tämä pienimmän reittiosuuden suositus ei päde reitillä viimeiseltä käännepisteeltä maaliin.

6.3 KUVAUS TEHTÄVÄTYYPEISTÄ

6.3.1. Nopeustehtävä

- a. Järjestäjä määrää käännepisteet ja kiertojärjestyksen.
- b. Kilpailija lentää tehtävän läpi näiden käännepisteiden kautta järjestäjien määräämässä järjestyksessä, ja palaa takaisin kilpailupaikalle lyhimmässä mahdollisessa ajassa.
- c. Tehtävän pituus on matka lähtöpisteeltä kaikkien käännepisteiden kautta maaliin.
- d. Kilpailijoiden saamissa pisteissä (kohdan 8 mukaisesti) otetaan huomioon merkitsevä matka ja merkitsevä nopeus jotka on määritelty seuraavasti:
 - (i) Merkitsevä matka on kilpailijan oikeassa järjestyksessä, alkaen lähtöpisteeltä, lentämien reittiosuoksien ja kesken jääneellä reittiosuudella saavutetun matkan summa, jos sellaista on.
 - (ii) Kesken jääneellä reittiosuudella saavutettu matka on reittiosuuden pituus vähennettynä maastolaskupaikan ja seuraavan käännepisteiden välisellä etäisyydellä, tai viimeisen reittiosuuden tapauksessa maastolaskupaikan ja maalin välisellä etäisyydellä. Jos näin laskettu reittiosuuden matka jää negatiiviseksi, saavutettuna matkana käytetään nollaa kilometriä.
 - (iii) Merkitsevä nopeus on merkitsevä matka jaettuna ajalla, joka on kulunut maaliintulijan taltioidun lähtö- ja maaliintuloajan välillä.

6.3.2 Nopeustehtävä käännealueiden kautta

Järjestäjä määrää käännealueet, kiertojärjestyksen ja tehtäväajan.

Tehtävälapusta tulisi käydä ilmi seuraavat tiedot:

*Nimellinen tehtävän pituus, joka on määritetty käyttäen käännealueiden keskipistettä.
Pienin ja s uurin tehtävän pituus, joka voidaan saavuttaa käännealueiden kautta.*

Käännealueiden tulisi olla niin suuria, että kilpailijalla on mahdollisuus kasvattaa lentämänsä matkan pituutta välttääkseen maaliintulon ennen tehtäväajan umpeutumista, jos hänen nopeutensa on odotettua suurempi.

- b. Kilpailija lentää tehtävän läpi näiden käännealueiden kautta järjestäjän määräämässä järjestyksessä, ja palaa kilpailupaikalle mahdollisimman suurella keskinopeudella tehtäväajan puiteissa.
- c. Kilpailijoiden saamissa pisteissä (kohdan 8 mukaisesti) otetaan huomioon merkitsevä matka ja merkitsevä nopeus jotka on määritelty seuraavasti:
 - (i) Jos kilpailija palaa maaliin kierrettyään kaikki käännealueet oikeassa järjestyksessä, merkitsevä matka on matka lähtöpisteeltä kaikkien käännealueiden kautta maaliin.
 - (ii) Jos kilpailija on tehnyt maastolaskun viimeisellä reittivälillä, merkitsevä matka on matka lähtöpisteestä kaikkien oikeassa järjestyksessä kierrettyjen käännealueiden kautta maaliin, vähennettynä maalin ja maastolaskukohdan välisellä etäisyydellä. Jos näin laskettu viimeisen reittiosuuden matka jää negatiiviseksi, käytetään saavutettuna matkana nollaa kilometriä.
 - (iii) Jos kilpailija on tehnyt maastolaskun millä tahansa muulla reittivälillä, merkitsevä matka on matka lähtöpisteestä kaikkien oikeassa järjestyksessä kierrettyjen käännealueiden kautta siihen seuraavan käännealueen pisteeseen, joka on lähinnä maastolaskupaikkaa, vähennettynä maastolaskukohdan ja tämän pisteen välisellä etäisyydellä. Jos näin laskettu reittiosuuden matka jää negatiiviseksi, käytetään nollaa kilometriä.
 - (iv) Kaikissa tapauksissa merkitsevä matka lasketaan käyttäen sitä käännealueella olevaa lennontaltiointilaitteen rekisteröimää sijaintia, josta laskettu merkitsevä matka on suurin.
 - (v) Järjestäjä voi määrätä "rangaistuksen" maastoon laskijoille, joka lasketaan vähentämällä kilpailijan merkitsevistä matkasta puolet maastolaskukohdan ja maalin välisestä etäisyydestä.
 - (vi) Merkitsevä nopeus on merkitsevä matka jaettuna ajalla, joka on kulunut maaliintulijan taltioidun lähtö- ja maaliintuloajan välillä, tai tehtäväajalla, kumpi suurempi.

6.3.3 **Matkalentotehtävä**

Järjestäjä määrää joukon käännepisteitä, tehtäväajan sekä pienimmän maaliintulokorkeuden (ilmoitettuna QNH ja QNE - asetuksella).

Tehtävän pituutta ei ole määritelty, sillä kaikki reitit käännepisteitä käyttäen ovat sallittuja. Järjestäjien tulisi antaa riittävästi käännepisteitä, jotta kilpailijat voivat muuttaa reittinsä pituutta saavuttamansa keskinopeuden mukaan, etenkin lennon loppupuolella (lähellä maalia).

- b. Kilpailija lentää lähtöpisteeltä valitsemiensa käännepisteiden kautta maaliin pyrkien lentämään mahdollisimman pitkän matkan ennen tehtäväajan umpeutumista.
- c. Kilpailija saa lennolla käydä enintään kymmenellä käännepisteellä. Kilpailija saa palata käännepisteelle vain käytyään sitä ennen kahdella muulla käännepisteellä, paitsi palatessaan maaliin.
- d. Lisäksi, järjestäjä voi:
 - Määrätä pakollisen ensimmäisen ja/tai viimeisen käännepisteen kaikille kilpailijoille, ja/tai
 - (ii) Julistaa tietyt käännepisteet kelpaamattomiksi ensimmäiseksi ja/tai viimeiseksi käännepisteeksi, ja/tai
 - (iii) Vaatia kilpailijoita julistamaan ensimmäisen käännepisteensä ennen lentoalentoa.
- e. Tehtävän päättymispiste on viimeinen taltioitu sijainti ennen tehtäväajan umpeutumista, jolloin kilpailija oli pienimmän maaliintulokorkeuden yläpuolella kilpailualueen sisäpuolella (ks. kohta 7.6.3 virtuaalimaastolaskut).

- f. Kilpailijoiden pisteet lasketaan merkitsevän matkan perusteella, joka määritellään seuraavasti:
- (i) Matka todelliselta lähtöpisteeltä kaikkien saavutettujen käännepisteiden kautta pisteeseen, jossa tehtäväaika umpeutui.
 - (ii) Järjestäjä voi määrätä "rangaistuksen" maastoon laskijoille vähentämällä merkitsevää matkasta 20% sekä puolet maastolaskupaikan ja maalin välisestä etäisyydestä. Tätä rangaistusta ei määrätä, jos kilpailija lentää kotiin tehtäväajan umpeuduttua.

7 KILPALENTOMENETELMÄT

7.1 LENTOONLÄHTÖRYHMITYS Jokainen luokka hinataan erikseen. Hinausjärjestys määrätään arpomalla ennen ensimmäistä lentopäivää.

- a. Hinausjärjestystä muutetaan kilpailupäivittäin siten, että 2/7 luokan lähtijöistä siirretään ryhmänä luokan hinausryhmituksen alusta loppuun.
- b. Luokkien välinen ja luokkien sisäinen hinausjärjestys on julkaistava aikaisin aamulla. Purjekoneiden on oltava omalla paikallaan hinausryhmityksessä järjestäjien ilmoittamaan aikaan mennessä (siirtoaika).
- c. Vain ne purjekoneet, jotka ovat hinausryhmityksessä hinausten alkamishetkellä, vaikuttavat lähtölinjan alkamis- ja sulkeutumisaikaan.

7.2 LENTOONLÄHTÖ

7.2.1 Määritelmiä

- a. Kilpailukentän raja määrittelee sen alueen tai alueet kilpailukentän lähiympäristössä, johon kilpailija voi laskeutua ennen tehtävällä lähtöä, ja on oikeutettu uuteen hinaukseen.
- b. Irroituspiste on alue, jossa kilpailijan on irroitettava hinausköysi, tai moottoripurjekoneen on sammutettava moottorinsa.

7.2.2 Kilpailukentän rajat Järjestäjän on määritettävä kilpailukentän rajat ja ne on esitettävä kartalla.

- a. Järjestäjä määrittää hinausten aikana käytettävän laskeutumisalueen purjekoneille ja esittää sen briefingissä.
- b. Kilpailija, joka laskeutuu kilpailukentän rajojen ulkopuolelle, ei ole oikeutettu uusiin kilpailuhinauksiin ko. päivänä.

7.2.3 Hinausten alkamisaika Hinausten alkamis- ja päättymisaika on ilmoitettava briefingissä ja tehtävälapulla. Hinausten päättymisaika on oltava ennen ensimmäisten maaliintulijoiden arvioitua maaliintuloaikaa. Mikäli järjestäjä viivästyttää hinausten alkamista, on muita asiaankuuluvia aikoja viivästyttävä vastaavasti.

Hinaukset on järjestettävä siten, että kunkin luokan hinaukset kestävät mahdollisimman lyhyen ajan. Mikäli kilpailija on valmis ottamaan hinauksen ennen hinausten päättymisaikaa, tulee hänet hinata.

7.2.4 Hinausten keskeyttäminen

- a. Järjestäjä voi keskeyttää hinaukset, jos niiden jatkaminen on vaarallista. Jos keskeytys kestää niin kauan, että jo hinatut saavat epätasapuolista etua, on kilpailun johtajan peruutettava tehtävä.
- b. Järjestäjä voi viivästyttää lähtölinjan avautumista tai peruuttaa sen kokonaan, jos heidän mielestään olosuhteet eivät sovellu tehtävän turvalliseen läpilentämiseen. Tehtävää ei peruta, ellei kohta 7.2.4a päde, tai ellei sää heikkene niin että tehtävän läpilentäminen ei todennäköisesti ole mahdollista.

7.3. LENTOONLÄHTÖMENETELMÄT

7.3.1 **Lentoonlähtöjen lukumäärä** Jokaisella purjekoneella on oikeus enintään kolmeen lentoonlähtöön päivittäin.

- a. Jos purjekone tai kilpailija ei ole valmis lentoonlähtöön järjestäjän virheen takia, luokan hinauksia ei saa aloittaa.
- b. Jos kilpailija omasta aloitteestaan jättää alkuperäisen hinausvuoronsa käyttämättä, tai hän ei ole valmis kun hänen alkuperäinen hinausvuoronsa tulee, menettää hän yhden hinauksen.
- c. Kilpailija, joka haluaa toisen tai kolmannen hinauksensa, hinataan meneillään olevan luokan hinausten jälkeen silloin, kun kilpailija on valmis.
- d. Hinaus, jossa lentoonlähtö epäonnistuu, tai jonka aikana ilmenee ennenaikaiseen irrotukseen (joko hinauskone tai purjekone irrottaa) johtava vika hinauskoneessa, köydessä tai hinauskytkimessä, on virallinen hinaus, mikäli kilpailija päättää jatkaa lentoa. Hinaus ei ole virallinen, mikäli kilpailija laskeutuu välittömästi, jopa kilpailukentän alueen rajojen ulkopuolelle, ja ilmoittaa asiasta lähtöpaikalle (starttimestari) viipymättä.

7.3.2 **Itselähtevät purjekoneet** Itselähtevät purjekoneet voivat suorittaa lentoonlähdön omalla moottorilla tai ottamalla kilpailuhinauksen. Järjestäjä kertoo lentoonlähtömenetelmät paikallisissa menetelmissä.

- a. Itselähtevien purjekoneiden on pysäytettävä moottorinsa irrotusalueella enintään moottorittoman purjekoneen irrotuskorkeudessa.
- b. Jos moottorilla varustettu purjekone tarvitsee uuden lentoonlähdön, tarvitsee sen laskeutua ennen kuin moottorin voi käynnistää uudelleen. Mikäli näin ei menetellä, kilpailijan pisteet lasketaan moottorin käynnistämiskohtaan asti.

7.3.3 **Irroitusalueet** Hinausreitit, irrotusalueet ja irrotuskorkeus ilmoitetaan briefingissä. Irrotuskorkeus on 600 m QFE, ellei muuta ole ilmoitettu.

- a. Irrotusalueiden välisen etäisyyden on oltava vähintään 5 km. Jos edellisen luokan lähtölinja on auki, samaa irroitusaluetta voi käyttää seuraava luokka.
- b. Kilpailija ei saa irrottaa hinausköyttä ennen hinauskoneen antamaa vaaputusmerkkiä. Sauvasta vetäminen juuri ennen irrotusta (linkoaminen) on kielletty.

Kilpailukentästä 20 km säteellä kaarretaan vasemmalle.

- c. Järjestäjän on valittava irrotusalueet ja irrotuskorkeudet siten, että kilpailijoilla on riittävästi aikaa ja korkeutta etsiä nosto irrotuksen jälkeen ja tässä epäonnistuttuaan he voivat laskeutua turvallisesti kilpailukentän alueelle uudelleenhinausta varten ennen kilpailutehtävälle lähtöä.

7.4 LÄHTÖMENETELMÄT

7.4.1 **Määritelmiä**

Kilpailutehtävän aloitusta kutsutaan lähdöksi.

- a. Lähtöpiste - on lähtöympyrän keskipiste, lähtölinja, määrätty lähtöpiste tai kilpailijan käyttämä valittu lähtöpiste.

Ensimmäisen tehtäväosuuden pituus on lähtöpisteen ja ensimmäisen käännepisteen tai -alueen välinen etäisyys. Jos lähtövaihtoehtoa (a) - lähtöympyrää - käytetään, pituus on lähtöympyrän keskipisteen ja ensimmäisen käännepisteen tai -alueen välinen etäisyys vähennettynä lähtöympyrän säteellä.

- b. Lähtöaika - on se ajanhetki, jolloin kilpailija jättää lähtökehän tai lähtöpisteen, tai ylittää lähtölinjan, paitsi ennalta määrättävien lähtöaikojen tapauksessa.

7.4.2 **Lähtövaihtoehdot** Järjestäjä valitsee yhden lähtömenetelmän kullekin tehtävälle. Kilpailun aikana saa kuitenkin käyttää ainoastaan kahta seuraavista vaihtoehdoista. Käytetyt lähtövaihtoehdot ilmoitetaan paikallisissa menetelmissä. Lähtövaihtoehdot ovat:

- a. Lähtöympyrä Ympyränmuotoinen alue, jonka keskipisteenä on lähtöpiste, ja säde on riittävän suuri kattaakseen kilpailukentän sekä kaikki irroitusalueet.
- b. Lähtölinja
 - (i) Määrätyn mittainen suora linja, joka on kohtisuorassa ensimmäiseen reittiosuuteen nähden, tai
 - (ii) Määrätyn mittainen kaari, jonka keskipisteenä on ensimmäinen käännealue tai ensimmäisen käännealueen keskipiste.

Järjestäjä voi käyttää lähtövaihtoehtoa a kaikille tehtävyytyypeille ja vaihtoehtoa b nopeustehtävälle sekä nopeustehtävälle käännealueiden kautta.

Järjestäjä voi käyttää matkalentotehtävälle ainoastaan lähtövaihtoehtoa b, jos ensimmäinen käännealue on ennalta määrätty.

7.4.3 Lähtölinjan aukeaminen Lähtö aukeaa normaalisti 20 minuutin kuluttua siitä, kun luokan viimeisen ajoissa hinausjärjestyksen mukaisella paikallaan olleen kilpailukoneen hinaus on alkanut. Lähdön aukeamisesta ilmoitetaan radiolla. Ilmoittamisessa käytettävät menetelmät tulee kertoa paikallisissa menetelmissä.

7.4.4 Hyväksytyt lähdöt

- a. Lähtö on hyväksytty, kun lennontaltiointilaite rekisteröi kilpailukoneen ylittävän lähtölinjan. Rekisteröintiin riittää joko lähtölinjalla oleva fiksi, tai kaksi perättäistä fiksiä, joiden välinen suora kulkee lähtölinjan yli.
- b. Jos kilpailija ei pysty todistamaan ottaneensa hyväksytyä lähtöä sen avautumisen jälkeen, lähtö voidaan kuitenkin hyväksyä jos kilpailija on käynyt alle 500m etäisyydellä lähtölinjasta tai lähtöalueen reunasta lähdön avautumisen jälkeen. Lähtöpaikka ja -aika määritetään tällöin lähimpien lennontaltiointilaitteen fiksin perusteella ja kilpailijalle annetaan rangaistus virheellisestä lähdöstä. Muussa tapauksessa kilpailijan ei katsota ottaneen hyväksytyä lähtöä.

7.4.5 Uusintalähdöt Uusi hyväksytty lähtö mitätöi kaikki päivän aikaisemmat saavutukset. Lähtölinjan ylitystä sen jälkeen, kun kilpailija on käynyt käännealueella tai -alueella ei katsota lähdöksi, ellei se vastaa kilpailijan ilmoittamaa lähtöaikaa.

7.4.6 Lähtöajoista ilmoittaminen Kilpailijan on ilmoitettava järjestäjän määräämällä tavalla lähtöaikansa kahden minuutin tarkkuudella viimeistään 30 min kuluttua viimeisestä hyväksytystä lähdöstään ja järjestäjän tulee julkaista lähtöajat niin pian kuin mahdollista. Näitä aikoja käytetään suoritusten julkaisuun ja alustaviin tuloksiin. Väärästä informaatiosta tai lähtöajan ilmoittamatta jättämisestä voidaan rankaista.

7.5 KÄÄNNEPISTEET JA KÄÄNNEALUEET

7.5.1 GNSS -käännealueen käännealuevyöhyke on sylinteri, jonka säde on 0,5 km ja jonka pystyakseli on käännealueen kohdalla.

7.5.2 Käännealueet määritellään seuraavasti:

- a. Määrätyn säteinen ympyrä, jonka keskipiste on jokin käännealue, tai
- b. Kilpailukentältä tai miltä tahansa käännealueelta lähtevän kahden radiaalilinjan ja ko. piste keskipisteenä olevan ympyränkaaren rajoittama alue; tai kahden radiaalilinjan ja kahden ko. pisteeltä eri etäisyydellä olevan, ko. piste keskipisteenä olevan ympyränkaaren rajaama alue.

Järjestäjän tulee välttää käännealueiden tai -alueiden asettamista lähtöalueiden läheisyyteen.

Käännealue voi sisältää maalin, jos käytetään ympyränmuotoista maalilinjaa.

7.5.4 Käännealueella käynti hyväksytään, jos lennontaltiointilaite taltioi vähintään yhden fiksin käännealuevyöhykkeellä, tai kahta peräkkäistä sääntöjen määräykset täyttävää fiksiä yhdistävä suora kulkee käännealuevyöhykkeen läpi.

7.5.5 Jos kilpailija ei pysty todistamaan hyväksytyä käännealuevyöhykkeellä käyntiä, se voidaan kuitenkin hyväksyä jos kilpailija on käynyt alle 500m etäisyydellä käännealuevyöhykkeestä. Virheellisestä käännealueella käynnistä tullaan kuitenkin antamaan rangaistus.

7.6 MAASTOLASKU

7.6.1 **Kilpailualueen raja** Kilpailualueen raja määritellään linjana, joka liittyy yhteen kilpailualueen maantieteelliset rajat ja sisältää kaikki käänneasteet sekä käännealueet. Matkalentotehtävällä ja maastolaskun sattuessa järjestäjä antaa kilpailijalle pisteitä siihen (virtuaali)maastolaskukohtaan kilpailualueen rajojen sisäpuolella, josta laskettu merkitsevä matka on pisin. Järjestäjän on määritettävä kilpailualueen rajat paikallisissa menetelmissä.

Kilpailualueen raja määritellään GNSS-koordinaattien avulla.

Kilpailualue voi koostua pienemmistä osa-alueista, joiden käytöstä ilmoitetaan päivittäin briefingissä.

Jos kilpailujärjestäjä haluaa kieltää kilpailualueen ulkopuolella lentämisen, tulee kilpailualueen ulkopuolinen ilmatila määrätä kielletyksi ilmatilaksi (ks 8.7).

7.6.2 **Todelliset maastolaskut** Todellisen maastolaskun sijainti ja aika on määritettävä lennontaltiointilaitteen

viimeisestä hyväksyttävästä fiksistä kilpailukoneen pysähtyessä, tai ennen moottorin käynnistystä, tai ennen kuin lennontaltiointilaitte lakkaa rekisteröimästä.

- a. Laskeutuessaan maastoon kilpailijan on noudatettava järjestäjän paikallisissa menetelmissä antamia ohjeita. Kilpailijan tulee ilmoittaa maastolaskusta järjestäjälle viipymättä rangaistuksen uhalla.
- b. Järjestäjän on autettava kilpailijoita ja heidän avustajiaan kaikin mahdollisin keinoin maastolaskun tehneen koneen paikallistamiseksi.
- c. Itselähtevän tai kotiinpaluumoottorilla varustetun koneen moottorin käynnistäminen, pois lukien kohtien 5.4d sallimat tilanteet, tai lennontaltiointilaitteen täydellinen toiminnan lakkaaminen katsotaan todelliseksi maastolaskuksi.

7.6.3 **Virtuaalimaastolaskut** Virtuaalimaastolaskun sijainti ja aika voi olla mikä tahansa lennontaltiointilaitteen

hyväksyttävä fiksi ennen tehtäväajan umpeutumispaiikkaa (ks. 6.3.3.e), todellista maastolaskua tai hyväksytyä maaliintuloa.

7.6.4 **Kotiinpaluu lentokonehinauksessa** Kotiinpaluu lentokonehinauksessa on sallittua. Tästä on kuitenkin ilmoitettava järjestäjälle.

7.7 MAALIINTULO

7.7.1 **Maaliintulovaihtoehdot** Järjestäjä valitsee jokaiselle tehtävälle yhden seuraavista maaliintulovaihtoehdoista.

Käytetyt maaliintulomenetelmät kerrotaan paikallisissa menetelmissä. Vaihtoehtoja ovat:

- a. Maalilinja Suora määrätyn mittainen linja kilpailukentän korkeudella, joka on selvästi tunnistettavissa maasta. Maalilinja on sijoitettava siten, että purjekoneet voivat laskeutua turvallisesti sen taakse. Maalinjan ylityksen minimi- ja maksimikorkeuksia tulee käyttää.
 - (i) Maaliintulo hyväksytään, jos purjekone ylittää omin voimin maalilinjan briefingissä määrättyyn suuntaan.
 - (ii) Kilpailijoita, jotka ylittävät maalilinjan minimikorkeuden alapuolella, paitsi silloin kun he laskeutuvat suoraan sen taakse, tai maksimikorkeuden yläpuolella, tullaan rankaisemaan.
 - (iii) Järjestäjä voi määrätä viimeisen käänneasteen (tai pisteitä), jotta kilpailukoneet saataisiin ohjattua maaliin halutusta suunnasta.

b. **Maaliympyrä** Maalipisteestä tietyllä etäisyydellä oleva ympyrän kehä sisältäen kilpailukentän ja sen laskukierrosmenetelmät. Minimikorkeudet (QFE ja QNE asetuksilla) tulee määrätä kehän ylitykseen. Kilpailijoita, jotka ylittävät maaliympyrän kehän minimikorkeuden alapuolella tai maksimikorkeuden yläpuolella, tullaan rankaisemaan.

Järjestäjä voi käyttää maalinjaa vain nopeustehtävillä ja maaliympyrää kaikilla tehtävätyypeillä.

Järjestäjä voi käyttää maalinjaa matkalentotehtävällä vain jos viimeinen käänneaste on ennalta määrätty.

Maaliympyrä sallii kilpailukoneille enemmän tilaa maaliintulon yhteydessä kun koneet saapuvat eri suunnista tai suurissa ryppäissä. Tällöin kukin kilpailija ehii hidastaa ja keskittyä laskukierroksen lentämiseen sekä muuhun liikenteeseen hyvissä ajoin ennen laskua.

7.7.2 **Määritelmiä**

- a. Maali on maalilinjan tai maaliympyrän keskipiste.

Viimeisen reittiosuuden pituus lasketaan viimeisen käänneasteen tai -alueen ja maalin välisestä etäisyydestä, vähennettynä maaliympyrän säteellä maaliintulovaihtoehdossa (b).

- b. Maaliintuloaika on ajankohta, jolloin purjekone ylittää maalilinjan tai maaliympyrän kehän lennettyään tehtävän läpi.

Nopeustehtävällä käännealueiden kautta ja matkalentotehtävällä:

Jos tehtäväaika on umpeutunut ja kilpailija on vielä tehtävällä, hänen tulee pysytellä maksimi maaliintulokorkeuden yläpuolella tai muuten hänen katsotaan tulleen maaliin jos lentorata ylittää maalilinjan tai maaliympyrän kehän.

Jos tehtäväaika ei ole umpeutunut, maalilinjan saa ylittää missä tahansa korkeudessa ilman että ylitys katsotaan maaliintuloksi, paitsi jos kilpailija laskee välittömästi ylityksen jälkeen kentälle.

- c. Purjekoneen, joka laskeutuu takaisin kilpailukentälle ylittämättä maalilinjaa, katsotaan tulleen maaliin. Maaliintuloajaksi merkitään hetki jolloin purjekone pysähtyy lisättyinä viidellä minuutilla.

7.7.3 **Maaliintulomenetelmät**

- a. Lähestyessään maalilinjaa kilpailijan on ilmoitettava radiolla kilpailutunnuksensa ja jäljellä oleva matka. Järjestäjä kuittaa vastaanotetun ilmoituksen sanomalla radioon kilpailijan kilpailutunnuksen. Tarkemmat ohjeet kerrotaan paikallisissa menetelmissä.
- b. Kilpailun järjestäjän on säännöllisin väliajoin tiedotettava maaliintulijoille tuulen suunta ja voimakkuus, sekä muut merkittävät kilpailukentällä havaittavat sääilmiöt.
- c. Maalilinja sulkeutuu, kun kaikki kilpailutehtävälle lähteneet koneet ovat tulleet maaliin tai laskeutuneet.

7.8 LASKEUTUMINEN

7.8.1 Laskeutumismenetelmät ja laskussa käytettävä radiojako kerrotaan paikallisissa menetelmissä. Radiojakson tulisi olla sama kuin maalilinjan radiojako.

7.8.2 Vaarallisesta lentämisestä ennen maalilinjan ylitystä ja sen jälkeen rangaistaan. Maalilinjan ylityksen jälkeen kilpailijan on laskeuduttava viipymättä.

7.8.3 Yön vallitessa lentäminen on kielletty. Tämän rikkomisesta tulee rangaista.

7.9 LENNON DOKUMENTIT Kaikki kilpailulennon dokumentit on toimitettava kilpailutoimistoon järjestäjän paikallisissa menetelmissä kerrotun ajan kuluessa. Järjestäjät voivat myös vaatia toissijaisen lennontaltiointilaitteen toimittamista paikallisissa menetelmissä ilmoitetussa ajassa. Näiden noudattamatta jättämisestä voidaan rangaista.

8 PISTELASKU JA RANGAISTUKSET

8.1 PISTELASKUJÄRJESTELMÄ Kilpailuissa käytetään 1000 pisteen järjestelmää, jossa tulos ilmoitetaan pisteinä (suurin päivittäinen pistemäärä on 1000 pistettä).

Tämä on perinteinen pistelaskujärjestelmä.

8.2 YLEISIÄ SÄÄNTÖJÄ

8.2.1 **Kilpailupäivä** Kilpailupäivän on täytettävä seuraavat vaatimukset:

- a. Jokaisella luokan kilpailijalla on oltava mahdollisuus lähteä ajoissa päivän tehtävälle, ja
- b. Useamman kuin 25 % ko. päivänä kilpailuhinauksen ottaneista kilpailijoista on saavutettava vähintään 100 km merkitsevä matka (tasoituskertoimien laskennan jälkeen).

8.2.2 **Päivätulokset** Jokaiselle kilpailijalle annetaan päivittäiset pisteet kilpailupäivän suorituksen perusteella. Kilpailijan pisteet pyöristetään lähimpään kokonaislukuun.

8.2.3 **Maaliintulija** Jokainen kilpailija joka saavuttaa maalin on maaliintulija, vaikka tämä tapahtuisi tehtäväajan umpeuduttua.

8.2.4 **Tasoituskertoimet** Järjestäjä ilmoittaa paikallisissa menetelmissä käytetäänkö tasoituskertoimia ja tasoittaa niillä kohdan 8.3.2 mukaisesti:

- a. Kilpailijan merkitsevää nopeutta nopeustehtävillä, tai
Kilpailijan merkitsevää matkaa

Tasoituskertoimia käytetään vain kerholuokan Suomen mestaruuskilpailuissa.

8.2.5 **Rangaistukset** Hylätyistä lennosta annetaan nolla pistettä, mutta ne otetaan huomioon pistelaskukaavoissa. Mikä tahansa rangaistus vähennetään kilpailijan pisteistä vasta kun ne ovat lasketut tämän luvun mukaisesti.

Päivätulos saa olla alimmillaan nolla pistettä minkä tahansa rangaistuksen vähentämisen jälkeen, ellei kohta 8.8.4 päde.

8.2.6 **Yhteistulokset** Lopulliset ja kilpailun aikaiset yhteistulokset lasketaan lisäämällä päivätulokset yhteen.

8.3 **MÄÄRITELMÄT JA PISTELASKUN PARAMETRIT** Seuraavissa taulukoissa:

- X tarkoittaa että parametria käytetään (jos tiettyä parametria ei käytetä, se saa arvon nolla)
- O tarkoittaa että parametri on valinnainen (valinnaisuus määritellään paikallisissa menetelmissä).
- tarkoittaa että parametria ei käytetä

8.3.1 **Kilpailupäivät**

Jokaisen kilpailupäivän pistelaskuun käytettävät parametrit on kerrottu taulukossa 1.

8.3.2 **Kilpailijat**

Jokaiselle kilpailijalle laskettujen pisteiden laskentaan käytettävät parametrit on kerrottu taulukossa 2.

Huomio pisteiden laskijoille:

Jotta alustavat tulokset olisivat edustavia jo ennen maalin sulkeutumista, voidaan tulokset laskea siten että kilpailijoiden jotka eivät ole saapuneet tehtävältä maaliin oletetaan tehtävän läpi lentäneiksi, ja joiden $D_h \geq D_m$ ja $V_h = V_o$. Heidän sijoitusta ei näytetä tuloksissa.

M:n arvo tulisi kertoa paikallisissa menetelmissä.

Taulukko 1.

Lyhenne	Nopeustehtävä	Nopeustehtävä käännealueiden kautta	Matkalentotehtävä käännealueiden kautta	Selitys
---------	---------------	---	---	---------

Dt	X	X	-	Tehtävän pituus - kerrotaan briefingissä
Td	.	X	X	Tehtäväaika - kerrotaan briefingissä
Dm	X	X	X	Pienin tasoitettu matka kilpailupäivän syntymiseen - 100 km (*)
n1	X	X	X	Kilpailijoiden lukumäärä, joiden tasoitettu matka (Dh) on vähintään Dm
n2	X	X	-	Kilpailijoiden lukumäärä, joiden keskinopeus > 2/3 parhaasta tasoitetusta nopeudesta (Vh)
N	X	X	X	Kilpailuhinauksen ottaneiden kilpailijoiden lukumäärä kyseisenä päivänä
Ho	X	X	X	Suurin kilpailussa käytetty tasoituskerroin.
Do	X	X	X	Päivän pisin korjattu matka (Dc)
Vo	X	X	-	Päivän suurin tasoitettu keskinopeus (Vh)
To	X	X	-	Sen kilpailijan merkitsevä aika (T), jonka Vh=Vo (tasatilanteessa Pienempi T pätee
Pm	X	X	X	Päivän maksimipisteet, jotka korjataan päiväkertoimella
Pdm	X	X	X	Päivän maksimi matkapisteet
Pvm	X	X	-	Päivän maksimi nopeuspisteet
F	X	X	X	Päiväkerroin
Day	X	X	X	Jos päivästä ei tule kilpailupäivää (ks 8.2.1), kaikki pisteet=0, paitsi ks 8.2.5 jos rangaistusta käytetään

Taulukko 2.

D	.1	.2	.3	Kilpailijan merkitsevä matka, joka määritellään luvun 6.3 mainituissa alakohdassa
H	X	X	X	Kilpailijan tasoituskerroin, jos tasoituskertoimia käytetään. Muuten H=1
Dh	X	X	X	Kilpailijan tasoitettu matka = $D * Ho / H$
Dg	-	O	O	Kilpailijan etäisyys maalin (jos rangaistusta maastolaskusta käytetään)
M	-	O	-	Maastolaskusta annettava rangaistus (matkan vähennys), jos käytetään niin $M = 1/2 Dg * Ho / H$; muuten $M = 0$
M	-	-	O	Maastolaskusta annettava rangaistus (matkan vähennys), jos käytetään niin $M = 0.2 Dh + 1/2 Dg * Ho / H$; muuten $M = 0$
T	X	X	-	Tehtävän läpi lentäneen merkitsevä aika = lähtöajan ja maaliintuloajan välinen aika tai tehtäväaika (Td), kumpi suurempi
Dc	X	-	-	Kilpailijan korjattu matka = Dh
Dc	-	X	X	Kilpailijan korjattu matka = Dh - M
Pd	X	X	X	Kilpailijan matkapisteet
V	X	X	-	Tehtävän läpi lentäneen merkitsevä nopeus = D / T
Vh	X	X	-	Tehtävän läpi lentäneen tasoitettu nopeus = Dh / T
Pv	X	X	-	Tehtävän läpi lentäneen nopeuspisteet
S	X	X	X	Kilpailijan päivätulos pisteinä

8.4 1000 PISTEEN PISTELASKUJÄRJESTELMÄ

8.4.1 Nopeustehtävät

Päiväparametrit:

- Pm = pienempi seuraavista: 1000 tai: $(5 * Do) - 250$ tai: $(400 * To) - 200$
 F = pienempi seuraavista: 1 tai $(1,25 * n1 / N)$
 Pvm = $2/3 (n2 / N) * Pm$
 Pdm = Pm - Pvm

Päivän maksimipisteet ovat alle 1000 jos tehtävän pituus on alle 250 km tai voittajan lentää tehtävän läpi alle 3 tunnissa. Tällöin maksimipistemäärä vähenee 4 pistettä/km tai 11 pistettä/min.

b. Kilpailijan pisteet:

- (i) Tehtävän läpi lentäneille:
 $P_v = P_{vm} * (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$
 $P_d = P_{dm}$

Paitsi jos $V_h < 2/3 V_o$, niin $P_v = 0$

- (ii) Maastoon laskijoille:
 $P_v = 0$
 $P_d = P_{dm} * (D_c / D_o)$

- (iii) $S = F * (P_v + P_d)$

Jos lähes kaikki lentävät tehtävän läpi, kilpailija joka lentää 2/3 voittajan nopeudesta saa 1/3 maksimipisteistä. Kaikki maastoonlaskijat saavat vähemmän pisteitä, suhteessa heidän lentämään matkaansa.

8.4.2 Nopeustehtävät käännealueiden kautta

Päiväparametrit:

- P_m = pienempi seuraavista: 1000 tai: $(5 * D_o) - 250$ tai: $(400 * T_o) - 200$
 F = pienempi seuraavista: 1 tai $(1,25 * n_1 / N)$
 P_{vm} = $2/3 (n_2 / N) * P_m$
 P_{dm} = $P_m - P_{vm}$

Päivän maksimipisteet ovat alle 1000 jos tehtävän pituus on alle 250 km tai voittajan lentää tehtävän läpi alle 3 tunnissa. Tällöin maksimipistemäärä vähenee 4 pistettä/km tai 6,7 pistettä/min.

b. Kilpailijan pisteet:

- (i) Tehtävän läpi lentäneille:
 $P_v = P_{vm} * (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$
 $P_d = P_{dm}$
 Paitsi: Jos $V_h < 2/3 V_o$, niin $P_v = 0$
 Jos $D_c < 2/3 D_o$, niin $P_d = P_{dm} * D_c / (2/3 D_o)$

- (ii) Maastoon laskijoille:
 $P_v = 0$
 $P_d = P_{dm} * (D_c / D_o)$

- (iii) $S = F * (P_v + P_d)$

Jos lähes kaikki lentävät tehtävän läpi, kilpailija joka lentää 2/3 voittajan nopeudesta saa 1/3 maksimipisteistä. Kaikki maastoonlaskijat saavat vähemmän pisteitä, suhteessa heidän lentämään matkaansa.

8.4.3 Matkalentotehtävät

a. Päiväparametrit:

- P_m = pienempi seuraavista: 1000 tai: $(5 * D_o) - 250$
 F = pienempi seuraavista: 1 tai $(1,25 * n_1 / N)$

Päivän maksimipisteet ovat alle 1000 jos tehtävän pituus on alle 250 km, tällöin maksimipistemäärä vähenee 4 pistettä/km.

b. Kilpailijan pisteet:

$$S = F * P_m * D_c / D_o$$

Kaikki kilpailijat saavat pisteitä suhteessa lentämäänsä matkaan.

8.5 RANGAISTUKSET JA HYLKÄÄMISET

- 8.5.1 Kilpailun johtaja voi määrätä rangaistuksia sääntöjen rikkomisen seurauksena. Rikkomuksen vakavuuden perusteella lievin rangaistus on huomautus ja ankarin kilpailusta sulkeminen. Kilpailun johtajan käyttämät rangaistukset on kerrottu kohdassa 8.9. Rangaistuksia käytetään 1000 pisteen järjestelmässä sellaisenaan.
- 8.5.2 Rikkomuksista, jotka eivät sisälly listaan, voidaan silti rankaista kilpailunjohtajan harkinnan mukaan.
- 8.5.3 Rangaistus on merkittävä sen päivän tuloslistaan, jolloin rangaistus on annettu.
- 8.5.4 Jos rangaistus on annettu päivänä jolloin ei tule kilpailupäivää tai harjoituspäivänä vähennetään se kilpailijan yhteistuloksesta.

Tämä sääntö on tarkoitettu rangaistusten jakamiseen kurinpidollisista tai turvallisuussyistä, ei teknisistä syistä.

- 8.5.5 Kilpailijan, joka on hylätty, tulee luovuttaa lisenssinsä Sporting Code General Section 5.3:n mukaisesti.

8.6 LISTA HYVÄKSYTYISTÄ RANGAISTUKSISTA

Rikkomuksen tyyppi	1. rikkomus	Seuraavat rikkomukset	suurin rangaistus
Yli/alipaino W kg	W*2p	n*W*2p	n*W*2p
Väärä, myöhästynyt tai puuttuva tieto			
Epätäydelliset dokumentit	Ei hinausta	Ei Hinausta	Ei Hinausta
Kokoonpano tarkastamatta	Ei Hinausta	Ei Hinausta	Ei Hinausta
Lähtöajan ilmoitus > 30 min lähdön jälkeen	Varoitus	10p	25p
Ilmoitus lähtöajasta eri kuin todellinen lähtöaika	Varoitus	10p	25p
Lennontaltiointilaitteen vaihto ilmoittamatta järjestäjälle	10p	20p	25p
Lennontaltiointilaitteen tallennusväli > 10 s	Varoitus	10p	25p
Dokumenttien jättäminen myöhästynyt (FR, maastolaskutod.) > 30 min	Varoitus	10p	25p
Toissijaisten dok. jättäminen myöhästynyt (FR, maastolaskutod.) > 60 min	Varoitus	10p	25p
Epätäydellinen maastolaskutodistus	Varoitus	10p	25p
Väärä tehtävälle lähtö			
Etäisyys lähtölinjasta 0-0,5 km	50p	50p	50p
Etäisyys yli 0,5 km lähtölinjasta	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä
Hyväksytty lähtö väärältä lähtöpisteeltä	100p	100p	100p
Väärä käännealueella tai -alueella käynti			
Yli 0,5 km käännealueesta tai enintään 0,5km käännealueesta	50p	50p	50p
Yli 1 km käännealueesta tai yli 0,5km käännealueesta	Kp:ta ei hyv.	Kp:ta ei hyv.	Kp:ta ei hyv.
Vaarallinen lentäminen			
Pilvessä lentäminen tai vaarallinen liikehdintä kohdan 5.1. mukaan	100p	Päivän hylkäys	Hylkäys
Kaartaminen väärään suuntaan paikallisalueella	Varoitus	(n-1)*25p	Hylkäys
Kaartaminen lähtöalueella	Varoitus	(n-1)*25p	Hylkäys
Hinaus: irroitus liian aikaisin tai liian myöhään	Varoitus	(n-1)*25p	Hylkäys
Hinaus: sauvasta vetäminen ennen irroitusta	Varoitus	Päivän hylkäys	Hylkäys
Maalilinja: ylitys korkeusrajan alapuolelta	Varoitus	(n-1)*25p	Hylkäys
Maalilinja: vaarallisia lentoliikkeitä	Varoitus	(n-1)*25p	Päivän hylkäys
Laskeutuminen: väärä kiitotie	Varoitus	(n-1)*25p	Hylkäys
Lentäminen suurimman korkeuden yläpuolella jos rikkomus < 100 m	1 p / m	n p / m	Päivän hylkäys
Lentäminen suurimman korkeuden yläpuolella jos rikkomus > 100 m	Laskeutunut maastoon rikkomuspaikalla	Päivän hylkäys	Hylkäys
Tehtävälle lähtö korkeusrajoituksen yläpuolelta	1 p / m	n p / m	Päivän hylkäys
Rajoitetussa tai kielletyissä ilmatilassa lentäminen	Laskeutunut maastoon rikkomuspaikalla	Päivän hylkäys	Hylkäys
Laskeutuminen yön vallitessa.	10p / min	Päivän hylkäys	Hylkäys
Huijaaminen tai dokumenttien väärentäminen			
Dokumenttien väärentäminen	Hylkäys	Hylkäys	Hylkäys

Yritys saada ulkopuolista apua noston löytämiseksi ei-kilpailevilta koneilta	Päivän hylkäys	Hylkäys	Hylkäys
Muut rikkomukset			
Alkoholin vaikutuksen alaisena lentäminen	Päivän hylkäys	Hylkäys	Hylkäys
Positiivinen doping-näyte	ks. FAI:n politiikka		
Siipien kärkiväli 15m ja vakioluokassa (#)	1p / cm	1p / cm	1p / cm

(#) Jos purjekoneen kärkiväli 15m tai vakioluokassa on yli 15 000 mm, tai 20 000 mm 20m luokassa,

tuloksista vähennetään tietty määrä rangaistuspisteitä joka päivä.

Rangaistuspisteet lasketaan vähentämällä mitatusta kärkivälin ylityksestä 0,3

cm ja pyöristämällä tämä lähimpään kokonaislukuun (cm).

Esim.

(i) 2,7 cm liian suuresta kärkivälistä saa rangaistuspisteitä 2,7-0,3=2,4

joka pyöristetään 2 pisteeseen.

9 VALITUKSET JA PROTESTIT

9.1 VALITUKSET

9.1.1 Valituksen tarkoituksena on saada aikaan korjaus tarvitsematta tehdä muodollista protestia.

9.1.2 Kilpailija voi tehdä kirjallisen valituksen kilpailun aikana kilpailun johtajalle. Valitus on käsiteltävä viipymättä.

9.2 PROTESTIT

9.2.1 Protestia ei voida esittää näitä sääntöjä tai Suomen Ilmailuliitto ry:n yleisiä Suomen mestaruuskilpailun sääntöjä vastaan.

9.2.2 Protestin jättämisen yhteydessä on maksettava protestimaksu, jonka suuruus on määritelty paikallisissa menetelmissä.

9.2.3 Mikäli kilpailija on tyytymätön saamaansa rangaistukseen tai tekemänsä valituksen johdosta tehtyyn päätökseen, on hänellä oikeus tehdä protesti.

- a. Protesti on tehtävä kilpailussa käytettäväksi hyväksytyllä kielellä kirjallisesti, ja siinä on oltava seuraavat osat:
 - (i) Protestissa on viitattava siihen päätökseen, jota vastaan protesti on jätetty,
 - (ii) Protestissa on mainittava syyt protestin jättämiselle, ja
 - (iii) Protestissa on esitettävä korjaus, johon protestilla pyritään.
- b. Protesti on jätettävä kilpailunjohtajalle tai hänen nimeämälleen järjestäjän edustajalle protestimaksun kanssa 14 h kuluessa (2 h kuluessa viimeisenä kilpailupäivänä) sen päätöksen julkistamisesta, jota vastaan protesti on tehty.

9.3 PROTESTIEN KÄSITTELY Kilpailun johtajan on annettava protesti tuomariston puheenjohtajalle viivytyksettä.

- a. Tuomariston puheenjohtajan on kutsuttava tuomaristo koolle 24 h kuluessa (mahdollisimman pian viimeisenä kilpailupäivänä) siitä kun hän saanut protestin kilpailun johtajalta.
- b. Tuomariston on kuultava kumpaakin osapuolta käsitellessään protestia, sekä sovellettava päätöksenteossaan FAI:n säädöksiä, Suomen Ilmailuliitto ry:n yleisiä Suomen mestaruuskilpailun sääntöjä sekä näitä sääntöjä. Käsitellessään protestia tuomariston on saatava tavata haluamiaan henkilöitä sekä saatava kaikki tarvitsemansa informaatio helpottamaan päätöksentekoaan.
- c. Kilpailun johtajan on noudatettava tuomariston päätöksiä.

10 TULOKSET JA PALKINTOJEN JAKO

10.1 TULOKSET

10.1.1 Kilpailussa julkaistavien tulosten määritelmät:

- a. Suoritus: Kilpailijoiden saavuttamat nopeudet, matkat tai ajat, esitystavaksi riittää sähköinen näyttölaite;
- b. Alustavat tulokset: Kilpailijoiden suoritukset muutettuna pisteiksi ilman että kilpailudokumentteja on tarkastettu, esitystavaksi riittää sähköinen näyttölaite;
- c. Epäviralliset tulokset: Alustavien tulosten perusteella, julkistetaan kilpailudokumenttien tarkistuksen jälkeen, ja ne sisältävät annetut rangaistukset;
- d. Viralliset tulokset: Epävirallisten tulosten perusteella, julkistetaan protestiajan päättymisen ja kaikkien protestien käsittelyn jälkeen.

10.1.2 Epäviralliset ja lopulliset tulokset on julkaistava mahdollisimman viivytyksettä. Niissä on selkeästi ilmoitettava, mistä tuloksista on kyse. Kilpailijat on asetettava paremmuusjärjestykseen saavutuksensa perusteella. Epävirallisissa tuloksissa on mainittava, milloin protestiaika päättyy. Epävirallisten ja virallisten tulosten on oltava kilpailun johtajan tai hänen nimittämänsä varajohtajan allekirjoittamat.

10.1.3 Suomen mestaruuskilpailun yhteistulokset ovat lopulliset vasta sitten kun kilpailun tuomaristo on lopettanut toimintansa. Ne on julkaistava ennen palkintojenjakotilaisuutta.

10.2 PALKINTOJEN JAKO

10.2.1 Suomen Ilmailuliitto ry myöntää kussakin mestaruuskilpailun luokassa ensimmäiseksi sijoittuneelle kultamitalin, toiseksi sijoittuneelle hopeamitalin ja kolmanneksi sijoittuneelle pronssimitalin.

- a. Kunkin luokan parhaalle kolmannekselle voidaan antaa kunniakirja, kuitenkin enintään 10 parhaalle.
- b. Voittajien on säilytettävä kiertopalkintoja seuraavaan Suomen mestaruuskilpailuun asti. Kunkin palkinnon omissa säännöissä voi olla tarkennuksia.
- c. Järjestäjän tulee palkita kunkin luokan kuusi (6) parasta.
- d. Päivävoittajat tulee huomioida seuraavan päivän briefingissä.

10.2.2 Kussakin luokassa voi olla vain yksi mestari. Jos kahdella tai useammalla kilpailijalla on sama pistemäärä viimeisen kilpailupäivän jälkeen, näiden kilpailijoiden sijoitus määräytyy päivittäisten tulosten perusteella. Suomen mestari on kilpailija, jolla on eniten päivävoittoja. Mikäli päivävoittoja on sama määrä, mestaruus ratkaistaan päivittäisten toisten sijojen perusteella, jne.