SUOMEN ILMAILULIITTO ry.
Purjelentotoimikunta (PT)
Helsinki-Malmin lentoasema
00700 HELSINKI

PURJELENNON SUOMENMESTARUUSKILPAILUJEN SÄÄNNÖT 2021

Hyväksytty 26.4.2021

1 YLEISTÄ **4**
1.1 SUOMENMESTARUUSKILPAILUN TAVOITTEET 4
1.2 YLEISET MÄÄRÄYKSET 4
1.3 KILPAILULUOKAT 4
1.4 KILPAILUNJÄRJESTÄJÄN VASTUUT 5

2 KILPAILUN TOIMIHENKILÖT **6**
2.1 KILPAILUN JOHTAJA 6
2.2 STEWARD JA TUOMARISTO 7

3 KILPAILIJAT **8**
3.2 KILPAILIJOILLE ASETETTAVAT VAATIMUKSET 8
3.3. NUORTEN SARJA 8
3.4 OSALLISTUMINEN 9
3.5 ILMOITTAUTUMINEN KILPAILUPAIKALLA 9
3.6 VAKUUTUKSET 10

4 TEKNISET VAATIMUKSET **10**
4.1 PURJEKONEET JA VARUSTEET 10
4.2 LENTOKONEIDEN SUURIMMAT LENTOONLÄHTÖMASSAT 12
4.3 KILPAILUTUNNUKSET 12

5 YLEISET LENTOTOIMINTAMENETELMÄT **12**
5.1 YLEISTÄ 12
5.2 BRIEFING 12
5.3 ULKOPUOLINEN APU KILPAILIJOILLE 13
5.4 LENNONSEURANTAMENETELMÄT 13

6 TEHTÄVÄT **14**
6.1 KÄYTETTÄVÄT TEHTÄVÄTYYPIT 14
6.2 TEHTÄVÄTYYPPIEN MÄÄRITELMÄT 15
6.3 KUVAUS TEHTÄVÄTYYPEISTÄ 15

7 KILPALENTOMENETELMÄT **17**
7.1 LENTOONLÄHTÖRYHMITYS 17
7.2 LENTOONLÄHTÖ 17
7.3 LENTOONLÄHTÖMENETELMÄT 18
7.4 LÄHTÖ 19
7.5 KÄÄNNEPISTEET JA KÄÄNNEALUEET 20
7.6 MAASTOLASKU 21
7.7 MAALIINTULO 21
7.8 TEHTÄVÄN LÄPILENTÄMINEN 22
7.9 LASKEUTUMINEN 22
7.10 LENNON DOKUMENTIT 22

8 PISTELASKU JA RANGAISTUKSET **23**
8.1 PISTELASKUJÄRJESTELMÄ 23
8.2 YLEISIÄ SÄÄNTÖJÄ 23
8.3 MÄÄRITELMÄT JA PISTELASKUN PARAMETRIT 24

8.4 PISTELASKUJÄRJESTELMÄ 25
8.5 Poistettu. 26
8.6 Rangaistukset ja hylkäämiset 26
8.7 LISTA HYVÄKSYTYISTÄ RANGAISTUKSISTA 27

9 VALITUKSET JA PROTESTIT 29
9.1 VALITUKSET 29
9.2 PROTESTIT 29
9.3 PROTESTIEN KÄSITTELY 30

10 TULOKSET JA PALKINTOJEN JAKO 30
10.1 TULOKSET 30
10.2 PALKINTOJEN JAKO 30

11 PAIKALLISET MENETELMÄT 32
A KILPAILUN TIEDOT 32
B YLEISTÄ 33
C KILPAILIJAT 33
D TEKNISET VAATIMUKSET 33
F KILPALENTOMENETELMÄT 33
G Poistettu 34
H Valitukset ja protestit 34
I Poistettu 35

PURJELENNON SUOMENMESTARUUSKILPAILUJEN SÄÄNNÖT

Purjelennon suomenmestaruuskilpailuissa käytetään Suomen Ilmailuliitto ry:n suomenmestaruuskilpailujen 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. Mukana olevia kohtia on muutettu tarpeen mukaan soveltuviksi suomen mestaruuskilpailuun. Soveltuvin kohdin voidaan sääntöjä käyttää muissakin purjelentokilpailuissa.

ALUSTAVIA HUOMAUTUKSIA

A. Lentopaikkakohtaiset toimintamenetelmät on kerrottu kilpailun järjestäjän antamissa paikallisissa menetelmissä, jotka täydentävät näitä sääntöjä
B. 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.
C. Selittävät ja täydentävät tekstit sekä huomautukset on kirjoitettu numeroimattomin kappalein kursiivilla.
D. Maantieteelliset termit ja standardit joita käytetään näissä säännöissä noudattavat Sporting Code 3, Annex A:n määritelmiä.

1 YLEISTÄ

1.1 SUOMENMESTARUUSKILPAILUN TAVOITTEET

Tavoitteet ovat:

A. Saada selville Suomen mestari jokaisessa kilpailuluokassa sillä perusteella, miten kilpailija on suoriutunut annetuilla kilpailutehtävillä;
B. Vaalia suomalaisten purjelentäjien keskinäistä ystävyyttä, yhteistyötä ja tiedonvaihtoa;
C. Edistää purjelennon julkisen kuvan paranemista Suomessa;
D. Edistää purjelentourheilun kehitystä Suomessa;
E. Edistää purjelentourheilun turvallisten menetelmien ja rehdin kilpailuhengen kehitystä.

Järjestäjä voi esittää lisätavoitteita paikallisissa menetelmissä.

1.2 YLEISET MÄÄRÄYKSET

1.2.1 Suomenmestaruuskilpailu on järjestettävä Suomen Ilmailuliiton yleisten suomenmestaruussääntöjen, 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 päättäjäiset 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 Suomenmestaruuskilpailujen 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 Suomenmestaruuskilpailut järjestetään kolmessa luokassa:

Kerholuokka

Kerholuokka on yhtenevä FAI Sporting Code Section 3 Chapter 5.5.7:n määrittelyn kanssa. Kerholuokassa käytetään Suomen Ilmailuliiton Purjelentotoimikunnan (jatkossa PT) vahvistamia tasoituskertoimia.

Racing-luokka

Racing-luokka on vakio- ja 15m-luokan koneille tarkoitettu luokka, jossa käytetään PT:n vahvistamia tasoituskertoimia. Luokkaan kelpaavat konetyypit määräytyvät tasoituskerroinlistan mukaan siten, että PT määrittää pienimmän ja suurimman tasoituskertoimen jonka omaavalla koneella luokkaan voi osallistua. Luokassa voi lentää myös pienintä kerrointa huonommalla koneella, mutta tällöin tasoituskerroin on em. pienin tasoituskerroin.

Avoin luokka

Avoin luokka on tarkoitettu 18m-, 20m- ja Avoimen luokan koneille, sekä uusimmille 15m-luokan konetyypeille. Avoimessa luokassa käytetään PT:n vahvistamia tasoituskertoimia. Luokkaan kelpaavat konetyypit määräytyvät tasoituskerroinlistan mukaan siten, että PT määrittää pienimmän tasoituskertoimen jonka omaavalla koneella luokkaan voi osallistua. Luokassa voi lentää myös pienintä kerrointa huonommalla koneella, mutta tällöin tasoituskerroin on em. pienin tasoituskerroin.

1.3.2 Poistettu.

1.3.3 Itselähtevät sekä kotiinpaluumoottorilla varustetut purjekoneet voivat osallistua soveltuvissa luokissaan edellyttäen, että ne on varustettu moottorin käyntiajan rekisteröivillä loggereilla.

1.4 KILPAILUNJÄRJESTÄJÄN VASTUUT

1.4.1 Poistettu

1.4.2 **Turvallisuus** Järjestäjän on otettava kilpailussa turvallisuusnäkökohdat ja oikeudenmukaisuus kaikin mahdollisin tavoin huomioon.

1.4.2.1 Järjestäjä voi täydentää turvallisuutta koskevia sääntöjä paikallisissa menetelmissä.

1.4.3 **Palvelut** Järjestäjän on luotava edellytykset onnistuneelle kilpailulle.

1.4.4 **Maksut** Järjestäjän tulee toimittaa SM-kilpailun tulokset IGC:lle ranking-listan ylläpitoa varten. Järjestäjä huolehtii tulosten ilmoittamiseen liittyvistä maksuista.

1.4.5 **Dokumentaatio** Järjestäjän tulee julkaista nämä säännöt sekä tässä kappaleessa mainitut dokumentit, mukaan lukien dokumenttien julkaisupäivämäärä. Jos dokumentteja muutetaan kilpailun ollessa käynnissä, kaikkia pilotteja on informoitava asiasta. Vain yksi, viimeisen versio dokumenteista on virallinen.

1.4.5.1 **Paikalliset menetelmät** Järjestäjän tulee julkaista paikalliset menetelmät kirjallisesti hyvissä ajoin ennen kilpailun alkua. Muutoksista paikallisiin menetelmiin tulee informoida kilpailijoita.

1.4.5.2 **Käännepisteet** Järjestäjän tulee julkaista käytettävä käännepistelista hyvissä ajoin ennen kilpailun alkamista. Suositellaan käyttämään viimeisintä PT:n vahvistamaa käännepistelistaa.

1.4.5.3 **Kilpailussa käytettävä ilmatila** Järjestäjä julkaisee kilpailun aikana käytettävät kilpailuilmatilalohkot sekä kielletyn ilmatilan. Järjestäjä ilmoittaa päivittäin briefingissä käytössä olevan kilpailuilmatilan sekä kielletyn ilmatilan, sekä näitä koskevat korkeus- ja aikarajoitukset.

1.4.5.4 **Tehtävälappu** Tehtävälappu jaetaan briefingissä paperilla. Tehtävälapussa on oltava:

A. Päivämäärä ja kilpailupäivän järjestysnumero
B. Luokka
C. Tehtävä
D. Lentoonlähtö- ja laskumenetelmät.
E. Poistettu
F. Käytettävissä olevat kilpailuilmatila, kielletty ilmatila sekä näiden mahdolliset korkeus- ja aikarajoitukset
G. Gridiaika
H. Ensimmäisen hinauksen alkamisaika
I. Radiotaajuudet sekä puhelinnumero organisaatiolle hätätapausten varalta
J. Muu lentämiseen liittyvä informaatio

Järjestäjää suositellaan esittämään tehtävälapulla tehtävä graafisessa muodossa, mukaanlukien kielletty ilmatila, kilpailuilmatilalohkot sekä tehtävään liittyvät suunnat ja etäisyydet. Nämä eivät kuitenkaan ole määrääviä tulostenlaskennassa. Uusi tehtävälappu tulisi jakaa tilanteessa jossa tehtävää on muutettu briefingin jälkeen.

1.4.5.5 **Tulokset**

A. Tulokset jotka julkaistaan ennen lentotiedostojen tarkastamista ovat nimeltään “Alustavat tulokset”
B. Tulokset jotka julkaistaan lentotiedostojen tarkastamisen jälkeen ovat nimeltään “Epäviralliset tulokset”
C. Protestiajan päättymisen jälkeen, ja kun kaikki valitukset ja protestit on käsitelty, tulokset ovat nimeltään “Viralliset tulokset”

2 KILPAILUN TOIMIHENKILÖT

2.1 KILPAILUN JOHTAJA

2.1.1 Kilpailun johtaja johtaa kilpailun järjestelyjä sekä kilpailutapahtumia. PT nimittää kilpailun johtajan järjestäjän ehdotuksen perusteella. Kilpailun johtaja on vastuussa suomenmestaruuskilpailun hyvästä johtamisesta sekä kilpailun sujuvasta ja turvallisesta kulusta. Tätä varten hänellä tulee olla riittävästi avustajia.

A. Hänen tekemiensä operatiivisten päätösten on perustuttava FAI 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 pyydettäessä 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 STEWARD JA TUOMARISTO

Steward ja tuomariston jäsenet eivät voi osallistua kilpailuun tai sen järjestämiseen.

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

2.2.1 **Stewardit** PT voi nimetä kilpailulle stewardin.

Stewardin ensisijainen velvollisuus on valvoa kilpailun järjestelyitä. Stewardin tehtävä on antaa ohjeita ja tukea kilpailun johtajaa, tuomaristo sekä kilpailijoita. Stewardilla tulee olla kattava kokemus purjelentokilpailuista.

2.2.2 **Tuomaristo**

A. PT nimittää järjestäjän ehdotuksen perusteella normaalisti kolmijäsenisen tuomariston, jonka yksi jäsen nimetään puheenjohtajaksi. Järjestäjän on esitettävä tuomaristoa vähintään kaksi kuukautta ennen kilpailun alkua. PT voi halutessaan valita tuomaristoon myös muita kuin esitettyjä jäseniä.

B. Tuomariston puheenjohtajalla on myös oikeus vaatia järjestäjää noudattamaan FAI:n Sporting Codea ja purjelennon suomenmestaruuskilpailujen 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 suomenmestaruuskilpailujen sääntöjä, sekä muita julkaistuja kilpailua koskevia määräyksiä. Tuomaristo voi suositella osallistumismaksujen palauttamista.

D. Tuomariston kokoukset

a. 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.

b. Tuomariston kokoukset on pidettävä hyvän kokouskäytännön mukaan noudattaen FAI International Jury Members Handbookin henkeä.

c. Tuomariston päätökset tehdään yksinkertaisella ääntenenemmistöllä. 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 suomenmestaruuskilpailun tulosten hyväksyminen ja kilpailun julistaminen suomenmestaruuskilpailuksi 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 Poistettu.

3.1.1. Kilpailijat sekä avustajat sitoutuvat kilpailuun ilmoittautuessaan noudattamaan näitä sääntöjä, paikallisia menetelmiä, kaikkia päätöksiä ja vaatimuksia mitä järjestäjät esittävät briefingeissä, sekä kilpailujen ajan voimassa olevia määräyksiä ilmatilan käytöstä. Heidän myös katsotaan hyväksyvän varauksetta mahdolliset kilpailuista syntyvät seuraamukset (esim. kohta 3.6 vakuutukset)

3.2 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. Racing- ja Avoimessa luokassa edellytetään aikaisempaa osallistumista vähintään yhteen vähintään viikon kestävään purjelentokilpailuun (kaksipaikkaisissa toinen miehistön jäsen).
B. Kilpailijalla täytyy olla vähintään 100 lentotunnin purjelentokokemus.
C. Kilpailijalla täytyy olla voimassa oleva suomalainen SIL / FAI:n kilpailulisenssi. Mahdolliset muut kuin suomalaisen lisenssin omaavat kilpailijat voivat osallistua *Hors Concours* -statuksella.
D. Kilpailijalla täytyy olla voimassa oleva purjelentäjän lupakirja sekä lääketieteellinen kelpoisuustodistus tai vastaava oikeutus lentää laillisesti kilpailussa.
E. Kilpailijan täytyy osata ja ymmärtää FAI:n Sporting Code sekä nämä säännöt ja järjestäjän julkaisemat kilpailua koskevat määräykset sekä sitoutua noudattamaan niitä.

3.3. NUORTEN SARJA

Suomenmestaruuskilpailut voidaan järjestää nuorten sarjassa jossain kohdassa 1.3.1 mainituista luokista, tai sitten luokassa jonka suurimman ja pienimmän tasoituskertoimen PT määrittää erillisellä päätöksellä esim. siten että osallistuminen on mahdollista kerholuokan koneilla sekä osalla racing-luokan koneista. PT voi myös päättää sallitaanko luokassa vesiballastin käyttö.

Nuorten sarjaan voi osallistua kilpailija joka täyttää 25 vuotta samana kalenterivuonna kuin kilpailut järjestetään, tai myöhemmin.

3.4 OSALLISTUMINEN

3.4.1 **Ilmoittautumislomake** Vain kilpailun järjestäjän määrittämällä ilmoittautumislomakkeella tehty ilmoittautuminen voidaan hyväksyä. Ilmoittautumisen hyväksyminen edellyttää täyden ilmoittautumismaksun maksamista. Puutteellisesti tai epätarkasti täytettyä ilmoittautumislomaketta ei voida hyväksyä.

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

A. Osallistumismaksut palautetaan:
   a. Täysimääräisenä, jos kilpailu peruutetaan järjestäjästä riippuvasta syystä.
   b. Käyttämättömiltä osin, jos kilpailu peruutetaan järjestäjästä riippumattomasta syystä tai keskeytetään.

B. Kilpailijan peruuttaessa osallistumisensa järjestäjällä ei ole velvollisuutta palauttaa osallistumismaksua takaisin.

3.4.3 **Pilotit**

A. Poistettu.
B. Poistettu.
C. Poistettu.
D. Avoimessa luokassa kaksipaikkaista konetta voidaan lentää yhden tai kahden hengen miehistöllä. Perämies voi vaihtua päivittäin. Ainoastaan koneen päällikkö nimetään tuloksissa.
E. Poistettu.
F. Poistettu.
G. Lentäjän joka osallistuu *Hors Concours*-statuksella, tarkoittaa että:
   a. Hänen osallistumistaan ei huomioida päiväkerrointa laskiessa.
   b. Hänen tuloksensa lasketaan muiden osallistujien tulosten laskun jälkeen.
   c. Päivätulos ilmoitetaan merkinnällä “HC”, ei järjestysnumerolla
   d. Häntä ei merkitä kokonaistuloksiin
   e. Hänelle ei jaeta päiväpalkintoja tai koko kilpailun palkintoa.
   f. Koneen joka on ilmoitettu “*Hors Concours*”-statuksella tulee täyttää samat tekniset vaatimukset kuin muidenkin.

3.4.4. Poistettu

3.5 ILMOITTAUTUMINEN KILPAILUPAIKALLA

3.5.1 Saavuttuaan kilpailupaikalle kilpailijan on ilmoittauduttava kilpailutoimistossa järjestäjien antamien ohjeiden mukaisesti. Tällöin kilpailija osoittaa henkilökohtaisen sekä koneensa kelpoisuuden järjestäjän ilmoittamalla tavalla. Kilpailijalle voidaan tässä tilaisuudessa antaa kilpailua koskevaa informaatiota.

3.5.2 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.

3.5.3 Seuraavat asiakirjat vaaditaan:

A. Poistettu.
B. Koskien kilpailijaa:
   a. Poistettu.
   b. Voimassa oleva ilmailulupakirja (purjelentäjä), edelliseen liittyvä voimassa oleva lääketieteellinen kelpoisuustodistus sekä lentopäiväkirja, josta käy ilmi kilpailijan lentokokemus.
   c. Voimassaoleva FAI lisenssi. Järjestäjä tarkistaa kilpailijan FAI-lisenssin voimassaolon FAI:n tietokannasta. Jos lisenssin voimassaolo ei näy tietokannassa, on kilpailija velvollinen esittämään kirjallisen dokumentin lisenssin voimassaolosta.
   d. Todistus erivapaudesta lääketieteellistä käyttöä varten (Therapeutic Use Exemption, TUE)

Kilpailijan tulee olla tietoinen voimassaolevista doping-säännöistä. Jos kilpailija käyttää WADA:n kiellettyjen lääkeaineiden listan lääkkeitä, hänen tulee esittää todistus erivapaudesta lääketieteellistä käyttöä varten järjestäjille.

C. Koskien kilpailukonetta:
   a. Voimassa oleva lentokelpoisuustodistus tai vastaava.
   b. Voimassa oleva todistus kolmannen osapuolen vastuuvakuutuksesta.

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

3.6 VAKUUTUKSET

3.6.1 Kilpailukoneella tulee olla kolmannen osapuolen vakuutus.

3.6.2 Poistettu.

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, loggerit, 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.
C. Järjestäjä voi asentaa purjekoneisiin GNSS -paikannustiedon lähettimiä, jotta lennon tallenne voidaan esittää julkisesti kilpailulentojen aikana.
D. Poistettu.
E. Siirretty.
F. Kilpailukoneessa suositellaan käytettäväksi seuraavia turvallisuutta lisääviä varusteita
   a. Energiaa absorboiva istuinpehmuste
   b. ELT tai PLB
   c. Näkyvyyttä lisäävät maalaukset
   d. Strobo-valo havaittavuuden parantamiseksi

e. Mahdollisia muita SC3 Annex A, Appendix 2:ssa listattuja varusteita

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. Järjestäjällä on oikeus tarkistaa kilpailukone siinä konfiguraatiossa jossa sitä lennetään. Tarkastuksessa:

a. Katsotaan että törmäyksenestolaite on oikein asennettu.

b. Tarkastetaan että kilpailija pystyy poistumaan koneesta hätätapauksessa.

c. Poistettu.

Kunkin kilpailukoneen on oltava ensimmäisenä kilpailupäivänä siinä kokoonpanossa, jossa sitä tullaan lentämään kilpailussa. Tätä kokoonpanoa ei saa muuttaa kilpailun kuluessa. Poikkeus: Avoin luokka, siiven jatkopalojen tai winglettien vaihtaminen on sallittua kesken kisan, tasoituskerroin määräytyy suurimman kertoimen tuottavan konfiguraation mukaisesti. Kilpailukoneessa saa olla mittareita, jotka mahdollistavat lentämisen ilman maanäkyvyyttä, jos ne ovat tehty toimintakyvyttömäksi. Järjestäjä voi yksilöidä mittarit, joita tämä sääntö koskee.

Kerholuokan koneiden punnitus ja tarkastus suoritetaan dokumentin IGC Procedures for Handicapped Classes mukaisesti.

Jos koneesta löytyy puutteita järjestäjän tarkastuksen perusteella, ne on korjattava ennen ensimmäistä kilpailulentoa. Kilpailijan tulee toimittaa lentotiedostot kaikista loggereista ennen ensimmäistä kilpailulentoa järjestäjälle (ks. kohta 5.4).

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 ääninäyttö (audio) suositellaan ilmatilan tarkkailun takia.

4.1.3 Purjekoneen vaurioituminen on ilmoitettava järjestäjälle (kilpailun johtaja) 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:

A. **Avoin luokka** - 850kg. Siiven jatkopalojen ja winglettien vaihtaminen kilpailun aikana on sallittu, tasoituskerroin määräytyy suurimman kertoimen tuottavan konfiguraation mukaisesti.
B. **Racing-luokka** - 525 kg
C. **Kerholuokka** - vesiballastin käyttö on kielletty, suurin lentoonlähtömassa määritellään viimeisimmän PT:n julkaiseman tasoituskerroinlistan mukaisesti

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

Purjekoneen suurinta hyväksyttyä lentoonlähtömassaa (MTOW) ei saa ylittää missään olosuhteissa.

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

Purjekoneiden punnitusmenetelmät kerrotaan paikallisissa menetelmissä.

4.3 KILPAILUTUNNUKSET

4.3.1 Varatuista kilpailutunnuksista pitää kirjaa Suomen Ilmailuliitto ry. Kilpailunumeroiden on sijaittava:

A. Sivuvakaimen ja/tai sivuperäsimen molemmilla puolilla.
B. Poistettu.

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.
C. Poistettu.
D. Kilpailuhinaukset voi aloittaa aikaisintaan 30 minuuttia briefingin päättymisen jälkeen. Gridissä pidettävän briefingin jälkeen kilpailuhinaukset suositellaan aloitettavaksi aikaisintaan 15 minuutin kuluttua briefingin päättymisestä.

5.3 ULKOPUOLINEN APU KILPAILIJOILLE

Seuraavia rajoituksia on noudatettava, jotta kilpailu käytäisiin mahdollisimman pitkälle yksittäisten kilpailijoiden välillä ilman ulkopuolista johtoa tai apua.

5.3.1 **Kommunikointi radiolaitteilla**

a) Ilmailuradion käyttö
Ilmailuradiot ovat kilpailijoiden sekä heidän joukkueen ja järjestäjän välisiä puhelähetyksiä varten.

- Radiolla saa ottaa yhteyttä myös ilmaliikennepalveluun.
- Kilpailijan on pysyttävä järjestäjän määräämillä taajuuksilla.

b) Datakommunikaatio

Datakommunikaatio on kielletty seuraavin poikkeuksin:
- Turvallisuussyistä
- Törmäysvaroituksia varten
- Jos järjestäjä erikseen sallii sen

c) Paikallisissa menetelmissä 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 lentoonlähdön, tehtävälle lähdön 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, eli loggeria.

A. Kansainvälisen Ilmailuliiton FAI:n purjelentokomissio IGC pitää kirjaa käytettäväksi hyväksytyistä laitteista. Voimassaoleva luettelo löytyy internetistä. Kilpailija voi toimittaa kalibrointitodistuksen kullekin loggerille.

B. Kilpailija voi käyttää lennon taltiointiin enintään kahta loggeria, jotka on nimettävä etukäteen. Toinen loggereista on nimettävä ensisijaiseksi loggeriksi. Organisaatiolle on toimitettava kummastakin loggerista lentotiedosto viimeistään klo 20.00 ennen ensimmäistä kilpailupäivää. Kilpailunjärjestäjä antaa tarkemmat ohjeet laitteiden etukäteisilmoittamisesta.

Kilpailunjohtaja voi erityistapauksessa poiketa tästä säännöstä.

C. Loggerin tallennusvälin on oltava 5 s tai vähemmän. Tämän noudattamatta jättämisestä voidaan rangaista. Loggeri tulee kytkeä päälle 2 minuuttia ennen ensimmäistä hinausta korkeuden nollatason rekisteröintiä varten.

D. Niiden moottoripurjehtijoiden, joiden moottori voidaan käynnistää ilmassa (mukaanlukien kotiinpaluumoottorit), tulee käynnistää moottori enintään kahden minuutin ajaksi joko ennen lentoonlähtöä tai enintään 5 minuutin kuluessa irroituksesta jos moottoripurjehtija on hinattu ilmaan. Tämä voidaan tehdä minä päivänä tahansa moottorin toiminnan varmistamiseksi, mutta tulee tehdä ainakin kerran jotta:

a. Loggerin kyky tallentaa moottorin (MoP) käyntiääni tulee todistetuksi.
b. Lentotiedostoista tulee myöskin ilmetä että moottorin käyntiäänen tunnistaminen on kytketty loggerista päälle jokaisena kilpailupäivänä. Jos todisteita tästä ei voida esittää, kilpailulento hylätään.

E. Jos kaikki loggerit pettävät lennolla ja lennontaltiointi katkeaa yli 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. Kilpailijan tulee toimittaa kaikkien lentojen lentotiedostot jokaiselta lentopäivältä riippumatta lennon tai lentojen tuloksesta.

G. Järjestäjien tulee analysoida myös toisen loggerin tiedosto , mikäli ensimmäisellä ei pystytä todentamaan kilpailijan väittämää lentosuoritusta. Kilpailunjohtajalla on oikeus vaatia kaikkien loggereiden tiedostoja, riippumatta laitteiden toiminnasta.

H. Järjestäjälle on kerrottava laitemuutoksista, myös ensi- ja toissijaisen laitteen vaihtumisesta keskenään. Tämän noudattamatta jättämisestä voidaan rangaista.

5.4.1 **Korkeuden valvonta**

Kaikki korkeusrajoitukset on julkaistavat säännöissä, paikallisissa menetelmissä sekä briefingeissä käyttäen muotoa MSL (korkeus merenpinnasta), tai QNE (korkeus standardipainepinnasta, FL).

MSL-korkeus on painekorkeuden ja lähtökentän välinen korkeusero, lisättynä lähtökentän korkeudella merenpinnasta.

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

6 TEHTÄVÄT

6.1 KÄYTETTÄVÄT TEHTÄVÄTYYPIT

Järjestäjä voi käyttää kilpailun aikana seuraavia tehtävätyyppejä lentoturvallisuus ja sääolosuhteet huomioon ottaen. Jos olosuhteet sallivat, kumpaakin tehtävätyyppiä tulisi käyttää. Tehtävätyypit ovat:

- **Nopeustehtävä (Racing Task, RT)**
- **Nopeustehtävä käännealueiden kautta (Assigned Area Task, AAT)**

6.2 TEHTÄVÄTYYPPIEN MÄÄRITELMÄT

6.2.1 **Nopeustehtävä** Nopeustehtävä kahden tai useamman käännepisteen kautta, maalin ollessa kilpailukentällä. Tehtävä määritellään lähtöpisteen, käännepisteiden ja maalin avulla.

Tehtävän läpi lentäneet saavat matkapisteitä (sama määrä matkapisteitä kaikille läpilentäneille) ja nopeuspisteitä.

Maastoon laskeneet saavat ainoastaan matkapisteitä (matkapisteet lasketaan suhteessa päivän pisimpään matkaan).

6.2.2 **Nopeustehtävä käännealueiden kautta (AAT)** Nopeustehtävä kahden tai useamman käännealueen kautta, maalin ollessa kilpailukentällä. Tehtävä määritellään lähtöpisteen, käännealueiden, maalin ja tehtävän minimiajan avulla.

Tehtävän läpi lentäneet saavat matkapisteitä (sama määrä matkapisteitä kaikille läpilentäneille) ja nopeuspisteitä. Nopeudet lasketaan perustuen kilpailijan tehtävällä käyttämään aikaan tai tehtävän minimiaikaan, kumman näistä ollessa suurempi.

Maastoon laskeneet saavat ainoastaan matkapisteitä (matkapisteet lasketaan suhteessa päivän pisimpään matkaan).

6.2.3 **Distance Handicap Task - Tasoitetun Matkan Tehtävä (DHT)** Sama kuin nopeustetävä

6.3 KUVAUS TEHTÄVÄTYYPEISTÄ

6.3.1. **Nopeustehtävä**

A. Järjestäjä määrää lähtöpisteen, kaksi tai useampia käännepisteitä, kiertojärjestyksen sekä maalipisteen.
B. Kilpailija suorittaa hyväksytyn lähdön, lentää tehtävän läpi näiden käännepisteiden kautta järjestäjän määräämässä järjestyksessä, ja suorittaa hyväksytyn maaliintulon. Käännpisteellä käynti suoritetaan lentämällä käännepisteen sektoriin (Observation Zone).
C. Tehtävän pituus on matka lähtöpisteeltä kaikkien käännepisteiden kautta maaliin, vähennettynä lähtö- ja maaliympyrän säteellä, jos näitä käytetään.

D. Kilpailijoiden saamissa pisteissä (kohdan 8 mukaisesti) otetaan huomioon merkitsevä matka ja merkitsevä nopeus jotka on määritelty seuraavasti:

a. Merkitsevä matka on tehtävän matka.

b. Jos kilpailija laskee maastoon viimeisellä reittiosuudella, merkitsevä matka on matka lähtöpisteeltä (vähennettynä lähtöympyrän säteellä jos käytössä) kaikkien käytyjen käännepisteiden kautta maalipisteeseen, vähennettynä maastolaskupaikan ja maalipisteen välisellä etäisyydellä.

c. Jos kilpailija laskee maastoon millä tahansa muulla reittiosuudella, merkitsevä matka on matka lähtöpisteeltä (vähennettynä lähtöympyrän säteellä jos käytössä) kaikkien käytyjen käännepisteiden kautta, lisättynä kesken jääneellä reittiosuudellä saavutetulla matkalla. Kesken jääneellä reittiosuudella saavutettu matka on reittiosuuden pituus vähennettynä maastolaskupaikan etäisyydellä seuraavana käännepisteeseen. Jos näin laskettu reittiosuuden matka jää negatiiviseksi, saavutettuna matkana käytetään nollaa kilometriä.

d. Maaliin tulleilla merkitsevä aika on aika kilpailijalle edullisimman lähtöajan ja maaliintuloajan välillä. Maastoon laskeneilla merkitsevää aikaa ei ole määritelty.

e. Maaliin tulleilla merkitsevä nopeus on merkitsevä matka jaettuna merkitsevällä ajalla. Maaston laskeneilla merkitsevä nopeus on nolla.

6.3.2 **Nopeustehtävä käännealueiden kautta**

A. Järjestäjä määrää lähtöpisteen, kaksi tai useampia käännealuetta, kiertojärjestyksen, maalin sekä minimiajan.

Seuraavat etäisyydet pitäisi mainita tehtävälapussa:

- *Tehtävän nimellinen pituus, laskettuna käännealueiden keskipisteiden kautta.*
- *Lyhyin ja pisin tehtävällä lennettävissä oleva matka.*

Käännealueiden tulisi olla riittävän suuria jotta piloteilla on mahdollista säätää lennon pituutta, estääkseen maaliintulon ennen minimiajan täyttymistä, jos heidän keskinopeutensa on odotettua suurempi.

B. Kilpailija suorittaa hyväksytyn lähdön, lentää tehtävän läpi näiden käännealueiden kautta järjestäjän määräämässä järjestyksessä, ja suorittaa hyväksytyn maaliintulon.

C. <u>Hyväksiluettava rekisteröity sijainti (fiksi)</u> Jokaisella käännealueella käynnistä käytetään yhtä fiksiä joka määrä edellisen reittiosuuden päättymisen ja seuraavan alkamisen. Tulokset lasketaan käyttäen käyttäen sitä käännealueella olevaa loggerin fiksiä, josta laskettu merkitsevä matka on suurin.

D. Kilpailijoiden saamissa pisteissä (kohdan 8 mukaisesti) otetaan huomioon merkitsevä matka ja merkitsevä nopeus jotka on määritelty seuraavasti:

a. Läpilennetyllä tehtävällä merkitsevä matka on matka lähtöpisteeltä (vähennettynä lähtöympyrän säteellä jos käytössä) kaikkien hyväksiluettujen fiksien kautta maalipisteeseen (vähennettynä maaliympyrän säteellä jos käytössä).

b. Jos kilpailija laskee maastoon viimeisellä reittiosuudella, merkitsevä matka on matka lähtöpisteeltä (vähennettynä lähtöympyrän säteellä jos käytössä) kaikkien fiksien sijaintien kautta maalipisteeseen,

vähennettynä maastolaskupaikan ja maalipisteen välisellä etäisyydellä. Jos näin laskettu reittiosuuden matka jää negatiiviseksi, saavutettuna matkana käytetään nollaa kilometriä.

c. Jos kilpailija laskee maastoon millä tahansa muulla reittiosuudella, merkitsevä matka on matka lähtöpisteeltä (vähennettynä lähtöympyrän säteellä jos käytössä) kaikkien fiksien kautta pisteeseen seuraavalla käännealueella joka on lähinnä maastolaskupaikkaa, vähennettynä maastolaskupaikan ja tämän lähimmän pisteen välisellä etäisyydellä. Jos näin laskettu reittiosuuden matka jää negatiiviseksi, saavutettuna matkana käytetään nollaa kilometriä.

d. Maaliin tulleilla merkitsevä aika on aika kilpailijalle edullisimman lähtöajan ja maaliintuloajan välillä. Maastoon laskeneilla merkitsevää aikaa ei ole määritelty.

e. Maaliin tulleilla merkitsevä nopeus on merkitsevä matka jaettuna merkitsevällä ajalla. Maaston laskeneilla merkitsevä nopeus on nolla.

6.3.3 Distance Handicap Task - Tasoitetun Matkan Tehtävä

Vuonna 2020 IGC hyväksyi nopeustehtävän muunnoksen nimeltä Distance Handicap Task - Tasoitetun Matkan Tehtävä (DHT). Tehtävätyyppiä voidaan käyttää niissä kilpailuluokissa, missä on käytössä tasoituskertoimet.

DHT:ssä käännepisteen sylinterin säde riippuu kilpailukoneen tasoituskertoimesta sekä käännepisteelle tulevan ja lähtevän reittiosuuden välisestä kulmasta. Käännepisteellä käynti suoritetaan kuten nopeustehtävällä. Lähtö- ja maaliintulomenetelmät, pisteidenlaskenta ja mahdolliset rangaistukset eivät poikkeua nopeustehtävän vastaavista.

Käännepisteen sylinterin säde jokaiselle käännepisteelle on kilpailukonekohtainen, ja julkaistaan tehtävälapussa.

Käännepisteiden säteiden laskukaava julkaistaan FAI/IGC:n dokumentissä “IGC Procedures for Handicapped Classes”.

Tehtävällä suorituskykyisimmät koneet lentävät nopeustehtävän normaalien käännepistesylintereiden (säde 500 m) kautta. Heikommilla koneilla käännepisteen säde on suurempi ja riippuu tasoituskertoimesta, käännepisteiden lukumäärästä ja tehtävän geometriasta. He voivat kääntyä seuraavalle käännepisteelle aikaisemmin, vaikka tehtävän nimellinen pituus on kaikille sama. Kilpailija ei voi hyötyä käännepistesylinterin sisällä lennetystä matkasta aluetehtävän tapaan.

7 KILPALENTOMENETELMÄT

7.1 LENTOONLÄHTÖRYHMITYS

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

A. Hinausjärjestystä muutetaan kilpailupäivittäin siten, että

a. noin 2/7 luokan lähtijöistä siirretään ryhmänä luokan hinausryhmityksen lopusta alkuun, tai

b. yksi tai useampi rivi purjekoneita siirretään luokan hinausryhmityksen lopusta alkuun siten että tavoitteena on siirtää noin 2/7 koneista. Yksittäisiä paikkoja rivien sisällä ei ole määritelty.

B. Luokkien välinen ja luokkien sisäinen hinausjärjestys on julkaistava aikaisin aamulla. Purjekoneiden on oltava omalla paikallaan hinausryhmityksessä järjestäjien ilmoittamaan aikaan mennessä.

C. Siirtoaika on ajankohta johon mennessä kaikkien kilpailukoneiden tulee olla omilla paikoillaan lähtöryhmityksessä. Siirtoaika julkaistaan briefingissä ja merkitään tehtävälappuun.

D. Vain ne purjekoneet, jotka ovat hinausryhmityksessä hinausten alkamishetkellä, vaikuttavat lähtölinjan alkamis- ja sulkeutumisaikaan.

E. Järjestäjät kertovat paikallisissa menetelmissä saako vesiballastia poistaa punnituksen jälkeen, ja tarvitseeko tapahtumaa valvoa.

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 paikallisissa menetelmissä.

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 päättymisajan on oltava ennen ensimmäisten maaliintulijoiden arvioitua maaliintuloaikaa. Mikäli järjestäjä viivästyttää hinausten alkamista, on muita asiaankuuluvia aikoja viivästytettävä 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** 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.

7.2.5 **Tehtävän viivästyttäminen tai peruminen** Järjestäjä voi viivästyttää lähtölinjan avautumista tai peruuttaa tehtävän jos heidän mielestään olosuhteet eivät sovellu tehtävän turvalliseen tai tasapuoliseen läpilentämiseen.

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 (lasketaan yhtenä päivittäin käytettävissä olevista kolmesta hinauksesta).

C. Kilpailija, joka haluaa toisen tai kolmannen hinauksensa, saa ottaa hinauksen niin pian kuin mahdollista meneillään olevan luokan hinausten jälkeen.

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. Tämän korkeuden ylittämisestä rankaistaan ellei kilpailija laskeudu välittömästi takaisin kilpailukentälle.

B. Jos moottorilla varustettu purjekone tarvitsee uuden lentoonlähdön, tulee kilpailijan laskeutua ennen kuin moottorin voi käynnistää uudelleen. Mikäli näin ei menetellä, kilpailijan pisteet lasketaan moottorin käynnistämiskohtaan asti.

C. Uusi startti voidaan ottaa moottorin käynnistyksen jälkeen ilman laskeutumista kilpailukentälle, jos:

a. Menetelmä on kuvattu paikallisissa menetelmissä.

b. Kaikki luokan purjekoneet on varustettu moottorilla kilpailun ilmoittautumisajankohdan päättyessä.

7.3.3 **Irroitusalueet** Hinausreitit ja irrotusalueet ilmoitetaan paikallisissa menetelmissä. Irroitusalueet on määriteltävä siten että hinaukset sujuvat turvallisesti ja tehokkaasti.

Irroituskorkeus ilmoitetaan paikallisissa menetelmissä, ja sitä voidaan muuttaa briefingissä.

A. Jokaiselle luokalle voidaan käyttää omaa irroitusaluetta.

B. Kilpailija ei saa irrottaa hinausköyttä ennen hinauskoneen antamaa vaaputusmerkkiä. Sauvasta vetäminen juuri ennen irrotusta (linkoaminen) on kielletty.

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 kilpailukentälle uudelleenhinausta varten ennen.

7.4 LÄHTÖ

7.4.1 Määritelmiä

Lähtöpiste - on lähtölinjan tai lähtöympyrän keskipiste.

Määrätty lähtö - poistettu

Lähtöaika - on ajanhetki, jolloin kilpailija ylittää lähtölinjan tai lähtöympyrän kehän, interpoloituna lähimpään sekuntiin.

7.4.2 **Lähtövaihtoehdot** Kilpailupäivänä järjestäjä voi käyttää yhtä seuraavista lähtövaihtoehdoista. Tämä tulee ilmoittaa briefingissä, lähtövaihtoon liittyvine tietoineen.

A. Normaali lähtö
B. PEV lähtö Tehtävälapussa tulee ilmoittaa kaksi aikaväliä: odotusaika sekä lähtöikkuna. Kummankin aikavälin pituus täytyy olla 5, 6, 7, 8, 9, tai 10 minuuttia.

7.4.3 **Lähdön geometria** Järjestäjä valitsee mitä lähdön geometriaa käytetään kilpailujen aikana. Lähdön geometria ilmoitetaan paikallisissa menetelmissä. Vaihtoehdot ovat:

A. **Lähtölinja** Määrätyn mittainen suora linja joka on kohtisuorassa ensimmäiseen reittiosuuteen nähden.

B. **Lähtöympyrä** Ympyrän kehä jonka keskipisteenä on lähtöpiste, ja säde on riittävän suuri kattaakseen kilpailukentän sekä kaikki irroitusalueet.

7.4.4 Lähdön hyväksyminen

A. Lähtö hyväksytään jos lentotiedostosta käy ilmi että kilpailija on ylittänyt lähtölinjan tehtävälapussa määrättyyn suuntaan tai ylittää lähtöympyrän kehän, lähtölinjan aukeamisen jälkeen.
B. Jos todisteita hyväksytystä lähdöstä ei ole, lähtö voidaan kuitenkin hyväksyä jos 500m säteellä lähtölinjasta tai lähtöympyrän kehästä löytyy loggerin fiksi lähtölinjan aukeamisajan jälkeen. Lähtölinjan ylityshetki katsotaan ko. sijaintihetkestä, mutta virheellisestä lähdöstä annetaan rangaistus jonka suuruus riippuu ko. sijainnin etäisyydestä lähtölinjaan tai lähtöympyrään. Jos tällaista sijaintia ei ole, kilpailijan ei katsota ottaneen hyväksyttyä lähtöä.

7.4.5 **Lähtömenetelmät** Lähtölinjan tulee tavallisesti aueta 30 minuutin kuluttua siitä, kun luokan viimeisen ajoissa hinausjärjestyksen mukaisella paikallaan olleen kilpailukoneen hinaus on alkanut. Tämä aika voidaan lyhentää 20 minuuttiin, mikäli irroitusalueen keskipisteen ja lähtöpisteen tai lähtöympyrän välinen etäisyys on alle 15km. Kilpailunjohtaja voi myös pidentää aikaa. Lähdön aukeamisesta ilmoitetaan radiolla. Ilmoittamisessa käytettävät menetelmät tulee kertoa paikallisissa menetelmissä.

A. Lähtölinjan aukeamisaika ilmoitetetaan radiolla minuutin tarkkuudella. Radioilmoitukset määritellään paikallisissa menetelmissä. Lähtölinja aukeaa ilmoitetulla aukeamishetkellä.

Jos lähtölinjan aukeamista viivästetään, uusi aukeamisaika pitäisi ilmoittaa vähintään 3 minuuttia ennen edellistä lähtölinjan aukeamishetkeä.

B. Korkeusrajoitus ennen lähtöä (MSL tai FL) voidaan ottaa käyttöön ilmoittamalla se briefingissä. Kilpailijan on varmistettava että viimeisen fiksin korkeus ennen lähtölinjan tai lähtöympyrän kaaren ylitystä on pienempi kuin korkeusrajoitus. Jos näin ei tapahdu, kilpailijaa rankaistaan.

C. Lähtölinja suljetaan normaalisti hetkellä jolloin yön katsotaan vallitsevan, tai kun kaikki kilpailijat ovat päättäneet tehtävän. Mahdolliset muut menetelmät lähtölinjan sulkemiselle ilmoitetaan paikallisissa menetelmissä. Lähtölinjan sulkemisen jälkeen ei voi ottaa hyväksyttyä lähtöä.

D. Pilot Event (PEV) lähtömenetelmät
Jos PEV lähtömenetelmä on käytössä, kilpailijoiden tulee tallentaa Pilot Event ensisijaiseen loggeriin painamalla loggerin PEV-nappulaa ennen lähtölinjan tai lähtöympyrän kaaren ylitystä. PEV-nappulan painaminen aloittaa odotusajan (ilmoitetaan tehtävälapussa). Odotusajan päätyttyä alkaa lähtöikkuna (ilmoitetaan tehtävälapussa), jonka aikana kilpailija voi lähteä tehtävälle ilman rangaistusta.

PEV-nappulaa voi painaa milloin tahansa, mutta enintään 3 kertaa (tuloslaskennassa ei huomioida 3:n kerran jälkeisiä painalluksia). Jokainen PEV-painallus peruu edellisen lähtöikkunan ja aloittaa odotusajan uudelleen alusta.

Jos kilpailija painaa PEV nappulaa useita kertoja 30 sekunnin sisällä, nämä tulkitaan yhdeksi painallukseksi, jonka ajanhetki on ensimmäinen painallus.

Jos PEV-painallus ei tallennu loggeriin, tai jos lähtö suoritetaan lähtöikkunan ulkopuolella, kilpailijaa rangaistaan.

Huom. Vain ensisijaista loggeria voi käyttää Pilot Eventin merkitsemiseen. Lähdön hyväksyminen muuten on määritelty kohdassa 7.4.4. eikä siihen vaikuta tämä kappale. PEV-nappulaa saa painaa ennen lähtölinjan aukeamista.

Esim. Odotusaika on 10 minuuttia ja lähtöikkuna on 5 minuuttia. Lähtölinja aukeaa klo 14.05. Kilpailija painaa PEV-nappulaa klo 14.00. Odotusaika päättyy tällöin klo 14.10 ja lähtöikkuna on auki klo 14.10-14.15. Tänä aikana pilotti voi ottaa lähdön ilman rangaistusta.

7.4.6 **Uusintalähdöt** Usean hyväksytyn lähdön tapauksessa kilpailijan tulokset lasketaan siitä lähtöajasta jonka perusteella pilotti saa eniten pisteitä. Tehtävän läpilentämisen jälkeen ei voi ottaa hyväksyttyä lähtöä.

Kilpailijan tulos lasketaan ensimmäisen kerran läpilennetyn tehtävän suorituksen perusteella.

7.4.7 **Lähtöajoista ilmoittaminen** Poistettu

7.5 TÖRMÄYKSENVAROITTIMET JA LENNONSEURANTA

7.5.1. Kilpailukoneessa on oltava toimintakuntoinen törmäyksenvaroitin (Flarm tai vastaava yhteensopiva laite). Laitetta on pidettävä päällä koko lennon ajan.

7.5.2 Kilpailijalla on oikeus asettaa törmäyksenvaroitin moodiin joka rajoittaa tiedonvälitystä (ns. stealth-mode). Järjestäjä voi velvoittaa kilpailijaa pitämään törmäyksenvaroittimen track-moodia päällä koneen seurantaa varten.

7.6 KÄÄNNEPISTEET JA KÄÄNNEALUEET

7.6.1 Käännepiste on reittipiste kahden reittiosuuden välillä. Käännepisteen käännepistevyöhyke on sylinteri, jonka säde on 0,5 km ja jonka pystyakseli on käännepisteen kohdalla. Distance Handicap Task - Tasoitetun Matkan Tehtävän tapauksessa käännepisteen säde määritellään tehtävä- ja kilpailijakohtaisesti tehtävälapussa.

7.6.2 Käännealueet määritellään seuraavasti:

a. Määrätyn säteinen ympyrä, jonka keskipiste on käännepiste, tai

b. Kilpailukentältä tai miltä tahansa käännepisteeltä lähtevän kahden radiaalin ja ko. piste keskipisteenä olevan ympyränkaaren rajoittama alue; tai kahden radiaalin ja kahden ko. pisteeltä eri etäisyydellä olevan, ko. piste keskipisteenä olevan ympyränkaaren rajaama alue.

Käännealueen käännepistevyöhyke on käännealueen rajaama alue, joka jatkuu pystysuunnassa rajoituksetta.

7.6.3 Peräkkäisten käännealueiden välinen etäisyys tulee olla vähintään 1 km.

Järjestäjän tulee välttää käännepisteiden tai -alueiden asettamista lähtö- ja maalipisteiden läheisyyteen.

7.6.4 Käännepisteellä käynti hyväksytään, jos loggeri taltioi vähintään yhden fiksin käännepistevyöhykkeellä, tai kahta peräkkäistä sääntöjen määräykset täyttävää fiksiä yhdistävä suora kulkee käännepistevyöhykkeen läpi.

7.6.5 Jos kilpailija ei pysty todistamaan hyväksyttyä käännepistevyöhykkeellä käyntiä, se voidaan kuitenkin hyväksyä jos kilpailija on käynyt alle 500m etäisyydellä käännepistevyöhykkeestä. Virheellisestä käännepisteellä käynnistä tullaan kuitenkin antamaan rangaistus.

7.6 MAASTOLASKU

7.6.1 **Todelliset maastolaskut** Todellisen maastolaskun sijainti ja aika on määritetään loggerin viimeisestä hyväksyttävästä fiksistä kilpailukoneen pysähtyessä, tai ennen moottorin käynnistystä, tai ennen kuin loggeri 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 loggerin täydellinen toiminnan lakkaaminen katsotaan todelliseksi maastolaskuksi.

7.6.2 **Virtuaalimaastolaskut** Keskeytyneellä lennolla fiksi josta laskien kilpailija saa parhaan tuloksen katsotaan virtuaalimaastolaskun sijainniksi ja ajaksi, riippumatta todellisesti laskeutumispaikasta.

7.6.3 **Kotiinpaluu lentokonehinauksessa** Järjestäjä ilmoittaa paikallisissa menetelmissä jos kotiinpaluu lentokonehinauksessa on sallittua, ja kuinka tilanteessa menetellään.

7.7 MAALIINTULO

7.7.1 **Määritelmiä**

Maalipiste - on maalilinjan tai maaliympyrän keskipiste.

Maaliintuloaika - on aika jolloin kilpailija ylittää maalilinjan tai lentää maaliympyrän sisälle, interpoloituna lähimpään sekuntiin.

7.7.2 **Maaliintulovaihtoehdot** Järjestäjä valitsee jokaiselle tehtävälle yhden seuraavista maaliintulovaihtoehdoista. Käytetyt maaliintulomenetelmät kerrotaan paikallisissa menetelmissä. Vaihtoehtoja ovat:

A. **Maaliympyrä** Maalipisteestä tietyllä etäisyydellä (vähintään 3 km) oleva ympyrän kehä sisältäen kilpailukentän ja sen laskukierrosmenetelmät. Minimikorkeudet (MSL tai QFE) tulee määrätä kehän ylitykseen. Minimikorkeuden tulee olla tarpeeksi suuri jotta kilpailijat voivat liitää turvallisesti kilpailukentälle suoraa laskeutumista varten. Kilpailijoita, jotka ylittävät maaliympyrän kehän minimikorkeuden alapuolella tai maksimikorkeuden yläpuolella, tullaan rankaisemaan.

B. **Maalilinja** Suora määrätyn mittainen linja kilpailukentän korkeudella, joka on selvästi tunnistettavissa maasta. Maalilinja on sijoitettava siten, että purjekoneet voivat laskeutua turvallisesti sen taakse. Maalinjan ylitykseen tulee määrittää minimikorkeus. Kilpailijaa, joka ylittää maalilinjan minimikorkeuden alapuolella, tulee rangaista, ellei hän laskeudu suoraan.

7.7.3 **Hyväksytyt maaliintulot**

A. Maaliintulo hyväksytään, jos purjekone ylittää omin voimin maalilinjan tai maaliympyrän kehän briefingissä määrättyyn suuntaan. Kilpailijan on laskeuduttava maaliintulon jälkeen viipymättä.

B. Kilpailija joka laskeutuu kilpailukentälle ylittämättä maalilinjaa katsotaan tulleeksi maaliin. Maaliintulo aika on koneen pysähtymishetki lisättynä 5 minuutilla.

7.7.4 **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 hetkellä jolloin yön katsotaan vallitsevan, tai kun kaikki kilpailutehtävälle lähteneet koneet ovat tulleet maaliin tai laskeutuneet. Mahdolliset muut menetelmät maalilinjan sulkemiselle ilmoitetaan paikallisissa menetelmissä. Kilpailijat jotka ovat vielä tehtävällä maalilinjan sulkeutuessa katsotaan tehneen maastolaskun viimeiseen fiksiin ennen maalilinjan sulkeutumisaikaa.

7.8 TEHTÄVÄN LÄPILENTÄMINEN

7.8.1 **Määritelmiä**

Läpilennetty tehtävä on tehtävä jolla kilpailija on ottanut hyväksytyn lähdön (rangaistuksella tai ilman), kiertänyt kaikki käännepisteen tai käännealueet oikeassa järjestyksessä (rangaistuksella tai ilman), ja on suorittanut hyväksytyn maaliintulon (rangaistuksella tai ilman). Läpilentänyt kilpailija on kilpailija joka on lentänyt tehtävät läpi.

7.9 LASKEUTUMINEN

7.9.1 Laskeutumismenetelmät ja laskussa käytettävä radiojakso kerrotaan paikallisissa menetelmissä. Radiojakson tulisi olla sama kuin maalilinjan radiojakso.

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

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

7.10 LENNON DOKUMENTIT

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

7.10.1 Lentotiedostojen siirto loggerista voidaan tehdä ilman järjestäjän valvontaa. Nämä tiedostot voidaan toimittaa millä tahansa menetelmällä, joka on määritelty paikallisissa menetelmissä. Kaikki lentotiedostot voidaan tarkastaa. Järjestäjä voi tarkastaa loggerit ja niiden asennuksen ennen lentotiedoston hyväksymistä. Kilpailijoiden vastuulla on tallettaa kaikki lentotiedostot kunnes päivän viralliset tulokset on julkaistu.

8 PISTELASKU JA RANGAISTUKSET

8.1 PISTELASKUJÄRJESTELMÄ

Kilpailuissa käytetään 1000 pisteen järjestelmää, jossa tulos ilmoitetaan pisteinä (suurin päivittäinen pistemäärä on 1000 pistettä). Jokaisen luokan pisteet lasketaan erikseen.

8.1.1. Poistettu.

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 tasoitettu matka (Dh), joka on pituudeltaan vähintään minimi matka Dm.

Dm on määritelty kappaleessa 8.3.1

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

8.2.3 **Maaliintulija** Jokainen kilpailija joka ylittää tehtävän läpilentämisen jälkeen maalilinjan tai maaliympyrän kehän on maaliintulija

8.2.4 **Tasoituskertoimet** Järjestäjä käyttää tasoituskertoimia luokittain kohdan 1.3.1 mukaisesti.

A. Poistettu.
B. Järjestäjä julkaisee jokaisen kilpailijan tasoituskertoimen.
C. Tasoituskertoimia käytetään kohdan 8.3.2 mukaisesti.

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.

Jos rangaistus vähentää kilpailijan tulosta (esim. maastolasku kielletyn ilmatilan rajalla), rangaistus on käsiteltävä ennen pisteiden laskemista. Soveltuvaa rangaistusta sovelletaan joka kerta kun rikkomus tapahtuu (esim. korkeusrajoituksen ylityksestä rankaistaan jokaisen ylityskerran osalta)

Päivätulos saa olla alimmillaan nolla pistettä minkä tahansa rangaistuksen vähentämisen jälkeen, ellei kohta 8.6.4 päde.

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

8.3 MÄÄRITELMÄT JA PISTELASKUN PARAMETRIT

Seuraavissa taulukossa käytetään lyhennettä RT ja AAT nopeustehtävälle ja nopeustehtävälle käännealueiden kautta.

8.3.1 Kilpailupäivät

Jokaisen kilpailupäivän pistelaskuun käytettävät parametrit ovat:

Dt	Tehtävän pituus. (Vain RT:n pisteet, määritelty kohdassa 6.3.1C)
Td	Minimi tehtäväaika. (AAT:lle, Td ilmoitetaan briefingissä, nopeustehtävällä Td=0)
D1	Minimimatka 1000 pisteen päivän syntymiseen, riippuen kilpailuluokasta. Kerholuokka D1 = 250 km, Racing-luokka D1 = 300 km, Avoin luokka D1 = 350 km
Dm	Minimimatka kilpailupäivän syntymiseen. Kerholuokka Dm = 100 km, Racing-luokka Dm = 120 km, Avoin luokka Dm = 140 km
n1	Kilpailijoiden lukumäärä, joiden tasoitettu matka (Dh) on vähintään Dm
n2	Kilpailijoiden lukumäärä, joiden keskinopeus > 2/3 parhaasta tasoitetusta nopeudesta (Vo)
n3	Maaliintulijoiden lukumäärä
n4	Kilpailijoiden lukumäärä, joiden tasoitettu matka (Dh) on vähintään Dm/2
N	Kilpailuhinauksen ottaneiden kilpailijoiden lukumäärä

Ho	Pienin tasoituskerroin (H) kilpailijoiden joukossa, jos tasoituskertoimia käytetään. Muuten Ho = 1.
Do	Päivän pisin tasoitettu matka (Dh)
Vo	Päivän korkein tasoitettu nopeus (Vh)
To	Kilpailijan merkitsevä aika (T), jonka Vh=Vo. Tasatilanteessa pienempi T pätee. Jos maaliintulijoita ei ole, To = 100.
Pm	Päivän maksimipisteet, ennen päiväkertoimen käyttöä.
Pdm	Päivän maksimi matkapisteet.
Pvm	Päivän maksimi nopeuspisteet.
F	Päiväkerroin
F_{CR}	Completion Ratio Factor
Day	Jos päivä ei ole kisapäivä (8.2.1), kaikki pisteet = 0, rangaistuksia käytetään 8.2.5 mukaisesti

8.3.2 Kilpailijat

Seuraavia parametreja käytetään jokaisen kilpailijan tulosten laskentaan:

D	Kilpailijan merkitsevä matka (määritelty 6.3.1 RT:lle ja 6.3.2 AAT:lle)
H	Kilpailijan tasoituskerroin, jos tasoituskertoimia käytetään, muuten H=1
Dh	Kilpailijan tasoitettu matka (Dh = D * H0 / H)
T	Läpilentäneen merkitsevä aika (määritelty 6.3.1 RT:lle ja 6.3.2 AAT:lle)
Pd	Kilpailijan matkapisteet
V	Kilpailijan merkitsevä nopeus (V = D / T)
Vh	Kilpailijan tasoitettu nopeus (Vh = V * Ho / H)
Pv	Läpilentäneen nopeuspisteet
S	Kilpailijan päivätulos pisteinä

Huomio pisteiden laskijoille:
Jotta alustavat tulokset olisivat edustavia jo ennen maalilinjan sulkeutumista, voidaan tulokset laskea siten että kilpailijoiden jotka eivät ole saapuneet tehtävältä maaliin oletetaan tehtävän läpi lentäneiksi, ja joiden Dh >= Dm ja Vh = Vo. Heidän sijoitusta <u>ei</u> näytetä tuloksissa.

8.4 PISTELASKUJÄRJESTELMÄ

8.4.1 **Nopeustehtävä**

A. Päiväparametrit:

Pm = pienempi seuraavista: 1000 tai: 1250 * (Do/D1) - 250 tai: (400 * To) - 200
F = pienempi seuraavista: 1 tai (1,25 * n1 / N)
F_{CR} = pienempi seuraavista: 1 tai (1,2 * (n2/n1) + 0,6)
Pvm = 2/3 (n2 / N) * Pm
Pdm = Pm – Pvm

B. Kilpailijan pisteet:

a. Tehtävän läpi lentäneille:
Pv = Pvm * (Vh - 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Paitsi jos Vh < 2/3 Vo, niin Pv = 0

b. Maastoon laskijoille:
Pv = 0
Pd = Pdm * (Dc / Do)

c. **S = F * F_{CR} * (Pv + Pd)**

8.4.2 **Nopeustehtävät käännealueiden kautta**

A. Päiväparametrit:

Pm = pienempi seuraavista: 1000 tai: 1250 * (Do/D1) - 250 tai: (400 * To) - 200
F = pienempi seuraavista: 1 tai (1,25 * n1 / N)
F_{CR} = pienempi seuraavista: 1 tai (1,2 * (n2/n1) + 0,6)
Pvm = 2/3 (n2 / N) * Pm
Pdm = Pm - Pvm

B. Kilpailijan pisteet:

a. Tehtävän läpi lentäneille:
Pv = Pvm * (Vh - 2/3 Vo) / (1/3 Vo)
Pd = Pdm
Paitsi: Jos Vh < 2/3 Vo, niin Pv = 0

b. Maastoon laskijoille:
Pv = 0
Pd = Pdm * (Dc / Do)

c. **S = F * F_{CR} * (Pv + Pd)**

8.5 Poistettu.

8.6 Rangaistukset ja hylkäämiset

8.6.1 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 8.7.

8.6.2 Kilpailunjohtaja voi antaa yhden tai useamman ennakkovaroituksen sääntöjen rikkomisesta briefingissä. Varoitus tulkitaan "ensimmäisen rikkomuksen" varoitukseksi, ja varoituksen aiheena olleen säännön rikkominen rangaistaan "seuraavana rikkomuksena".

8.6.3. Rikkomuksista, jotka eivät sisälly listaan, voidaan silti rankaista kilpailunjohtajan harkinnan mukaan, noudattaen Sporting Code, General Section 6.2 säännöksiä.

8.6.4 Rangaistus on merkittävä sen päivän tuloslistaan, jolloin rangaistus on annettu.

8.6.5 Vilppi ja epäurheilijamainen käytös

A. <u>Vilppi</u>

a. Kilpailijan tai avustajan ennalta suunnittelema yritys kiertää kilpailusääntöjä tai paikallisia menetelmiä saavuttaakseen etua kilpailussa katsotaan vilpiksi.

b. Kuka tahansa kilpailija tai hänen avustajansa joka katsotaan syyllistyneeksi vilppiin, hylätään kilpailuista

B. <u>Epäurheilijamainen käytös</u>

a. Kilpailijoille epäurheilijamainen käytös on määritelty:

- Vaarallinen lentäminen
- Lentäminen alkoholin, huumausaineiden tai muiden kiellettyjen aineiden vaikutuksen alaisena
- Positiivinen doping-näyte
- Agressiivinen tai epäasiallinen käytös kilpailuorganisaatiota kohtaan.

Kilpailijalle määrättävä rangaistus voi olla varoitus, pisterangaistus, päivän hylkääminen tai koko kisasta hylkääminen

b. Avustajalle epäurheilijamainen käytös on määritelty:

- Agressiivinen tai herjaava käytös kilpailuorganisaatiota kohtaan.

Avustajalle määrättävä rangaistus voi olla varoitus, vaatimus julkisesta anteeksipyynnöstä tai kilpailuista poistaminen.

C. <u>Muuta</u>

Kaikki vakavat tapaukset liittyen vilppiin tai epäurheilijamaiseen käytökseen tuodaan Suomen Ilmailuliiton tiedoksi. SIL voi määrätä kilpailijalle seuraamuksia omien sääntöjensä mukaisesti.

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

8.7 LISTA HYVÄKSYTYISTÄ RANGAISTUKSISTA

Rikkomuksen tyyppi	**Ensimmäinen 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
Loggerin vaihto ilmoittamatta järjestäjälle	10p	20p	25p
Painekorkeuden puuttuminen loggerista ennen lentoonlähtöä	10p	25	10 + n *25 p
Loggerin tallennusväli > 5 s	Varoitus	10p	25p
Dokumenttien jättäminen myöhästynyt, aikaraja paikallisissa menetelmissä.	Varoitus	10p	25p
Toissijaisten dok. jättäminen myöhästynyt > 90 min	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
Viimeinen fiksi ennen starttia korkeusrajan yläpuolella	1p/m	n p/m	Päivän hylkäys
PEV puuttuu tai tehtävälle lähtö lähtöikkunan ulkopuolella	50p	50p	50p
Väärä käännepisteellä tai -alueella käynti			
Alle 0,5 km käännepisteen tai -alueen rajalta	50p	50p	50p
Yli 0,5 km käännepisteen tai -alueen rajalta	Ei hyv. käännepistettä	Ei hyv. käännepistettä	Ei hyv. käännepistettä
Väärä maaliintulo			
Minimikorkeuden alitus *) ei voi ylittää nop.pisteiden määrää	1 p/m*	1 p/m*	Hylkäys

Minimikorkeuden alitus >100 m	Maastolasku maalilinjalle	Päivän hylkäys	Hylkäys
Vaarallinen lentäminen			
Pilvi- ja taitolento	100p	Päivän hylkäys	Hylkäys
Väärään suuntaan kaartaminen kentän lähellä	Varoitus	(n-1)*25p	Hylkäys
Hinaus: aikainen tai myöhästynyt irroitus	Varoitus	(n-1)*25p	Hylkäys
Hinaus: veto ennen irrotusta	Varoitus	(n-1)*25p	Hylkäys
Kiellettyyn ilmatilaan lentäminen (pysty- tai vaakasuuntaan)	Maastolasku alueen rajalle.	Päivän hylkäys	Hylkäys
Briefingissä ilmoitetun korkeusrajoituksen ylitys			
Ylitys 100m tai alle	1 p/m	n p/m	Hylkäys
Ylitys > 100m	Maastolasku 100 m ylityskohdassa	Päivän hylkäys	Hylkäys
Maaliintulo: vaarallinen lentäminen	25p	n * 25p	Hylkäys
Laskeutuminen: väärä kiitotie	Varoitus	(n-1) * 25p	Hylkäys
Lentäminen yön vallitessa	10p / min	Päivän hylkäys	Hylkäys
Vilppi tai dokumenttien väärentäminen	Hylkäys	Hylkäys	Hylkäys
Dokumenttien väärentäminen	Hylkäys	Hylkäys	Hylkäys
Yritys saada ulkopuolista apua noston löytämiseksi ei-kilpailevilta koneilta	Päivän hylkäys	Hylkäys	Hylkäys
Muut rikkomukset			
Epäurheilijamainen käytös	Ks. kohta 8.6.5	Ks. kohta 8.6.5	Ks. kohta 8.6.5
Alkoholin vaikutuksen alaisena lentäminen	Päivän hylkäys	Hylkäys	Hylkäys
Moottorin myöhäinen käynnistys hinauksen jälkeen	Varoitus	(n-1) * 25p	Hylkäys
Itselähtevällä nousu yli irroituskorkeuden (7.3.2a)	1 pt/m	n pts/m	n pts/m
Positiivinen dopingnäyte	Kts. FAI käytäntö		
Rangaistus väärästä kärkivälistä (#)	1p/cm	1p/cm	1p/cm

(#) Jos purjekoneen kärkiväli poikkeaa tyypin nimellisestä kärkivälistä, 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 Poistettu.

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

9.1.4 Valitus on tehtävä kirjallisena. Kilpailun johtaja antaa kirjallisen vastauksen viipymättä.

9.1.5 Järjestäjä arkistoi kaikki valitukset ja vastaukset, sekä tallentaa muistiin ajankohdat jolloin ne on annettu, mukaanlukien asianosaisten allekirjoitukset.

9.1.6 Jos valituksen perusteella julkaistaan uudet Epäviralliset tulokset, protestiaika alkaa alusta.

9.1.7 Poistettu.

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 Poistettu.

9.2.3 Protestimaksun suuruus ilmoitetaan paikallisissa menetelmissä. Vähimmäismaksu on 100 euroa. Protestimaksu palautetaan jos protesti hyväksytään, tai vedetään takaisin ennen tuomariston käsittelyä.

9.2.4 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:
   a. Protestissa on viitattava siihen päätökseen, jota vastaan protesti on jätetty,
      Tämä vaatimus täyttyy kun mukaan liitetään kirjallinen vastine valitukseen.

   b. Protestissa on mainittava syyt protestin jättämiselle, ja
   c. Protestissa on esitettävä korjaus, johon protestilla pyritään.

B. Protesti on jätettävä kilpailunjohtajalle tai hänen nimeämälleen järjestäjän edustajalle protestimaksun kanssa protestiajan kuluessa. Protestiaika päättyy:
   a. 14 h kuluessa sen päätöksen julkistamisesta, jota vastaan protesti on tehty, tai
   b. 2 h kuluessa viimeisenä kilpailupäivänä. Ko. hetkenä myös muiden päivien protestiajat päättyvät.

C. Poistettu.

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 nimeämänsä varajohtajan allekirjoittamat.

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

10.2 PALKINTOJEN JAKO

10.2.1 Poistettu.

10.2.2 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.

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.

10.2.3 Poistettu.

10.2.4 Poistettu.

11 PAIKALLISET MENETELMÄT

Järjestäjä laatii paikalliset menetelmät näiden ohjeiden mukaisesti. Jokaisessa menetelmässä on viittaus vastaavaan sääntökohtaan.

Paikalliset menetelmät tulee hyväksyttää kilpailun Stewardilla (PT:llä, jos kilpailussa ei Stewardia) ennen julkaisua. Paikallisia menetelmiä ei saa julkaista ennen hyväksymistä.

Paikalliset menetelmät tulee julkaista hyvissä ajoin ennen kilpailun alkua.

Alla olevassa listassa kursiivilla kirjoitetut kohdat ovat PT:n suosituksia. Järjestäjä voi poiketa näistä painavista syistä.

A KILPAILUN TIEDOT

Kilpailun nimi:

Kilpailupaikka:

Aikataulu

Varsinaisen ilmoittautumisajan päättyminen:	
Jälki-ilmoittautumisen päättyminen:	*Ennen ensimmäisen lentopäivän briefingiä*
Ajankohta ilmoittautumiselle kilpailupaikalla:	
Avajaiset:	
Ensimmäinen ja viimeinen kisapäivä:	
Päättäjäiset:	
Palkintojen jako:	

Järjestäjä

Kilpailunjohtaja:
Starttimestari:
Tehtävänanto:
Tuloslaskenta:

Tuomaristo

Puheenjohtaja:
Jäsenet:

Steward

Yhteystiedot järjestäjälle

B YLEISTÄ

1.1 Mahdolliset muut tavoitteet kilpailulle

1.4.2.1 Turvallisuuteen liittyviä sääntöjä

1.4.5.3 Käytössä oleva kisailmatila sekä kielletty ilmatila mahdollisine korkeusrajoituksineen

Julkaistava kisailmatilan määrittelevä AIP Supplement, sekä päivittäin ilmatilalohkojen korkeusrajat. Julkaistava kielletty ilmatila.

C KILPAILIJAT

3.4.2 Osallistumismaksu

3.5.4 Kilpailijoilta vaadittavat mahdolliset muut dokumentit

D TEKNISET VAATIMUKSET

4.1.2 Mittarit jotka on poistettava kilpailukoneesta

4.2.2 Punnitusmenetelmät

E YLEISET LENTOTOIMINTAMENETELMÄT

5.3.1 Radiojaksot *Radiojakso hinausten ja laskeutumisten aikana, lähtölinjan ilmoitukseen, maaliintulon ilmoitukseen, sekä pulinajakso. Suositellaan käytettäväksi pulinajaksoa 122.025.*

F KILPALENTOMENETELMÄT

7.1 Vesipainolastin lasku punnituksen jälkeen *Saa laskea pois gridissä*

7.2.2	Kilpailukentän rajat	*Esitettävä kartalla*
7.3.2	Lentoonlähtöproseduuri itselähteville	*Esitettävä kartalla*
7.3.2C	Itselähtevien moottorin käynnistys ilmassa ja uuden startin ottaminen ilman laskeutumista (HUOM! Kaikki luokan koneet oltava itselähteviä)	*Ei suositella käytettäväksi*
7.3.3	Hinausreitit ja irroitusalueet	*Esitettävä kartalla.*
7.3.3	Alueet joissa termiikissä kaartaminen on kielletty, ja jossa termiikissä kaartaminen on sallittua vain yhteen suuntaan.	
	Irroitusalueella ja hinausreiteillä kaartaminen kielletty, 10km säteellä kentästä vasen termiikkikaarto	
7.4.3	Käytettävä lähtövaihtoehto	*Lähtölinja, pituus 10 km*
7.4.5	Lähtölinjan aukeamisesta ilmoittaminen radiolla	
	Ilmoitetaan luokan viimeisen hinauksen alkaessa, 5 minuuttia ennen sekä aukeamishetkellä. Ilmoitukset jokaiselle luokalle erikseen.	
7.4.5C	Lähtölinjan sulkeutumisesta ilmoittaminen radiolla	*Ei tarvetta sulkea normaalitapauksessa.*
7.6.1A	Maastolaskusta ilmoittaminen	*Käytetään järjestäjän maastolaskuilmoitusta sekä puhelinnumeroa*
7.6.3	Kotiinpaluu lentokonehinauksessa	*Sallittua, ilmoitettava kilpailunjohtajalle*
7.7.2	Maaliintulovaihtoehdot	
	Maaliympyrä, säde 3 km, Minimikorkeus 150 m kentän pinnasta tai korkeampi, ilmoitettava MSL korkeutena.	
7.7.4A	Maaliintulon ilmoittaminen radiolla	
	Ilmoitetaan 10km etäisyys maalista sekä aikeet laskua varten (suoraan/laskukierros)	
7.7.4C	Maalilinjan sulkeutuminen	*Ei tarvetta sulkea normaalitapauksessa.*
7.9.1	Laskeutumismenetelmät	*Esitettävä kartalla*
7.10	Aikaraja lennon dokumenttien toimittamiseen	*60 minuuttia, kakkosloggerin osalta 120 min*
7.10.1	Menetelmä lennon dokumenttien lähettämiseen	

G Poistettu

H Valitukset ja protestit

9.2.3	Protestimaksun suuruus	*150 euroa*

I Poistettu