

SUOMEN ILMAILULIITTO ry.
Purjelentotoimikunta (PT)
Lentäjäntie 3
01530 VANTAA

PURJELENNON SUOMENMESTARUUSKILPAILUJEN SÄÄNNÖT 2025

Hyväksytty 4.5.2025

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. Soveltuvien kohdina 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, sekä näiden sääntöjen mukaan. 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).

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.

Avoim luokka

Avoim 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 soveltuviissa luokissaan edellyttäen, että ne on varustettu moottorin käyntiajan rekisteröivillä loggereilla.

1.4 KILPAILUNJÄRJESTÄJÄN VASTUUT

1.4.1 Poistettu

1.4.1.3 Järjestäjän tulee julkaista paikallisissa menetelmissä kilpailussa käytettävä ensisijainen pikaviestintäkanava (tekstiviestit, WhatsApp ym.).

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, viimeinen 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 **Käännepestet** Järjestäjän tulee julkaista käytettävä käännepestelista hyvissä ajoin ennen kilpailun alkamista. Suositellaan käyttämään viimeisintä PT:n vahvistamaa käännepestelistaa.

1.4.5.3 Kilpailuilmatila ja kielletty ilmatila

Kilpailuilmatila koostuu valvomattomasta ilmatilasta (G-ilmatilaluokka) sekä päivittäin voimassaolevista kilpailuilmatilalohkoista. Näiden ulkopuolinen ilmatila ei kuulu kilpailuilmatilaan. Kilpailijalla on oikeus lentää kilpailuilmatilan ulkopuolelle kilpailusuorituksen päätyttyä. Tällainen tilanne voi syntyä, kun kilpailija tekee esim. virtuaalimaastolaskun kilpailualueen rajalle, tai käynnistää apumoottorin. Kilpailija on velvollinen noudattamaan lentosääntöjä ja pyydettyä tarvittava lennonjohtoselvitys valvottuun ilmatilaan lentäessään.

Kiellettyä ilmatilaa ovat aktiiviset rajoitus- (R) ja kieltoalueet (P).

Järjestäjä julkaisee päivittäin voimassa olevat kilpailuilmatilalohkot sekä kielletyn ilmatilan, tarkennettuna tarvittaessa korkeus- ja aikarajoituksilla.

1.4.5.4 Kommunikaatio kilpailijoiden kanssa

Järjestäjän tulee määritellä sopivat menetelmät kommunikointiin kilpailijoiden kanssa, mukaanlukien mutta ei rajoittuen:

- 1) virallinen ilmoitustaulu
- 2) mobiilipuhelimilla käytettävä viestintäkanava
- 3) mahdolliset kaavakkeet, jos kilpailijan täytyy vahvistaa viestin vastaanottaminen allekirjoituksella

1.4.5.5 Tehtävälappu

Tehtävälappu jaetaan briefingissä paperilla. Tehtävälapussa on oltava:

- A. Päivämäärä ja kilpailupäivän järjestysnumero
- B. Luokka
- C. Tehtävä
- D. Tehtävällä käytössä oleva lähtömenetelmä
- E. Lento- ja laskumenetelmät
- F. Poistettu
- G. Käytettävissä olevat kilpailuilmatila, kielletty ilmatila sekä näiden mahdolliset korkeus- ja aikarajoitukset
- H. Gridiaika
- I. Ensimmäisen hinauksen alkamisaika
- J. Radiotaajuudet sekä puhelinnumero organisaatiolle hätätapausten varalta
- K. 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 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 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 osallistumisestaan 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 ilmoitauduttava 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 Seuraavien asiakirjojen **tulee olla voimassa kilpailun ajan:**

- 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 Flarm 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 suunnistusrakenteet ovat sallittuja. Variometrien, GNSS -suunnistusrakenteiden 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. **Avoim luokka** - 850 kg. 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 lähtöryhmytykseen. Painon lisäksi kilpailukoneeseen punnituksen jälkeen on kiellettyä.

Purjekoneiden punnitusmenetelmät kerrotaan paikallisissa menetelmissä.

4.3 KILPAILUTUNNUKSET

- 4.3.1 Järjestäjä vahvistaa koneissa käytettävät kilpailutunnukset. Mahdollisesti päällekkäisten tunnusten tapauksessa ensin ilmoittautuneella on etuoikeus ilmoittamaansa tunnukseseen. Kilpailutunnuksen 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

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) Tiedonsiirto

- Tiedonsiirto puhelinverkon välityksellä on sallittu
- Tiedonsiirto ilmassa olevien lähettimien välillä on sallittu, ml. tiedonsiirto satelliitin välityksellä

c) Paikallisissa menetelmissä on kerrottava yhteiset radiotaajuuudet, joita kilpailijoiden on lentoturvallisuuden takia aina käytettävä

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 lentoonlähdon, tehtävälle lähdon 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 palata suoraan kilpailukentälle ja laskeutua viipymättä, eivätkä he saa auttaa kilpailutehtävällä vielä olevia koneita millään tavalla.

Kaikki kohdan 5.3 sääntörikkomukset tulkitaan vilpiksi.

5.4 LENNONSEURANTAMENETELMÄT

Kilpailulentojen seurantaan käytetään GNSS lennontaltiointilaitteita, eli loggeria.

- A. Kansainvälisen Ilmailuliiton FAI:n purjelentokomissio IGC pitää kirjaa käytettäväksi hyväksytyistä laitteista. Voimassaoleva luettelo löytyy internetistä.

Loggerin kalibrointitodistusta ei vaadita. Kilpailija voi toimittaa SC3 2.4.6 mukaisen kalibrointitodistuksen kullekin loggerille pisteidenlaskua varten

- 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.

D. Moottorilla varustettujen purjekoneiden menetelmät

1. Kaikki moottorilla varustetut purjekoneet: Lentotiedostoista tulee ilmetä että moottorin käyntiäänien tunnistaminen (MoP) on kytketty loggerista päälle jokaisena kilpailupäivänä.

2. Moottorilla varustetut purjekoneet, jotka lähtevät hinauksella:

i. Moottorin käytön tallennusjärjestelmän (MoP) testaus Niiden moottoripurjehtijoiden, joiden moottori voidaan käynnistää ilmassa (mukaanlukien kotiinpaluumoottorit), tulee käynnistää moottori enintään kahden minuutin ajaksi joko ennen lento-olähtöä tai enintään 5 minuutin kuluessa irroitukselta.

Aikarajoista poikkeamista voidaan rankaista kilpailunjohtajan harkinnan mukaan

Tämän jälkeen kilpailijat tulee käydä hinauskorkeuden alapuolella. Jos hinauskorkeuden alapuolella ei löydy fiksiä, voidaan tästä rankaista.

ii. Moottorin käytön tallennusjärjestelmän (MoP) testaus voidaan tehdä minä päivänä tahansa moottorin toiminnan varmistamiseksi.

iii. Moottorin käytön tallennusjärjestelmän (MoP) testaus tulee suorittaa jokaiselle loggerille joko ennen kilpailua, tai viimeistään ensimmäisen kilpailupäivänä. Loggeritiedostosta tulee käydä ilmi moottorin käyttö. Muuten kyseistä loggeria ei voida käyttää tulosten laskentaan.

- 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 ensisijaisella loggerilla ei pystytä todentamaan kilpailijan väittämää lentosuoritusta tai tiedostosta käy ilmi korkeusrikkomus. 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, useampaa kuin yhtä tehtävätyyppiä tulisi käyttää. Tehtävätyypit ovat:

- **Nopeustehtävä (Racing Task, RT)**
- **Nopeustehtävä käännalueiden kautta (Assigned Area Task, AAT)**
- **Distance Handicap Task - Tasoitetun Matkan Tehtävä (DHT)**

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.
Kilpailun järjestäjää suositetaan asettamaan tehtävä siten, että kahden peräkkäisen legin välinen kulma olisi vähintään 45 astetta.
- B. Kilpailija suorittaa hyväksytyn lähdön, lentää tehtävän läpi näiden käännepisteiden kautta järjestäjän määräämässä järjestyksessä, ja suorittaa hyväksytyn maaliintulon. Käännepisteellä 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 määriteltä 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, lisätynä kesken jääneellä reittiosuudella 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 määriteltä.

- 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.

Tehtävä tulisi asettaa siten, että vältetään käännealueille menevien ja sieltä poistuvien koneiden kohtaamista.

- B. Kilpailija suorittaa hyväksytyn lähdön, lentää tehtävän läpi näiden käännealueiden kautta järjestäjän määräämässä järjestyksessä, ja suorittaa hyväksytyn maaliintulon.
- C. Hyväksiluettava rekisteröity sijainti (fiksi) 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:
- Läpilennetyllä tehtävällä merkitsevä matka on matka lähtöpisteeltä (vähennettynä lähtöympyrän säteellä jos käytössä) kaikkien hyväksiluettujen fiksien kautta maalipisteeseen (vähennettynä maaliympyrän säteellä jos käytössä).
 - 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.
 - 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.
 - Maaliin tulleilla merkitsevä aika on aika kilpailijalle edullisimman lähtöajan ja maaliintuloajan välillä. Maastoon laskeneilla merkitsevää aikaa ei ole määritelty.
 - 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). Tehtävätyyppejä voidaan käyttää niissä kilpailuluokissa, missä on käytössä tasoituskertoimet.

DHT:ssä käänneasteen sylinterin säde riippuu kilpailukoneen tasoituskertoimesta sekä käänneasteelle tulevan ja lähtevän reittisuuden välisestä kulmasta. Käänneasteella käynti suoritetaan kuten nopeustehtävällä. Lähtö- ja maaliintulomenetelmät, pisteidenlaskenta ja mahdolliset rangaistukset eivät poikkeu nopeustehtävän vastaavista.

Käänneasteen sylinterin säde jokaiselle käänneasteelle on kilpailukonekohtainen, ja julkaistaan tehtävälapussa.

Käänneasteiden säteiden laskukaava julkaistaan FAI/IGC:n dokumentissa "IGC Procedures for Handicapped Classes".

Tehtävällä suorituskykyisimmät koneet lentävät nopeustehtävän normaalien käänneasteesylinterien (säde 500 m) kautta. Heikommilla koneilla käänneasteen säde on suurempi ja riippuu tasoituskertoimesta, käänneasteiden lukumäärästä ja tehtävän geometriasta. He voivat kääntyä seuraavalle käänneasteelle aikaisemmin, vaikka tehtävän nimellinen pituus on kaikille sama. Kilpailija ei voi hyötyä käänneasteesylinterin sisällä lennetyistä 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 hinausryhmituksen lopusta alkuun, tai
 - b. yksi tai useampi rivi purjekoneita siirretään luokan hinausryhmituksen lopusta alkuun siten että tavoitteena on siirtää noin 2/7 koneista. Yksittäisiä paikkoja rivien sisällä ei ole määritetty.
- B. Luokkien välinen ja luokkien sisäinen hinausjärjestys on julkaistava aikaisin aamulla. Purjekoneiden on oltava omalla paikallaan hinausryhmituksessa järjestäjien ilmoittamaan aikaan mennessä.
- C. Siirtoaika on ajankohta johon mennessä kaikkien kilpailukoneiden tulee olla omilla paikoillaan lähtöryhmituksessa. Siirtoaika julkaistaan briefingissä ja merkitään tehtävälappuun.
- D. Vain ne purjekoneet, jotka ovat hinausryhmituksessa 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 voi määrittää kilpailukentän rajat ja esittää ne 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 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

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. Kilpailunjohtaja voi perua kilpailupäivän harkintansa mukaan lähtölinjan avauduttua, jos muodostuu turvallisuusriski, joka vaikuttaa kaikkiin kilpailijoihin ja estää kilpailupäivän saattamisen loppuun turvallisesti.

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 ennen aikaiseen 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 lentoonlähdon 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 lentoonlähdon, 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 käynnistyttyä jälkeen ilman laskeutumista kilpailukentälle, jos:
- a. Menetelmä on kuvattu paikallisissa menetelmissä.
 - b. Kaikki luokan purjekoneet on varustettu moottorilla kilpailun ilmoittautumisajankohdan päättyessä.

Kummankin ehdon on täyttyttävä

7.3.3 Irroitusalueet Hinausreitit ja irroitusalueet 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 irroitusalueutta.
- B. Kilpailija ei saa irrottaa hinausköyttä ennen hinauskoneen antamaa vaaputusmerkkiä. Sauvasta vetäminen juuri ennen irrotusta (linkoaminen) on kielletty.
- C. Järjestäjän on valittava irroitusalueet 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 Lähtömenetelmät Kilpailupäivänä järjestäjä voi käyttää yhtä seuraavista lähtömenetelmistä. Tämä tulee ilmoittaa briefingissä, lähtömenetelmään liittyvine tietoineen.

A. Linjalähtö

B. Sylinterilähtö

7.4.2. Yleiset menetelmät Molempia lähtömenetelmiä koskee seuraavat yleiset menetelmät.

7.4.2.1 Lähdön aukeaminen ja sulkeutuminen Lähdön 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 lähtösynterinin välinen etäisyys on alle 15 km. Kilpailunjohtaja voi myös pidentää aikaa. Lähdön aukeamisesta ilmoitetaan radiolla. Ilmoittamisessa käytettävät menetelmät tulee kertoa paikallisissa menetelmissä.

- a. Lähdön aukeamisaika ilmoitetaan radiolla minuutin tarkkuudella. Radioilmoitukset määritellään paikallisissa menetelmissä. Lähtö aukeaa ilmoitetulla aukeamishetkellä.

Jos lähdön aukeamista viivästetään, uusi aukeamisaika pitäisi ilmoittaa vähintään 3 minuuttia ennen lähdön aiemmin ilmoitettua aukeamishetkeä. Uuden aukeamisajan ja sitä edeltävän ilmoituksen välillä tulisi olla vähintään 15 minuuttia.

- b. Lähtö suljetaan normaalisti hetkellä jolloin yön katsotaan vallitsevan, tai kun kaikki kilpailijat ovat päättäneet tehtävän. Mahdolliset muut menetelmät lähdön sulkemiselle ilmoitetaan paikallisissa menetelmissä. Lähdön sulkemisen jälkeen ei voi ottaa hyväksyttyä lähtöä

7.4.2.2. Lähtöä edeltävät menetelmät Järjestäjä voi määrittää lähtöä edeltävän maksimikorkeuden (MSL). Lähdön aukeamisen jälkeen, ja ennen lähtöä, kilpailijan tulee käydä lähtöä edeltävän maksimikorkeuden alapuolella (yksi fiksi). Säännön noudattamatta jättämisestä rangaistaan. Paikallisissa menetelmissä ilmoitetaan, käytetäänkö tätä menetelmää. Lähtö edeltävä maksimikorkeus tulee ilmoittaa briefingissä ja tehtävälapussa.

Huomioi, että tämä on lähtöä edeltävä menetelmä, ei lähtömenetelmä. Tämä menetelmä ei vaikuta lähdön korkeuteen.

7.4.2.3 Lähdön hyväksyminen Jos todisteita hyväksytystä lähdöstä ei ole, lähtö voidaan kuitenkin hyväksyä jos 500 m säteellä lähtölinjasta tai lähtösynterinin kehästä löytyy loggerin fiksi lähdön aukeamisajan jälkeen. Lähdön ylityshetki katsotaan ko. sijaintihetkestä, mutta virheellisestä lähdöstä annetaan rangaistus jonka suuruus riippuu ko. sijainnin etäisyydestä lähtölinjaan tai lähtösynteriiniin. Jos tällaista sijaintia ei ole, kilpailijan ei katsota ottaneen hyväksyttyä lähtöä.

7.4.3 Linjalähtö Kun linjalähtö on käytössä, kilpailijan tulee ylittää määrätyn mittainen suora linja, joka on kohtisuorassa ensimmäiseen reittiosuuteen nähden.

7.4.3.1 Määritelmiä

Lähtölinja Määrätyn mittainen suora linja joka on kohtisuorassa ensimmäiseen reittiosuuteen (käännepiste tai käännealueen keskipiste) nähden.

Lähtöpiste Lähtölinjan keskipiste.

Lähtöaika Ajanhetki, jolloin kilpailija ylittää lähtölinjan, interpoloituina lähimpään sekuntiin.

7.4.3.2 Lähtövaihtoehdot Jokaisena kilpailupäivänä tulee käyttää yhtä seuraavista lähtövaihtoehdoista. Käytössä oleva lähtövaihto tulee olla tehtävälapussa oleellisten parametrien kanssa.

- a. **Normaali lähtö** Ei parametrejä.
- b. **PEV lähtö** Tehtävälapussa tulee julkaista seuraavat kaksi parametria: **PEV odotusaika** ja **PEV lähtöikkuna**. Kummankin parametrin arvon tulee olla 5, 6, 7, 8, 9 tai 10 minuuttia.

7.4.3.3 Lähdön hyväksyminen Lähtö hyväksytään jos lentotiedostosta käy ilmi että kilpailija on ylittänyt lähtölinjan tehtävälapussa määrättyyn suuntaan, lähtölinjan aukeamisen jälkeen.

7.4.3.4 Pilot Event (PEV) lähtömenetelmät

Jos PEV lähtömenetelmä on käytössä, kilpailijoiden tulee tallentaa Pilot Event ensisijaiseen loggeriin painamalla loggerin PEV-nappulaa ennen lähtölinjan 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 kilpailulennolla (tuloslaskennassa ei huomioida 3:n kerran jälkeisiä painalluksia). Jokainen PEV-painallus peruu edellisen lähtöikkunan ja aloittaa odotusajan uudelleen alusta. PEV-painallus tehtävälle lähdön jälkeen ei nollaa jo otettua lähtöä.

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. 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.

7.4.3.5 Energiakontrollointi lähdössä Järjestäjä voi halutessaan käyttää energiakontrollointia lähdössä. Tästä on ilmoitettava paikallisissa menetelmissä. Kilpailukoneen kokonaisenergiaa lähtöhetkellä kontrolloidaan seuraavasti:

- a. **Maksimi lähtökorkeus** Järjestäjä voi määritellä maksimi lähtökorkeuden jokaiselle luokalle. Lähtökorkeus ilmoitetaan radioitse samalla, kun ilmoitetaan lähtölinjan aukeamisaika.

Maksimi lähtökorkeus tulisi normaalisti asettaa vähintään 100 m pilvirajan tai termiikin maksimikorkeuden alapuolelle siten, että kaikilla kilpailijoilla on tasapuolinen mahdollisuus lähtöön. Maksimi lähtökorkeus tulee ilmoittaa 100 m tarkkuudella.

Maksimi lähtökorkeus voidaan ilmoittaa briefingissä, gridissä ennen kilpailuhinauksia, tai radiolla kun ilmoitetaan lähtölinjan avautumisesta ensimmäisen kerran.

Maksimilähtökorkeuden ylittämisestä lähdössä rangaistaan.

- b. **Maksimi maanopeus** Järjestäjä määrittelee maksimi maanopeuden jokaiselle luokalle. Maanopeus ilmoitetaan briefingissä ja kirjataan tehtävälappuun.

Kilpailukoneen maksimi maanopeus määritellään kahden lähimpänä 8 sekuntia ennen ja jälkeen lähtölinjan olevien fixien muodostamalta suoralta. Maksimi maanopeuden ylittämisestä rangaistaan.

Maksimi maanopeus tulisi ilmoittaa 10 km/h tarkkuudella. Maksimi maanopeutta ei saa muuttaa briefingin jälkeen ilman kirjallista ilmoitusta kilpailijoille. Maksimi maanopeutta määriteltäessä tulee ottaa huomioon ensimmäisen legin tuulikomponentti. Tyynen sään maksimi maanopeus tulisi olla vähintään 170 km/h.

7.4.3.6. Uusintalähdöt Usean hyväksytyyn 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 läpilenneen tehtävän suorituksen perusteella.

7.4.4 Sylinterilähtö Kun sylinterilähtö on käytössä, kilpailija tekee lähdön painamalla PEV nappulaa ensisijaisesta loggeristaan ollessaan lähtösylinterin sisällä. Lähdön aika ja sijainti määräytyy PEV painalluksesta. Kun sylinterilähtö on käytössä, alin sallittu maaliintulokorkeus määräytyy lähtökorkeuden mukaan.

7.4.4.1 Määritelmiä

Lähtösylinteri Sylinteri, jonka keskipiste on lähtöpiste, ja jonka säde on määritelty tehtävälapussa. Säteen tulisi olla vähintään 10 km.

Lähtöaika Viimeisimmän PEV-painalluksen ajanhetki lähtösylinterin sisällä, tai PEV-painalluksen puuttuessa viimeisimmän lähtösylinteristä poistumisen ajanhetki

PEV intervalli Perättäisten PEV-painallusten välinen aika. Ajan tulee olla minimissään 10 minuuttia.

Lähtösijainti Lähtöajan hetkellä tallentuva sijainti.

Lähtökorkeus Lähtöajan hetkellä tallentuva korkeus.

Maaliintuloaika Ajanhetki, jolloin kilpailija ylittää maalilinjan tai -ympyrän.

Korkeuden menetys Lähtökorkeuden ja maaliintulokorkeuden välinen erotus.

Maksimi korkeuden menetys Suurin sallittu korkeuden menetys, jonka ylityksestä rangaistaan. Tämä tulee olla määriteltynä tehtävälapussa.

Maanopeus lähdössä Kilpailijan maanopeus lähdössä määritellään suoralta linjalta lähtösijainnin fiksien ja sitä edeltävän 8 sekunnin jakson väliltä, jaettuna kuluneella ajalla kyseisten fiksien välissä.

Maksimi maanopeus Suurin sallittu maanopeus lähdössä. Tämä tulee olla määriteltynä tehtävälapussa.

7.4.4.2 Normaalit menetelmät sylinterilähdössä

Kilpailijan ollessa lähtösylinterin sisällä PEV nappulan painallus ensisijaisesta loggerista määrittää ajan, sijainnin ja korkeuden lähdössä. Toinen tai seuraava PEV-painallus sylinterin sisällä kumoaa edeltäneen lähdön, resetoit PEV intervallin ja peruuttaa aiempaan lähtöön liittyneet rangaistukset.

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

Lähtösynterinin ulkopuolella PEV painalluksia ei oteta huomioon.

Huom.

1. Vain ensisijaista loggeria voi käyttää Pilot Eventin merkitsemiseen.
2. Toisin kuin linjalähdössä, jossa parhaan kilpailutuloksen antavaa lähtöä käytetään tuloslaskennassa, sylinterilähdössä käytetään viimeisintä lähtöä.

7.4.4.3 Lähdön hyväksyminen

Lähtö hyväksytään jos lentotiedostosta käy ilmi että kilpailija on käynyt lähtösynterinin sisällä (yksi fiksi) lähdön aukeamisen jälkeen. Jos PEV-painallusta ei ole rekisteröity lähtösynterinin sisällä, hyväksytty lähtö rekisteröityy kilpailijan poistuessaa lähtösynterinistä, ja kilpailijaa rangaistaan.

Jos PEV nappulaa on painettu kerran tai useammin lähtösynterinin sisällä, synterinistä poistumista ei rekisteröidä lähdöksi.

Minimiaika perättäisten PEV painallusten välillä on 10 minuuttia. PEV nappulan painamisesta ennen minimajan täyttymistä seuraa hyväksytty lähtö, mutta kilpailijaa rangaistaan.

Maksimi maanopeuden ylittämisestä lähdössä rangaistaan.

7.4.4.4 Maksimi korkeuden menetys

Jos korkeuden menetys ylittää maksimi korkeuden menetyksen, kilpailijaa rangaistaan ylityksen suuruuden mukaisesti.

Tämä rangaistus ei riipu minimi maaliintulokorkeuden rangaistuksesta. Kummastakin voidaan rangaista.

7.4.4.5 Energiakontrollointi lähdössä

Jos maanopeus lähdössä ylittää maksimi maanopeuden lähdössä, kilpailijaa rangaistaan.

7.4.4.6 Merkitsevä matka

Jokaiselle kilpailijalle lasketaan merkitsevä matka kilpailijan lähtösijainnista.

7.4.4.7 Maaliintulorangaistus

Maksimi korkeuden menetyksen ylittämisestä aiheutuva rangaistus riippuu sen ylittävästä osasta. Rangaistus on enimmillään nopeuspisteiden suuruinen, mutta ei suurempi kuin 15% päivävoittajan pisteistä, kun rangaistuksia ei oteta huomioon.

7.5 TÖRMÄYKSENVAROITTIMET JA LENNONSEURANTA

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

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

7.6 KÄÄNNEPISTEET JA KÄÄNNEALUEET

7.6.1 Käänne piste on reittipiste kahden reittiosuuden välillä. Käänne pisteen käänne pistevyöhyke on sylinteri, jonka säde on 0,5 km ja jonka pystyakseli on käänne pisteen kohdalla. Distance Handicap Task - Tasoitetun Matkan Tehtävän tapauksessa käänne pisteen säde määritellään tehtävä- ja kilpailijakohtaisesti tehtävälapussa.

7.6.2 Käännealueet määritellään seuraavasti:

- a. Määrätyn säteinen ympyrä, jonka keskipiste on käänne piste, tai
- b. Kilpailukentältä tai miltä tahansa käänne pisteeltä lähtevän kahden radiaalinen ja ko. piste keskipisteinä olevan ympyränkaaren rajoittama alue; tai kahden radiaalinen ja kahden ko. pisteeltä eri etäisyydellä olevan, ko. piste keskipisteinä olevan ympyränkaaren rajaama alue.

Käännealueen käänne pistevyöhyke on käännealueen rajaama alue, joka jatkuu pystysuunnassa rajoituksetta.

7.6.3 Peräkkäisten käännealueiden välinen etäisyys tulee olla vähintään 1 km.

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

7.6.4 Käänne pisteellä käynti hyväksytään, jos loggeri taltioi vähintään yhden fiksin käänne pistevyöhykkeellä, tai kahta peräkkäistä sääntöjen määräykset täyttävää fiksiä yhdistävä suora kulkee käänne pistevyöhykkeen läpi.

7.6.5 Jos kilpailija ei pysty todistamaan hyväksyttyä käänne pistevyöhykkeellä käyntiä, se voidaan kuitenkin hyväksyä jos kilpailija on käynyt alle 500m etäisyydellä käänne pistevyöhykkeestä. Virheellisestä käänne pisteellä käynnistä tullaan kuitenkin antamaan rangaistus.

7.7 MAASTOLASKU

7.7.1 **Todelliset maastolaskut** Todellisen maastolaskun sijainti ja aika on määritetään loggerin viimeisestä hyväksyttävästä fiksimästä 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.

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

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

7.8 MAALIINTULO

7.8.1 Määritelmiä

Maalipiste - on maalilinjan tai maaliympyrän keskipiste.

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

7.8.2 **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 liittää 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.

7.8.3 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 tulleen maaliin. Maaliintulo aika on koneen pysähtymishetki lisättynä 5 minuutilla.

7.8.4 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.

7.9 TEHTÄVÄN LÄPILENTÄMINEN

7.9.1 Määritelmiä

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

7.10 LASKEUTUMINEN

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

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

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

7.11 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.

7.11.1 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. Jokaisessa luokassa 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 merkitsevä matka (D) on vähintään Dm
n2	Kilpailijoiden lukumäärä, joiden keskinopeus > 2/3 parhaasta tasoitetusta nopeudesta (Vo)
n3	Maaliintulijoiden lukumäärä
N	Kilpailuhinauksen ottaneiden kilpailijoiden lukumäärä
Ho	Pienin tasoituskerroin (H) kilpailijoiden joukossa, jos tasoituskertoimia käytetään. Muuten Ho = 1.

Do	Päivän pisin tasoitettu matka (Dh)
Dr	Päivän pisin merkitsevä matka (D)
Vo	Päivän korkein tasoitettu nopeus (Vh)
To	Kilpailijan merkitsevä aika (T), jonka $V_h=V_o$. Tasatilanteessa pienempi T pätee. Jos maaliintulijoita ei ole, $T_o = 100$.
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 tasoituskertoimen, jos tasoituskertoimia käytetään, muuten $H=1$
Dh	Kilpailijan tasoitettu matka ($D_h = D * H$)
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 ($V_h = V / H$)
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 $D_h \geq D_m$ ja $V_h = V_o$. Heidän sijoitusta ei näytetä tuloksissa.

8.4 PISTELASKUJÄRJESTELMÄ

8.4.1 Nopeustehtävä

A. Päiväparametrit:

P_m = pienempi seuraavista: 1000 tai: $1250 * (D_r / D_1) - 250$ tai: $(400 * T_o) - 200$

F = pienempi seuraavista: 1 tai $(1,25 * n_1 / N)$

F_{CR} = pienempi seuraavista: 1 tai $(1,2 * (n_2/n_1) + 0,6)$

P_{vm} = $2/3 (n_2 / N) * P_m$

P_{dm} = $P_m - P_{vm}$

B. Kilpailijan pisteet:

a. 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 $P_v = 0$

b. Maastoon laskijoille:

$P_v = 0$

$P_d = P_{dm} * (D_h / D_o)$

c. $S = F * F_{CR} * (P_v + P_d)$

8.4.2 Nopeustehtävät käännealueiden kautta

A. Päiväparametrit:

P_m = pienempi seuraavista: 1000 tai: $1250 * (D_r / D_1) - 250$ tai: $(400 * T_o) - 200$

F = pienempi seuraavista: 1 tai $(1,25 * n_1 / N)$

F_{CR} = pienempi seuraavista: 1 tai $(1,2 * (n_2/n_1) + 0,6)$

P_{vm} = $2/3 (n_2 / N) * P_m$

P_{dm} = $P_m - P_{vm}$

B. Kilpailijan pisteet:

a. 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 $P_v = 0$

b. Maastoon laskijoille:

$P_v = 0$

$P_d = P_{dm} * (D_h / D_o)$

c. $S = F * F_{CR} * (P_v + P_d)$

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 6.1 säännöksiä.
- 8.6.4 Rangaistus on merkittävä sen päivän tuloslistaan, jolloin rangaistus on annettu.
- 8.6.5 Vilppi ja epäurheilijamainen käytös

A. Vilppi

- 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. Epäurheilijamainen käytös

- a. Kilpailijoille epäurheilijamainen käytös on määritelty:
 - Vaarallinen lentäminen
 - Lentäminen alkoholin, huumausaineiden tai muiden kiellettyjen aineiden vaikutuksen alaisena
 - Positiivinen doping-näyte
 - Aggressiivinen tai epäasiallinen käytös kilpailuorganisaatiota kohtaan.

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

- b. Avustajalle epäurheilijamainen käytös on määritelty:
 - Aggressiivinen tai herjaava käytös kilpailuorganisaatiota kohtaan.

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

C. Muuta

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

8.6.6 **Vakavista rangaistuksista ilmoittaminen**

- a. Vilpistä annettu rangaistus kirjataan virallisiin tuloksiin merkinnällä “Rikkomus, SM-sääntöjen kohta 8.6.5”
- b. Seuraavista rikkomuksista rankaiseminen:

- Kiellettyyn ilmatilaan lentäminen
- Epäurheilijamainen käytös

merkitään virallisiin tuloksiin, myös siinä tapauksessa, että lentopäivästä ei tule kilpailupäivää

8.6.7 Kilpailijan, joka on hylätty, tulee luovuttaa lisenssinsä Sporting Code General Section 6.1.5: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
Lähtöä edeltävä maksimikorkeus			
Alin fiksi määritelty minimikorkeuden yläpuolella	1p/m	1p/m	1p/m
Väärä linjalähtö			
Etäisyys lähtölinjasta 0-0,5 km	50p	50p	50p
Etäisyys yli 0,5 km lähtölinjasta	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä
Lähtö 0-100m yli maksimi lähtökorkeuden	1p/m	1p/m	1p/m
Lähtö >100m yli maksimi lähtökorkeuden	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä
Lähtö 0-50 km/h yli maksimi maanopeuden	2p/km/h	2p/km/h	2p/km/h
Lähtö >50 km/h yli maksimi maanopeuden	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä

PEV puuttuu	50p	50p	50p
Lähtö PEV intervallin ulkopuolella	1 pt/sekunti, max 60	1 pt/sekunti, max 60	1 pt/sekunti, max 60
Väärä sylinterilähtö			
Etäisyys lähtösynteristä 0-0,5 km	50p	50p	50p
Etäisyys yli 0,5 km lähtösynteristä	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä
PEV puuttuu lähtösynterin sisältä	5 min	10 min	10 min
Lähtö 0-50 km/h yli maksimi maanopeuden	2p/km/h	2p/km/h	2p/km/h
Lähtö >50 km/h yli maksimi maanopeuden	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä	Ei hyv. lähtöä
PEV intervalli minimiä lyhyempi	5 min	10 min	10 min
Väärä käänneasteella tai -alueella käynti			
Alle 0,5 km käänneasteen tai -alueen rajalta	50p	50p	50p
Yli 0,5 km käänneasteen tai -alueen rajalta	Ei hyv. käänneastetta	Ei hyv. käänneastetta	Ei hyv. käänneastetta
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
Kilpailuilmatilan ulkopuolelle lentäminen vaakasunnassa	Maastolasku alueen rajalle	Maastolasku alueen rajalle	Maastolasku alueen rajalle
Kiellettyyn ilmatilaan lentäminen (pysty- tai vaakasuntaan)	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 laskeutumisproseduuri	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 protestia käsitellessään kuultava kumpaakin osapuolta ja sovellettava päätöksenteossa Suomen Ilmailuliitto ry:n yleisiä Suomenmestaruuskilpailujen sääntöjä, näitä Purjelennon Suomenmestaruuskilpailujen sääntöjä sekä FAI:n säädöksiä. Protestia käsitellessään tuomariston on saatava tavata haluamiaan henkilöitä sekä saatava käyttöönsä kaikki tarvitsemansa informaatio päätöksenteon helpottamiseksi.

- 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 kursivilla kirjoitetut kohdat ovat PT:n suosituksia. Järjestäjä voi poiketa näistä painavista syistä.

A KILPAILUN TIEDOT

Kilpailun nimi:

Kilpailupaikka:

Aikataulu

Varsinaisen ilmoittautumisajan päättymisen:

Jälki-ilmoittautumisen päättymisen:

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 Turvallisuuteen liittyviä sääntöjä

1.4.1.3 Pikaviestintään käytettävä viestintäkanava.

1.4.5.3 Käytössä oleva kilpailuilmatila sekä kielletty ilmatila mahdollisine korkeusrajoituksineen

*Julkaistava kilpailuilmatilan 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

Määriteltävä, voidaan esittää kartalla

7.3.2 Lentoonlähtöproseduuri itselähteille

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

7.4.2.1 Lähtölinjan aukeamisesta ja sulkemisesta ilmoittaminen radiolla

Ilmoitetaan luokan viimeisen hinauksen alkaessa, 5 minuuttia ennen sekä aukeamishetkellä. Ilmoitukset jokaiselle luokalle erikseen.

7.4.2.2 Lähtöä edeltävä maksimikorkeus

Voidaan käyttää

7.4.3.5 Energiakontrollointi lähdössä

Voidaan käyttää

7.7.1 Maastolaskusta ilmoittaminen

Käytetään järjestäjän maastolaskuilmoitusta sekä puhelinnumeroa

7.7.3 Kotiinpaluu lentokonehinauksessa

Sallittua, ilmoitettava kilpailunjohtajalle

7.8.2 Maaliintulovaihtoehdot

Maaliympyrä, säde 3 km, Minimikorkeus 150 m kentän pinnasta tai korkeampi, ilmoitettava MSL korkeutena.

7.8.4A Maaliintulon ilmoittaminen radiolla

Ilmoitetaan 10km etäisyys maalista sekä aikeet laskua varten (suoraan/laskukierros)

7.8.4C Maalilinjan sulkeutuminen

Ei tarvetta sulkea normaalitapauksessa.

7.10.1 Laskeutumismenetelmät

Esitettävä kartalla

7.11 Aikaraja lennon dokumenttien toimittamiseen

60 minuuttia, kakkosloggerin osalta 120 min

7.11.1 Menetelmä lennon dokumenttien lähettämiseen

G Poistettu

H Valitukset ja protestit

9.2.3 Protestimaksun suuruus

150 euroa

I Poistettu