



*Fédération  
Aéronautique  
Internationale*

---

## **3. Bekezdés – Vitorlázórepülés**

**D& DM OSZTÁLYOK**

**2020 kiadás**

Érvényes 2020 október 1.-től

Frissítve 2021 január 6-án

A Vitorlázórepülés Sportkódexe az Általános Bekezdés és a 3. Bekezdés együtt.

*Maison du Sport International  
Av. de Rhodanie 54  
CH-1007 Lausanne  
(Switzerland)  
Tél. +41 (0)21 345 10 70  
Fax +41 (0)21 345 10 77  
E-mail: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)  
Web: [www.fai.org](http://www.fai.org)*

Copyright 2020

Minden jog fenntarva. A dokumentum szerzői jogai a Nemzetközi Repülő Szövetséget (FAI) illeti. Bármely személy, aki a FAI nevében jár el vagy annak tagja jogosult eme dokumentumot lemásolni, kinyomtatni és terjeszteni az alábbi szabályok betartása mellett:

- 1. A dokumentum kizárólag információszerzés céljából használható, a dokumentum bármilyen kereskedelmi célú felhasználása tilos.**
- 2. A dokumentumról vagy egy részletéről készült másolatnak tartalmaznia kell ezt a szerzői jogról szóló felhívást.**
- 3. A légi közlekedésről szóló rendeletek az egyes országokban fenntartottak bármely esemény alatt. Ezen rendeletek ismerete kötelező és, ahol alkalmazható, ott elsőbbséget élvez bármely sport rendeletnél.**

Vegye figyelembe, hogy egyes termékmegjelenés, eljárás vagy technológia, ami ebben a dokumentumban megjelenik más szellemi tulajdonjoga alá is tartozhat, amely a Nemzetközi Repülő Szövetséghez vagy más szervezethez tartozik.

### **A 2020-as Sportkódex Megjegyzéseinek változásai**

3.0b Törölve a Világrekordot először Nemzeti Rekordként elfogadásra utasító kötelezettség

3.1.9 A képlet megváltozott, hogy megengedje több pilóta számára a távolsági feladatok megrepülését. Ez összhangban van a General Section (Általános Szabályok) egyidejű rekordok szabályaival.

*A legfrissebb szabályokat érintő változtatások és szignifikáns szerkesztői változások a szövegben jobb oldali függőleges vonallal került a megjelölésre a bekezdések mellett.*

*A nyelvtani vagy értelmezésbeli változtatásokat nem jelöljük.*

*Az Kódexben italic betűtípussal jelölt szöveg információt szolgáltat, nem szabályt közöl.*

## A FAI NEMZETKÖZISPORTESEMÉNYEK JOGSZABÁLYAI

Minden nemzetközi sportesemény teljes egészében vagy részlegesen a Nemzetközi Repülő Szövetség Sportkódex<sup>1</sup> szabályzata alá esik, így azok FAI Nemzetközi Sporteseménynek<sup>2</sup> minősülnek. A FAI Alapszabályzata szerint<sup>3</sup>, minden FAI Nemzetközi Sportesemény jogának tulajdonosa és felügyelője a FAI. A FAI Tagjai<sup>4</sup> kötelesek, a saját nemzeti területüket figyelembe véve<sup>5</sup>, a FAI Nemzetközi Sportesemények FAI tagságában részt venni és kötelesek regisztrálni a FAI Sport Kalendáriumba<sup>6</sup>.

Bármely eseményszervező köteles a FAI-tól közvetlenül engedélyt kérni abban az esetben, ha a jogszabályokat bármely kereskedelmi tevékenységre ki kívánja terjeszteni. A FAI jogszabályait, szerződés alapján az eseményszervezőknek kézhez kell kapniuk, amelynek magában kell foglalnia a FAI eseményekről és eseményeken történő kereskedelmi tevékenységek szabályzatát, a név és a logo használatáról, illetve bármilyen hang, kép és/vagy programinformációról (legyen az elektronikusan rögzített vagy valós időben megosztott) szóló szabályzatot. Továbbá ide tartozik még specifikusan minden jogszabály, ami bármely a FAI Sporteseménnyel kapcsolatos anyag használatát illeti, elektromosan felvett vagy más formátumú, beleértve a software-t is, mely a bírászkodáshoz, pontozáshoz, teljesítményértékeléshez vagy információ felhasználáshoz kell.

Minden egyes FAI Repülő Sport Bizottságnak<sup>8</sup> joga van egyezkedni a teljes vagy részleges jogszabályok átvételéről bármely FAI Nemzetközi Sportesemény alkalmával (kivéve a Repülő Világjátékok) azon területeket<sup>10</sup> illetően, melyekért felelős<sup>11</sup> egy olyan FAI Taggal vagy egyéb szervezettel, akit erre a FAI Tag felhatalmaz; továbbá joga van lemondani jogairól. Bármely ehhez hasonló megegyezést vagy lemondást, miután azt a Repülő Sportbizottság Elnöke elfogadta, a FAI tisztviselőnek is alá kell írnia<sup>12</sup>.

Minden személy vagy jogi személy, aki elfogadja egy FAI Sportesemény megrendezésének felelősségét, legyen az írott szerződéssel kötve vagy sem, ezzel egyidejűleg elfogadja a FAI fent meghatározott tulajdonjogait. Amennyiben írott megegyezés nem történt a jogszabályokat illetően, a FAI-nak kötelessége visszaállítani a jogszabályokat minden érvényesíteni minden szabályt az eseményre vonatkozóan. Bármely szerződés vagy jogszabályváltoztatás ellenére a FAI-nak ingyenes hozzáférése van a saját archívumához és/vagy azok promóciós felhasználásához, illetve teljes hozzáférése van bármilyen hang és/vagy vizuális anyaghoz, amely bármely FAI sporteseményen készült. A FAI fenntartja továbbá a jogokat ahhoz, hogy a saját költségein az esemény teljes vagy bizonyos részeit rögzítse.

---

1. FAI Alapszabály,	1. fejezet	bekezdés	1.6
2. FAI Sportkódex, Ált. Bekezdés,	4. fejezet	bekezdés	4.1.2
3. FAI Alapszabály,	1. fejezet,	bekezdés	1.8.1
4. FAI Alapszabály,	2. fejezet,	bekezdés	2.1.1; 2.4.2; 2.5.2 és 2.7.2
5. FAI Helyhatósági rendelet,	1. fejezet,	bekezdés	1.2.1
6. FAI Alapszabály,	2. fejezet,	bekezdés	2.4.2.2.5
7. FAI Helyhatósági rendelet,	1. fejezet,	bekezdés	1.2.2 - 1.2.5
8. FAI Alapszabály,	5. fejezet,	bekezdés	5.1.1, 5.2, 5.2.3 és 5.2.3.3
9. FAI Sportkódex, Ált. Bekezdés,	4. fejezet,	bekezdés	4.1.5
10. FAI Sportkódex, Ált. Bekezdés,	2. fejezet,	bekezdés	2.2.
11. FAI Alapszabály,	5. fejezet,	bekezdés	5.2.3.3.7
12. FAI Alapszabály,	6. fejezet,	bekezdés	6.1.2.1.3

# 1. Fejezet

## ÁLTALÁNOS FOGALMAK ÉS SZABÁLYOK

### 1.0. Bevezetés

1.0.1. A Sportkódex Általános Bekezdése (GS) minden légisportot érintő fogalmat és szabályt tartalmaz. A 3. Bekezdés (SC3) a vitorlázórepülők és segédmotoros vitorlázórepülők FAI jelvényét és rekordrepüléseit érintő szabályokról szól. A vitorlázó repülőgép egy olyan merevszárnyú, ami képes fenntartható repülésre propulziós eszköz nélkül (MoP). A segédmotoros vitorlázórepülő egy olyan merevszárnyú repülőgép, amely motorral van felszerelve, de fenntartható repülésre képes az MoP üzemeltetése nélkül. Az SC3 az alábbi függelékeket tartalmazza:

- a. 'A' Függelék: Világ- és Kontinentális Siklórepülő Bajnokság Szabályai. Egyes versenyszabályok a Sportkódex Általános Bekezdésében is megtalálhatók.
- b. 'B' Függelék: A repülés érvényességéhez szükséges eszközök.
- c. 'C' Függelék: Nem szabályozási irányelvek, metódusok és egyszerű kalkulációk a Hivatalos Megfigyelők és Pilóták asszisztálásához az SC3 figyelembevételével.
- d. 'D' Függelék: Az IGC által szankcionált versenyeken résztvevő pilóták világrangsorát éritő szabályok.

Az alábbi FAI dokumentum: "Az IGC Által Jóváhagyott GNSS Adatrögzítő (FR) MűszakiElőírásai" az FR gyártókról ad információt.

1.0.2. Az SC3-ban megtalálható feltételek, szabályok, eskövetelmények először általános értelemben véve lettek megfogalmazva, a bekezdésben található kisméretű nyomtatott betűs szavak vagy kifejezések azt jelentik, hogy külön fogalommal rendelkeznek a Kódexben. Amennyiben egy általános szabályhoz kivétel tartozik, azt a Kódex a kivételt taglaló résznél leírja. A Kódexben szereplő "rekord" kifejezés vagy a Világrekordot vagy a Kontinentális rekordot jelenti, vagy mindkettőt a szövegkörnyezettől függően.

1.0.3. Bármilyen Sportkódexet vagy annak függelékeit érintő változtatási kérelmet az IGC Hivatalhoz kell intézni minimum hat hónappal a következő IGC Plenáris találkozója előtt. A kérelemnek hivatkozni kell az érintett paragrafusra, továbbá a változtatási kérelem okait is fel kell sorolni. Ajánlott az előterjesztett változást a Kódex formátumára szabni.

Minden lényeges változás október 1.-vel hatályba lép az IGC találkozót követően, ahol jóváhagyják a változtatási kérelmeket, kivéve, ha a változtatásnak repülésbiztonsági vonatkozásai vannak, ugyanis akkor a Légügyi Hatóságnál szükséges a jóváhagyása még az IGC találkozó előtt. A Kódexet érintő egyszerű tisztázások október 1.-vel lépnek hatályba a hatóságtól kapott jóváhagyást követően. Minkét esetben a javított Kódex felkerül a FAI Weboldalára, ahol az alábbi elérhetőségen megtalálja a Kódexet és annak számos függelékét: <http://www.fai.org/igc-documents> – majd kattintson a Sportkódexre- a 3. Bekezdésre- a vitorlázó repülésre, majd a Jelenlegi vitorlázórepülő Sportkódexre

## 1.1. ÁLTALÁNOSFOGALMAK

<b>NEMZETKÖZI LÉGISPORT ELLENŐRZÉS (NAC)</b>	1.1.1	A szervezet adminisztratív felelősséggel tartozik a nemzet sport légitársasági tevékenységeiért. A NAC (Nemzeti Repülőklub, Repülő Szövetség) siklórepülőzéssel kapcsolatos kötelességi a 4.1 Bekezdésben került bemutatásra.
<b>HIVATALOS MEGFIGYELŐ (OBSERVER)</b>	1.1.2	Az a személy, akit a NAC hatalmazott fel a rekord és a koszorú megszerző repülések ellenőrzésére illetve a repülési adatfájlok kiértékelésére.
<b>NYILATKOZAT</b>	1.1.3	A repülési teljesítményhez szükséges repüléselőtt rögzíteni a pilóta nevét, a vitorlásrepülő típusát és annak egyedi azonosítóját, illetve a kiértékeléshez szükséges útvonalpont koordinátákat.
<b>GNSS / GPS</b>	1.1.4	A Globális Navigációs Műholdrendszer (GNSS) épp úgy, mint a Globális Helymeghatározó Rendszer (GPS) több műholdat használ a hely- és időmeghatározáshoz.
<b>Repülési Adatrögzítő (logger) FR</b>	1.1.5	Az IGC által jóváhagyott, a nyomásmagasságot, a GPS pozícióját mérő eszköz. Az adott Repülési Adatrögzítő elfogadottsági szintje lehetővé teszi a használatát koszorú és rekordrepülésekre.
<b>Pozíciórögzítő PR</b>	1.1.6	A NAC által jóváhagyott, a GPS adatait rögzítő eszköz, melyet az Ezüst vagy Arany koszorúk elfogadására alkalmas.
<b>Hajtómű (MoP) rekorder</b>	1.1.7	Egy olyan eszköz, amely zajsintet és egyéb szenzoradatokat rögzít az MoP felismerése érdekében.

## 1.2. REPÜLÉSEL KAPCSOLATOS FOGALMAK

<b>REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNY</b>	1.2.1	A vitorlázórepülés azon része, ami az INDULÁSI PONTTÓL a CÉLPONTIG tart.
<b>WAY POINT</b>	1.2.2	Koordinátákkal meghatározott pont. Az ÚTVONALPONT lehet INDULÁSI PONT, FORDULÓPONT vagy CÉLPONT
<b>SZÁR</b>	1.2.3	Két egymást követő ÚTVONALPONT közötti egyenes vonal
<b>FELADAT</b>	1.2.4	Egy REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNYHEZ tartozó összes SZÁR
<b>FORDULÓPONT</b>	1.2.5	Két egymást követő SZÁR közötti ÚTVONALPONT
<b>MEGFIGYÉLÉSIZÓNA</b>	1.2.6	Az a légtér, ahová a pilóta a megjelölt FORDULÓPONT elérése miatt lép be. Ez lehet: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. egy HENGER, amely egy 500 m-es hatósugarú és korlátlan magasságú tér a közepén a FORDULÓPONTTAL vagy</li> <li>b. egy szektor, egy végtelen sugarú és magasságú kvadráns, amelynek csúcspontja a fordulópont, és szimmetrikus a befelé és kifelé néző szárak felezővonalára,</li> </ul>
<b>FIX</b>	1.2.7	Egy a REPÜLÉS RÖGZÍTŐ REPÜLÉSI ADATRÖGZÍTŐ (FR) vagy POZÍCIÓ RÖGZÍTŐ által rögzített adatsora, amely a vitorlázógép idejét, pozícióját és magasságát mutatja, a magasság lehet nyomásmagasság vagy GPS magasság, az eszköztől függően. A FIX-nek nincs MEGFIGYELŐ ZÓNÁJA

<b>LEOLDÁSI PONT</b>	1.2.8	Az az ÚTVONALPONT, ahol a vitorlázógép leold vagy felfüggeszti az MoP használatát
<b>INDULÁSI PONT</b>	1.2.9	Az az ÚTVONALPONT amely a repülési teljesítmény kezdetét jelöli, vagy: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. A LEOLDÁSI PONT,</li> <li>b. vagy a megjelölt INDULÁSI koordináták,</li> <li>c. vagy egy FIX választott pont a befejezést követően</li> </ul>
<b>CÉLPONT</b>	1.2.10	Az az ÚTVONALPONT amely a repülési teljesítmény végét jelöli az alábbiak közül: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. az a pontot, ahol a vitorlázógép leszáll, vagy</li> <li>b. az előre meghatározott CÉL koordináták, vagy</li> <li>c. egy FIX választott pont a repülés befejezését követően, vagy</li> <li>d. egy FIX, melyet a MoP indításhatároz meg</li> </ul>
<b>ZÁRTPÁLYA</b>	1.2.11	EGY PÁLYA, melyet az INDULÁSI PONT és a CÉL PONT koordinátái adnak meg.
<b>RAJT&amp;CÉLVONALAK</b>	1.2.12	Egy 1 km-es szakasz melyek középpontjában az INDULÁSI, illetve a CÉL PONT helyezkedik el. Minden esetben az INDULÁSI vonal merőleges az elsőSZÁRRÁ, míg a CÉLVONAL merőleges az utolsóSZÁRRÁ. A Szabad befejezett távok esetében, ahol Indulási pontot használnak, a célvonal középpontja az indulási pont.

### 1.3. REPÜLÉSEL KAPCSOLATOS FOGALMAK

<b>INDULÁSI IDŐ és MAGASSÁG</b>	1.3.1	Az az időt és tengerszintfeletti magasságot (MSL), ahol a REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNY elindul, a REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNY típusa és a START PONT típusa határozza meg annak tekintetében, hogy: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Előre megválasztott indulási pont esetén, az INDULÁSI IDŐ és a TENGERSZINTFELETTI MAGASSÁG az INDULÁSI VONAL átlépésére vonatkoznak, amint a vitorlázógép átrepüli azt az első szárirányába.</li> <li>b. Amikor nincs megválasztott INDULÁSI PONT, akkor az INDULÁSI IDŐ és a TENGERSZINT FELETTI MAGASSÁG a LEOLDÁSI PONTRA vonatkoznak vagy az IDÓTARTAMRA és a SZABAD TÁVOLSÁGRA irányuló feladat esetén a FIX választott pontra a befejezést követően.</li> </ul>
---------------------------------	-------	--

<b>BEFEJEZÉS IDEJE és MAGASSÁGA</b>	1.3.2	Az az idő és tengerszintfeletti magasság (msl) ahol a REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNY befejeződik, a REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNY típusa és a START PONT típusa határozza meg annak tekintetében, hogy: <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Leszálláskor a BEFEJEZÉS IDEJE a leszállásideje, míg a BEFEJEZÉS MAGASSÁGA a landolás helyének msl tengerszint feletti magassága.</li> <li>b. Amikor a kiválasztott BEFEJEZÉSI PONT-ra van szükség, és zártpályás szabad távrepülés esetén, BEFEJEZÉSI IDEJÉT és MAGASSÁGÁT A vitorlázógép célvonalon történő átrepülése határozza meg az utolsó szár irányából.</li> <li>c. Amikor a kiválasztott BEFEJEZÉSI PONT-ra nincs szükség, a BEFEJEZÉS IDEJE és MAGASSÁGA a MoP indítása, a CÉLPONT lehet választott FIX vagy a leszállás ideje, amelyik előbb megy végbe.</li> </ul>
<b>IDŐTARTAM</b>	1.3.3	AZ INDULÁSI IDŐ ÉS A BEFEJEZÉS IDEJE közti eltelt idő.
<b>MAGASSÁGVESZTÉS</b>	1.3.4	AZ INDULÁSI MAGASSÁG mínusz a BEFEJEZÉS MAGASSÁGA. A MAGASSÁGVESZTÉSSEL kapcsolatban lásd 2.4.4, a rekord rekordrepülés esetén lásd a 3.1.5 bekezdésben.
<b>MAGASSÁGNYERÉS</b>	1.3.5	A rögzített magasságkülönbség a magas pont és az azt megelőző alacsony pont között
<b>MEGFIGYELÉSI ZÓNA KORREKCIÓ</b>	1.3.6	Minden henger típusú fordulópont esetén, a HIVATALOS TÁVOLSÁGOT 1 km-rel csökkenteni kell.
<b>HIVATALOS TÁVOLSÁG</b>	1.3.7	A feladat hossza csökkentve a megfigyelési zóna KORREKCIÓJA és/vagy a MAGASSÁGVESZTÉS korrekciója. A távokat a WGS84 ellipszoid alapján mérik.

## 1.4. JELVÉNY és REKORDKÖVETELMÉNYEK

1.4.1. **Általános:** Elektronikus repülési adat és deklaráció szükséges kivéve, ha valamilyen oknál fogva ezalól felmentést adnak. Egyes repülési teljesítmények korlátozottak a megrepülhető pályákat illetően ahogyan azt a 2.2 koszorújelvények és 3.1.5 és 3.1.6 rekordok bekezdésben egyenként le van írva.

### 1.4.2. Repülési teljesítmény típusok

<b>a. MAGASSÁGNYERÉS</b>	Az 1.3.5 Bekezdés alapján levezetett REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNY koszorújelvényért (lásd 2.2.1c, 2.2.2c and 2.2.3c) vagy egy rekordért (lásd 3.1.7a).
<b>b. ABSZOLÚT MAGASSÁG</b>	Egy REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNY az elérhető maximális magasságért (lásd3.1.7b).
<b>c. IDŐTARTAM</b>	Az ezüst koszorú (2.2.1b) vagy az arany koszorú (2.2.2b) megszerzéséért megrepült REPÜLÉSI TELJESÍTMÉNY.
<b>d. EGYENES TÁVOLSÁG</b>	Egy FORDULÓPONTOK nélküli ÚTVONAL, amely a LEOLDÁSI PONTNÁL vagy a kijelölt START PONTNÁL kezdődik.
<b>e. CÉLTÁVOLSÁG</b>	Egy FELADAT FORDULÓPONTOK nélkül, amely a kijelölt INDULÁSI PONTTÓL a kijelölt CÉL PONTIG tart.

<b>f. 3 FORDULÓPONTTÁV</b>	Egy PÁLYA a LEOLDÁSI PONTTÓL vagy a kijelölt INDULÁSI PONTTÓL minden típusú CÉL PONTIG egy, kettő vagy mindhárom kijelölt FORDULÓPONT-on keresztül, melyek bármilyen sorrendben érinthetők.
<b>g. HUOK FELADAT</b>	Egy ZÁRT PÁLYA mindössze egy kiválasztott FORDULÓPONTTAL.
<b>h. HÁROMSZÖG</b>	Egy ZÁRT feladat, AHOL 2 vagy 3 kijelölt FORDULÓPONTON át kell repülni a megadott sorrendben. 3 FORDULÓPONT kijelölése esetén a feladat távolsága a fordulópontok közötti lábak összessége
<b>i. SZABAD TÁVOLSÁG</b>	Egyfeladat, amely bármely INDULÁSI PONTTÓL bármely CÉL PONTIG tart.
<b>j. SZABAD TÁV 3 FORDULÓPONTTAL</b>	3 FORDULÓPONTOS TÁVOLSÁGI repülés minden vagy néhány útvonalpont meghatározásával.
<b>k. SZABAD HUOK</b>	A HUOKFELADAT esetében vannak előre megadott pontoknéhány vagy minden ÚTVONALPONT esetben.
<b>l. SZABAD HÁROMSZÖG</b>	A HÁROMSZÖG repülésben mindenen vagy több ÚTVONALPONTHOZ tartoznak előre megadott pontok

#### 1.4.3. Több útvonalpont használata

Egy FORDULÓPONTNAK koordinátái lehetnek ugyanazok, mint az INDULÁSI PONTÉ vagy a CÉL PONTÉ. Amennyiben egy ÚTVONALPONTOT kétszer használnak, abban az esetben a deklarációban is kétszer kell feltüntetni.



## Jelvények és rekord követelmények táblázata

Repülési teljesítmény	SC3	Használat	Nyilatkozat	TP MAX #		Indulási alternatívák			Befejező alternatívák			
				bejelentett	igényelt	Indulás	Fix	Indulási vonal	Landolás	Fix	Célvonal	
MAGASSÁG-NYERÉS	1.4.2a	Jelvény / Rekord	Igen, lásd 1.1.3	n/a		OK	n/a	n/a	OK			
ABSZOLÚT MAGASSÁG	1.4.2b	Csak rekord		n/a		OK	n/a	n/a	OK			
IDŐTARTAM	1.4.2c	Csak jelvény	Igen, lásd 2.4.1	n/a		OK			OK			
EGYENES TÁVOLSÁG <sup>(1)</sup>	1.4.2d		3		0	OK	Nem	OK	OK			
CÉLTÁV	1.4.2e	Jelvények vagy Rekordok	Igen, lásd 1.1.3 minden bejelentett útvonal-pont koordinátaival	0		Nem	Nem	szükséges	Nem	Nem	szükséges	
3TP TÁVOLSÁG	1.4.2f			3		3	OK	Nem	OK	OK		
Q&R TÁVOLSÁG <sup>(2)</sup>	1.4.2g			1		1	Nem	Nem	szükséges	Nem	Nem	szükséges
HÁROMSZÖG (2TP) TÁV <sup>(2)</sup>	1.4.2h			2		2						
HÁROMSZÖG (3TP) TÁV <sup>(2)</sup>		3		3								
SZABAD TÁVOLSÁG	1.4.2i	Rekordok	Igen, lásd 1.1.3 bejelentett útvonalpont koordináták opcionálisak	0		OK			OK			
SZABAD 3TP TÁVOLSÁG	1.4.2j			n/a		3	OK			OK		
SZABAD HUOK	1.4.2k			1		OK			Nem	Nem	szükséges <sup>(3)</sup>	
SZABAD HÁROMSZÖG	1.4.2l			3		OK			Nem	Nem	szükséges <sup>(3)</sup>	

### MEGJEGYZÉSEK:

- *n/a* – olyan követelményt jelöl, amely nem alkalmazható a vitorlázórepülő teljesítmény esetében.
- Írott és internetes deklaráció csak ezüst és arany koszorú jelvény igénylésére alkalmasak
- Ezüskoszorústáv esetében a célpont a leoldási és a felszállási ponttól legalább 50km-re kell legyen és ez bármilyen más teljesítmény részeként is lerepülhető

- (1) Az indulási pontot és koordinátáit a deklarációban fel kell tüntetni, kivéve ha a leoldást is használják.
- (2) A hurok és a háromszög sebesség rekordok esetében minden követelményt egyaránt alkalmazni kell
- (3) Amennyiben egy zártpályás szabad táv indulási ponttal rendelkezik, az a pont a célvonal középpontjává válik.

## 2. Fejezet

### JELVÉNYEK és ELJÁRÁSOK

Bizonyos koszorú jelvények esetén a távolságok kiszámítása, az adat és pozíció rögzítők kiértékelése tekintetében az Annex C ad tájékoztatást és példákat.

#### 2.0 ÁLTALÁNOS

- a. Az FAI ezüst, arany, gyémánt és diploma szerző repülések megfelelnek a nemzetközi repülési szabványoknak. Ezeket a Nemzeti Repülő Szövetség jutalmazza, regisztrálja, a pilóta nevének, nemzetiségének és a repülés dátumának, részleteinek megtartásával.
- b. A repülőgépben felszerelt repülés- és/vagy pozíció rögzítők számától függetlenül, csak azok) kerülhetnek kiértékelésre, amelyeket felszállás előtt a hivatalos megfigyelő (OO) erre kijelölt. Minden további FR és PR referencia 2. és 4. fejezetben kizárólagosan az ellenőrzött eszközökre vonatkozik.
- c. A versenyrepülések során elnyerhető jelvény igénylése érdekében, a versenyszabályzatot figyelmen kívül hagyva ezen szabályzat (Kódex) követelményeinek kell megfelelni.
- d. Minden jelvényt szerző repülés esetén a pilótának egyedül kell tartózkodnia a vitorlázó repülőgépben.

#### 2.1 JELVÉNYDIZÁJN



**Ezüst Jelvény**



**Arany Jelvény**



**3 Gyémánt Jelvény**  
(1,2 gyémántos hasonló)



**750+ km Jelvények**  
1000 km-es jelvény,  
a többi hasonló

## 2.2 JELVÉNY KÖVETELMÉNYEK

**2.2.1. Ezüst Jelvény** Az Ezüst Jelvények megszerzéséhez az alábbi teljesítményt kell nyújtani:

- a. **EZÜSTTÁV:** Egy egyenes táv, amely a leoldási ponttól és a felszálláshoz szükséges kigurulás kezdőpontjától egyaránt legalább 50km-re lévő célpontig tart.

Az ezüstkoszorú igényelhető bármilyen annál hosszabb távra. Az Ezüst távot tilos más pilóta segítségével teljesíteni. Lásd SC3C-2.3.

- b. **EZÜSTIDŐTARTAM:** Legalább 5 órás időtartam repülés
- c. **EZÜSTMAGASSÁG:** Az önerőből nyert magasság minimum 1000 méter.

**2.2.2. Arany Jelvény** Az Arany Jelvények megszerzéséhez az alábbi teljesítményt kell nyújtani:

- a. **ARANYTÁV:** A repülési táv minimum 300 km az 1.4.2d és az 1.4.2h bekezdésekben foglaltak alapján.

- b. **ARANYIDŐTARTAM:** Legalább 5 órás időtartam repülés
- c. **ARANYMAGASSÁG:** Az önerőből nyert magasság minimum 3000 méter.

**2.2.3. Gyémántok** Három Gyémánt feladat létezik, mindegyik az Ezüst és az Arany jelvényeken felüli teljesítmény. Minden Gyémántot egyenként kell elérni az alábbi teljesítmények egyikének teljesítésével:

- a. **GYÉMÁNT CÉL:** Hurok távrepülés (1.4.2g) vagy háromszög (1.4.2h) teljesítménnyel, minimum 300 km. A háromszög geometriát illetően nincs korlátozás.
- b. **GYÉMÁNT TÁV:** Minimum 500 km az 1.4.2d és az 1.4.2h Bekezdéseknek megfelelően.
- c. **GYÉMÁNT MAGASSÁG:** Az önerőből nyert magasság minimum 5000 méter.

**2.2.4. FAI Diploma repülés** Minimum távolság 750 km, ami 250 km-es távokkal növekszik. A 1.4.2d és a 1.4.2h Bekezdésekben leírtak szerint bármilyen pálya használható. Az oklevél akkor ítéhető oda, ha a differenciális távolság kisebb, mint a megrepült távolság.

**2.2.5. Gyémánt és Diploma regisztráció** Mindhárom Gyémánt vagy a Diploma repülés teljesítésekor a NAC-nak továbbítani kell a nemzeti nyilvántartásba (2.0a) bekerült eredményt a FAI részére a record@fai.org e-mail címre. A FAI regisztrálja a pilóta nevét a nemzetközi nyilvántartásba és átadja a pilótának a Diplomát.

### 2.2.6. Az FR&PR eszközök ellenőrzése és megengedett felhasználása

Az OO feladata ellenőrizni (2.0b) minden FR és PR eszközt azok gyártási számának és típusának feljegyzésével, továbbá megvizsgálni, hogy az eszközök telepítése a jóváhagyási dokumentumban meghatározott módon történt-e. Mindezekon felül:

- a. Az Ezüst vagy Arany jelvények igénylését vagy 1-es, 2-es, 3-as szintű adatrögzítővel (FR) vagy a nemzeti szövetség által engedélyezett pozíció rögzítővel (2.6.) lehet igazolni.
- b. A Gyémánt jelvények igényléséhez szükséges a GFAC által jóváhagyott FR eszköz (1,2,3 szint)
- c. A Diploma repülőkhöz szükséges a GFAC által jóváhagyott FR eszköz (1,2 szint).

## 2.3 DEKLARÁCIÓ KÖVETELMÉNYEK

Minden FR vagy PR által rögzített koszorújelvény igényléshez 1.1.3. szerinti deklaráció szükséges. Minden távolsági feladathoz, kivéve a céltávot, a deklarációnak az útvonalpontok koordinátáit is tartalmaznia kell. A deklarációnak minden FR és/vagy PR esetében meg kell egyeznie, a kvételt a 2.3b bekezdés taglalja.

- a. Az írott, vagy az internetes deklaráció választható az ezüst és az aranykoszorúk esetében beleértve a NAC által jóváhagyott helyzetrögzítők és az adatrögzítők használatát. Ez a típusú nyilatkozat minden korábbi FR vagy PR deklarációt helyettesít. Az 1.1.3 bekezdésben foglalt tartalom mellett, tartalmaznia kell a pilóta és az OO aláírását, az aláírás dátumát és idejét és a használt FR-t vagy PR-t. Mind a nyomtatott, mind az internetes nyilatkozat, ami egy adott repülésre szól és az igényléssel együtt kell benyújtani.
- b. A nem megfelelő nyilatkozat érvénytelenné teszi a Gyémánt vagy Diploma igénylését. Amennyiben az FR vagy PR által rögzített Ezüst vagy Aranyrepülés adatfájl hiányos, vagy abban rossz pilóta név és/vagy repülőtypus és egyedi azonosító kód szerepel, a 4.4.2c bekezdésben található OO korrekciós tanúsítványát kell beadni az igényléshez szükséges anyagokkal együtt.
- c. Gyémánt és Diplomaszerző repülések esetében szükség van egy FR által generált deklarációra, vagy több FR eszköz volt használatban, a deklarációnak minden FR esetében egyformának kell lennie.

*SC3C-2.6 általános megjegyzésekkel ír a deklarációról, az SC3C-6.4 pedig deklaráció formátumáról (.jgc fájl) a 4. Függelék pedig egy írott formátumú deklaráció mintát foglal magában. Az FR rögzítési folyamatáról és a deklaráció dátumának és idejének rögzítéséről az FR gyártójának használati útmutatójából tájékozódhat.*

## 2.4 REPÜLÉS BIZONYÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS KÖVETELMÉNYEK

Az OO hitelesíti a kérelmet a NAC számára (4.3.1-től 4.3.5-ig, és 4.4.1. bekezdés).

- a. Adatelemzésre az alábbiakat választják ki: magasságyerés, Ezüst/Arany Időtartam, Ezüst/Arany Távolság kérelmek, egy nem ellenőrzött FR vagy PR eszközből származó .jgc fájl alapján. Amennyiben lényeges rögzítési hibák, hiányok találhatóak a fájlban, akkor egy kiegészítő fájl is szükséges egy másik eszközből. Amennyiben FR és PR eszközt is használtak a repüléshez, az adatelemzésre az FR eszköz adatait kell beküldeni.
- b. Ha egy deklaráció szükséges, akkor az írott nyilatkozat eredeti példányát, míg az internetes nyilatkozat másolatát a kérelemhez csatolni kell.
- c. A Gyémánt Céltáv, Gyémánt Távolság, és Diploma kérelmek esetében minden használatban lévő FR eszköztől készült .jgc fájlt csatolni kell.

**2.4.1. Az Idő Bizonyítása** A GPS időhöz kapcsolódó adatait alá kell támasztani egy független felszállási idő igazolással. Az adatrögzítés sűrűsége minden használatban lévő FR vagy PR esetén minimum percenként 1 alkalom. Az 5 órás feladat FR vagy PR használata nélkül is teljesíthető, amennyiben egy OO folyamatosan felügyeli a repülést a 4.3.2 bekezdésben foglaltaknak megfelelően.

**2.4.2. A Pozíció Bizonyítása** Az Ezüst és Arany repülések pozíciós adatait egy FR vagy PR eszköznek kell rögzítenie. Gyémánt és Diploma repülések esetén FR eszköz használható.

- a. **LEOLDÁSI PONT:** A leoldási pontot (vagy az MoP stop-ot) a rögzített fedélzeti adatokból kell származtatni. MoP hiányában a leoldás után a pilótának lejjebb kell ereszkednie vagy egy éles fordulót kell tennie, ezzel elérve, hogy az adat mutassa a leoldási pontot. Ebben az esetben a leoldási pontot a süllyedés vagy a forduló kezdetétől számítják (lásd SC3C-10.8b).
- b. **INDULÁSI/CÉLVONAL:** Abban az esetben, ha az indulási és/vagy célvonalra szükség van, az FR vagy PR eszköz által rögzített pozíció adatnak mutatnia kell azt, amikor a gép átlépi azokat az 1.3.1 bekezdésben foglaltak szerint.
- c. **ELÉRT FORDULÓPONTOK:** Az FR vagy PR eszköznek mutatnia kell, hogy egy fix-et rögzített a Megfigyelési Zónában vagy egy egyenes vonalat az egymást követő fixek között a Megfigyelési Zónán keresztül.
- d. **CÉLPONT:** A Célpont pozícióját a GPS adatai mutatják.

**2.4.3. A Magasság Bizonyítása** A GPS magasságok WGS84 Ellipszoidot használnak, mint a GPS magasság nullapontját.

- a. Minden használatban lévő FR kalibrációs tanúsítványának másolatát a kérelemhez csatolni kell. A nyomásmagasság bizonyítását a kalibrációs diagram adatai alapján kell javítani abban az esetben, ha a pontos magasság a kérelemhez elengedhetetlen (lásd 4.3.4c).
- b. A repülőgép magasságát az indulási vagy a célvonal keresztezésekor egy lineáris interpolációval kell meghatározni az utolsó fix a vonal átlépése előtt és az első fix a vonal átlépése után.
- c. Ha a PR barometrikus adatai nem elérhetőek vagy az FR kalibrációs periódusa lejárt, a GPS magassági adatai felhasználhatók az Ezüst és az Arany követelményekhez, amennyiben a 100 méteres hibahatár életbe lép a Kódex minden nyomásmagasság követelménye esetén. (példa: a magasságnövekedés legalább 1100 méter az Ezüst magasság esetében). Az SC3C-3.3-ben található példa.

#### 2.4.4. Magasságvesztés Korlátai

- a. Abban az esetben, ha a táv nagyobb, mint 100 km és ahol az LoH (magasságvesztés) a barometrikus adatok szerint meghaladja az 1000 métert vagy a GPS adatai szerint a 900 métert egy olyan módosítást kell végezni, amely során a többlet LoH százszorosát ki kell vonni az útvonal hosszából.
- b. Abban az esetben, ha a táv 100 km vagy kevesebb, és ha az LoH (magasságvesztés) a barometrikus adatok vagy a GPS adatok szerint 1%-kal haladja meg a távot (1%, a táv kevesebb, mint 100 m) a repülés nem érvényes.

**2.4.5. Repülés folytonossága** Az FR vagy PR adatoknak mutatniuk kell azt, hogy a repülés véhezvitele közben nem történt leszállás és az MoP-t nem használták. A magassági adatok megszakadása nem ellenkezik a repülés folytonosságának bizonyításával akkor, ha az OO vagy a NAC meggyőződik arról, hogy kritikus fontosságú adat nem hiányzik és a bizonyíték vitathatatlan marad. A repülés folytonosságának bizonyítéka megbecsülhető a GPS magasság adataiból.

**2.4.6. Barometrikus kalibráció időszaka** Az FR vagy a PR barometrikus rögzítő funkcióját (amennyiben rendelkezik ilyen funkcióval) hitelesítettnek kell lennie a repülést megelőzően 5 éven belül, vagy hitelesíteni kell a repülést követően 2 hónapon belül.

**2.4.7. MoP bizonyíték** Az OO-nak össze kell vetnie a jóváhagyási dokumentumot minden MoP adatot rögzítő eszközzel és tanúsítani azokat a módszereket, melyekkel meg tudják határozni azt, hogy a repülés ideje alatt a gépben nem üzemelt az MoP.

## 2.5 A POZÍCIÓ RÖGZÍTŐK HASZNÁLATA

- a. Számos GPS eszköz képes a pozíciójuk koordinátáit rögzíteni. Amennyiben ez az adat átkonvertálható .igc formátumba, a NAC-nak engedélyezni kell ezen pozíció rögzítők (PR) használatát, melyeket az Ezüst vagy Arany jelvényért repülő repülőgépek vízszintes pozíciója érvényesíthető. Magasság bizonyítása 2.4 Bekezdésben foglalt korlátozások kikötéseivel is lehet.
- b. A NAC köteles elfogadni az őket érintő hatás-és felelősségi körön belül a PR specifikus típusait, továbbá a jelenlegi listát frissíteniük kell. Az IGC weboldalán megtalálható, amelyet csak az adott PR eszköz adataival kell kiegészíteni, módosítani. A PR jóváhagyási dokumentumnak eleget kell tenni a Sportkódexben foglaltaknak, melyet a az IGC weboldalára a GFAC töltött fel.
- c. Az adott PR eszköz jóváhagyási folyamatát megelőzően a NAC-nak konzultálnia kell a GFAC-vel, ugyanis az eszközzel lehetnek ismert problémák, vagy az eszköz már bizonyítottan nem tesz eleget az IGC szabályainak és eljárásainak. A PR működést érintő irányelvek és a jóváhagyási folyamat megtalálható az SC3C-6.2. és 6.3 bekezdésekben.
- d. Azon repülési adatrögzítők (FR), melyek elvesztették az IGC jóváhagyását, azonban rendelkeznek NAC engedéllyel használhatóak PR eszközként, amennyiben a 2.5e és a 2.5f bekezdésben foglaltaknak eleget tesznek.
- e. Bármely PR, amely régebbi fixekre alapozva középérték számolásával és egyéb becslésekkel képes becsült fixeket felmutatni elfogadható, amennyiben a becslési funkciót kiakpcsolják. Az OO köteles a kikapcsolás folyamatát felügyelni vagy jóváhagyni, hogy ez a funkció ki lett kapcsolva a repülés előtt.
- f. A PR-ból származó adatot a lehető legpontosabban .igc formátumba kell konvertálni. Minden konvertáló programot jóvá kell hagynia a NAC-nak és felügyelnie kell, hogy a legelső transzfer után az .igc fájl ne változzon.

## 3. Fejezet

### REKORDOK és REKORD ELJÁRÁSOK

*Ez a fejezet az igazoláshoz szükséges rögzítő típusokról és bizonyítékokról, számításokról szól. A C Függelék példákat hoz az egyes módszerekről.*

#### 3.0 ÁLTALÁNOS

- a. A pilóta köteles érvényes FAI Sport Engedéllyel rendelkezni, melyet a NAC vagy a FAI(GS-3.1) állított ki.
- b. A Világ vagy Kontinentálisrekord kérelmet a szervező NAC vizsgálja felül, hogy az megegyezik-e a Sporkódexben leírtakkal még mielőtt átadná azt a FAI-nak. *Megjegyzés: a nemzeti rekordokat a saját, oda tartozó NAC kontrollálja és szigoríthat vagy eltérhet a Világ vagy Kontinentális rekordoktól.*
- c. A Kontinentális régiók a GS-2.5 -ben jelennek meg azzal a kivétellel, hogy Oroszország 61 fokban keleten Ázsiához csatolódik. Az a repülő, amely a kontinensek között átlépi a határt, annak az területnek a szabályai alapján lesz elismerve, ahol felszállt.
- d. A fedélzeten lévő repülést rögzítő eszközök (FR) számától függetlenül kizárólag a rögzítés céljából jóváhagyott, a pilóta által a felszállást megelőzően kiválasztott és egy OO által bevizsgált (vagyis ellenőrzött) eszköz használható a 3. és 4. fejezetben ismertetett repülési távolság bizonyítékaként.
- e. A versenyen elért eredmény kérelmezéséhez a Kódex szabályait kell betaranni, függetlenül a versenyszabályzattól.
- f. Abban az esetben, ha bárki, aki részt vesz a kérelem változtatásában, el akar titkolni valamit vagy bármely más módon elferdíti a bizonyítékot hamisítás céljából a record kérelem törlődik. A FAI azon személy(ek) SportEngedélyét visszavonja és végérvényesen vagy akár időszakosan eltörölhet bármely díjat, rekordot, címet, stb. A NAC-nál kérelmezhető az OO(k) megbízatásának törlése, amennyiben ez szükséges (lásd 4.2.2.)

#### 3.1 REKORD KATEGÓRIA, OSZTÁLY ÉS TÍPUS

A rekord kategória a pilótára vonatkozik, a rekord osztály a repülőgépre és a rekord típus a kérelmezett vitorlázórepülő teljesítményre. Amennyiben egy új rekord csoport vagy típus kerül megalkotásra, a minimum teljesítményszintet az IGC-nek kell meghatározni és kitenni a FAI weboldalára.

**3.1.1. Pilóta kategória** Általános kategória, mely magában foglalja az összes pilótát. A női kategóriákban minden fedélzeten tartózkodónak nőnek kell lennie.

**3.1.2. Rekord osztály** Az OO köteles igazolni, hogy a rekord repüléshez felhasznált gép eleget tesz a rekordosztály besorolást érintő szabályzatainak, továbbá igazolnia kell az 5.3 FAI D Csoport-ra vonatkozó szárnyfeszítáv méreteket az alábbi csoportokban:

- a. **SZABAD (DO)** bármely vitorlázógép.
- b. **15 MÉTER (D15)** bármely vitorlázógép, melynek szárny szélessége nem haladja meg a 15000mm-t
- c. **13,5 MÉTER (D13)** bármely vitorlázógép, melynek szárny szélessége nem haladja meg a 13500mm-t
- d. **ULTRALIGHT (DU)** bármely vitorlázógép, melynek felszállási súlya nem haladja meg a 220 kg-ot. (A MICROLIFT vitorlázógép egy olyan ULTRALIGHT melyek szárnyterhelése nem haladja meg a 18 kg/m<sup>2</sup>. Ebben az esetben nincs külön rekord).

### 3.1.3. Többszemélyes vitorlázógépek

- a. Amikor egy többhelyes vitorlázógépet használnak, minden személyzeti tagot fel kell tüntetni a deklarációban, a kérelem lapján teljes névvel fel kell tüntetni és minimum 14 éves kort be kell töltsék. Csak azokat a személyeket említik meg a FAI rekord regisztrációban, akik rendelkeznek érvényes Sport Engedéllyel.
- b. Abban az esetben, ha többülékes vitorlában a pilóta és a személyzet Világ vagy Kontinentális rekordot kérelmeznek, akkor csapatként kerülnek elbírálásra. Minden személyzeti tagnak Sport Engedéllyel rendelkezni és a kérelmet a gépparancsnok pilóta nevében kell regisztrálni.

**3.1.4. Rekord megjelölés** A vitorlázógépek rekordját egy betűkből álló kóddal jelölik, melynek első betűje a FAI által megállapított, a vitorlázórepülés számára: (D), majd a csoport jelölése és végül a pilóta kategóriája (nő vagy férfi):

- |  |                                   |
|--|-----------------------------------|
| a. Szabad Osztály vitorlázórepülő rekord | az O betű hozzáadásával jelölt    |
| b. 15m Osztályvitorlázórepülő rekord     | a 15-ös szám hozzáadásával jelölt |
| c. 13.5m osztály vitorlázórepülő rekord  | a 13-as szám hozzáadásával jelölt |
| d. Ultrakönnyű vitorlázórepülő rekord    | az U betű hozzáadásával jelölt    |
| e. Általános vitorlázó pilóta rekord     | a G betű hozzáadásával jelölt     |
| f. Női vitorlázó rekord                  | az F betű hozzáadásával jelölt    |

*Példa: D13F*

*Vitorlázás, 13.5 méteres osztály, Női*

**3.1.5. Táv rekordok** Az új rekord kérelem esetén a rekordnak a jelenlegi rekord értékét 1 km-el meg kell haladnia. Amennyiben a startvonal és a célvonal közötti magasság csökkenés (LoH) meghaladja az 1000 métert, az elért eredményt **100 (LoH - 1000m)** méterrel csökkenteni kell a hivatalos távolság eléréséhez).

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| a. Céltáv               | A start és a célpont teljesítése fordulópontok nélkül (TPs)                    |
| b. Szabadtáv            | Bármely start pont és célpont fordulópont nélkül.                              |
| c. Hurokrepülés         | Zárt pálya meghatározott starttal/céllal, mindössze 1 fordulópont kötelező.    |
| d. Szabad hurok feladat | Zárt pálya 1 választott fordulópont fix pozícióból.                            |
| e. 3 TP táv             | Leoldási vagy deklarált statponttól a célpontig, 1-3 megjelölt fordulóponttal. |
| f. Szabad 3 TP táv      | Start, cél és 1-3 fordulópont a pozíció fixek közül választva.                 |
| g. Háromszögtáv         | Zárt pálya, megjelölt start/cél 2 vagy 3 megjelölt fordulóponttal.             |
| h. Szabad háromszög táv | Zárt pálya 2 vagy 3 választott fordulóponttal.                                 |

**3.1.6. Sebességrekordok** Az új rekord kérelemnek a jelenlegi értéket 1 km/h-val kell felülmúlnia. Amennyiben a start ponttól a célpontig a magasság csökkenés több, mint 1000 méter, a kérelem érvénytelen.

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| a. Hurok feladat      | A 3.1.5g-nek megfelelő pálya 500 km-es távon vagy 500 km többszörösén.  |
| b. Háromszög sebesség | A 3.1.5g-nek megfelelő pálya 100, 300, 500, 750, 1250 km távokon, vagy az 500 km többszörösén. Egy rekordot a deklarált útvonalra lehet igényelni, továbbá bármely rövidebb háromszögre a megfelelő háromszög szárhossz követelményeknek megfelelően. |



**3.1.7. Magasságrekordok** Egy új rekord kérelemhez a nyomásmagasság jelenlegi értékét 1%-kal kell meghaladni vagy GPS esetén 150 m-el. A magasság rekordok a szabad osztályú vitorlázó repülőgépekre korlátozódnak.

- a. Magasságnyerés Lásd 1.3.5.
- b. Abszolút magasság Az elindulási magassághoz képest az emelkedési magasságnak minimum 5000 méternek kell lennie.

**3.1.8. Háromszög geometria** Háromszög és szabad háromszög útvonalak esetében, melyek 750 km hosszúak vagy annál rövidebbek, egyik szár hossza sem lehet rövidebb az útvonal 28%-ánál. Azon pályák esetében, melyek 750 km-nél hosszabbak a szárak hossza az útvonal 25 és 45%-a közé kell eszen.

## 3.2 DEKLARÁCIÓS KÖVETELMÉNYEK

A rekord repülésekhez szükséges az FR által rögzített deklaráció (1.1.3), a deklarációban előforduló hibák a kérelmet érvénytelenítik. A többüléses vitorlázók esetében a deklarációban meg kell adni a társ pilóta nevét is. Több FR használata esetén, a deklarációknak meg kell egyezniük a kérelem érvényessége érdekében.

*Megjegyzés: Az SC3C-2.6 bekezdésben az általános megjegyzések találhatóak a deklarációkat illetően, továbbá a 6.4 bekezdésben a deklaráció formátumáról (.igc fájl). A FR eszközhöz tartozó Használati útmutatóban található arról információ, hogy az FR milyen módszerrel rögzíti a deklaráció dátumát és idejét.*

## 3.3 REPÜLÉS BIZONYÍTÁSI KÖVETELMÉNYEK

Az OO a NAC részére a 4.2.3b pont szerint, a 4.3.1 bekezdéstől a 4.3.5 bekezdésig és a 4.4.1 bekezdésben foglaltaknak megfelelően igazolja a kérelmet. A kérelemhez az FR eszközből származó .igc fájlt is csatolni kell. (Magassági rekord kérelemért lásd a 3.3.3b bekezdést). Az OO-nak kötelessége felügyelnie (3.0d) minden FR eszközt azáltal, hogy feljegyzi azok típusát és sziériaszámát és a releváns jóváhagyási dokumentumoknak megfelelően felügyeli a telepítést.

**3.3.1 Pozíció bizonyítása** A pozíció bizonyítását az .igc fájlból kell származtatni.

- a. LEOLDÁSI PONT A pozíció adatainak tisztán jelölnie kell a leoldási pontot (vagy az MoP leállítását). Amennyiben nem használnak MoP-t, a pilótának a lehető leghamarabb ereszkednie kell vagy egy éles fordulót tennie. A leoldási pont a forduló vagy a süllyedés kezdetétől számítandó. *Lásd: SC3C-10.8b.*
- b. INDULÁSI/CÉLVONAL Ahol az indulási és/vagy a célvonal használata kötelező, a pozíció adatainak azt is mutatnia kell, hogy a vitorlázórepülő mikor lépte át azokat (1.3.1 és 1.3.2 bekezdés)
- c. ELÉRT FORDULÓPONTOK A megjelölt fordulópontok esetében, a pozíciós adatoknak mutatniuk kell, hogy a Megfigyelési Zónában egy fix rögzítésre került, vagy egy egyenes vonal az egymást követő érvényes fixek között a Megfigyelési Zónán belül van. Amennyiben nem kötelező megjelölni Fordulópontot, a fixet a repülést követően választják ki.

**3.3.2 Időbizonyíték** A repülőgép indulási vagy célvonal áthaladási idejét lináris interpolációval kell meghatározni: az utolsó fix a vonal átlépése előtt és az első fix a vonal átlépése után. Az adatrögzítés gyakoriságát minden FR esetében minimum 1x percenként gyakoriságra kell beállítani.

**3.3.3 Magasságbizonyíték** A GPS magasságok WGS84 Ellipszist használnak, mint a GPS magasság nullapontját.

- a. 15,000 méterig a használatban lévő FR nyomásadatait kell figyelembe venni.
- b. 15,000 méter felett, A GPS magassági adat az IGC által elfogadott Nagy Magasság Repülés Rögzítő (HAFR High Altitude Flight Recorder) használatából eredeztethető. A HAFR-al kapcsolatos további kérdések esetén a B Függelékben (SC3B), C Függelékben (SC3C), és az IGC által jóváhagyott Repülés Rögzítők Műszaki Előírása dokumentumban található választ. (Technical Specification for IGC-approved Flight Recorders)
- c. A magassági repülések esetében mind a GPS magasságot és a nyomásmagasságot rögzíteni kell. A GPS eredménynek és a nyomásmagasság eredményének meg kell egyeznie annak érdekében, hogy a bizonyítékban ne keletkezzen anomália.
- d. A magasságnyerés rekordjának kérelme esetén egy 15,000 méter feletti magasság elérésekor, az alacsony pont bizonyítéka szintén a GPS magasság adataiból származik.
- e. Az indulási vagy célvonal áthaladásakor a magasságot egy lineáris interpolációval kell meghatározni az utolsó fix a vonal átlépése előtt és az első fix a vonal átlépése után.

### **3.3.4 Repülési folytonosság**

- a. A repülési adatoknak mutatniuk kell azt, hogy a lebegés végrehajtása közben nem történt leszállás vagy az MoP-t nem használták.
- b. A barometrikus adatok megszakadása nem ellenkezik a repülés folytonosságának bizonyítékával akkor, ha az OO vagy a NAC meggyőződik arról, hogy kritikus fontosságú adat nem hiányzik és a bizonyíték vitathatatlan marad. Több FR használata esetén a 4.3.4 bekezdés lép érvénybe, amennyiben a benyújtott .igc fájlok között eltérést találnak.

*A repülési folytonosságot bizonyítását a GPS magasság adataiból is ki lehet venni.*

### **3.3.5 Barometrikus kallibráció időszaka**

A táv és sebesség kérelmek esetében a kérelemhez használt FR barometrikus funkcióját a repülést megelőző 5 éven belül vagy a repülést követő 2 hónapon belül hitelesíteni kell. Mindkét kallibráció szükséges a magasság és a magasságnyerés rekordok esetében is, mindkét esetben a kedvezőtlenekkel kalkulálva. A kallibrációs igazolásról egy másolatot is kell csatolni minden olyan FR esetén, amelynek .igc fájlját felhasználják az adatanalízis során. A nyomásmagasságot a kallibrációs diagram adatai alapján kell javítani (lásd 4.3.4c).

### **3.3.6 Propulziós bizonyíték és MoP rögzítő eljárások**

Az OO köteles igazolni a D Record Formanyomtatványban (lásd. 3.6), azon módokat, melyekkel meg lehet állapítani, hogy az MoP rögzítő jól működött-e.

### 3.4 FAI RECORD KÉRELEM ŰRLAPJAI

A FAI-nak benyújtott kérelmek esetében az IGC által jóváhagyott FAI kérelem űrlapját kell használni. Az űrlapok az IGC weboldalán elérhetők: <https://www.fai.org/igc-documents>– itt a “Records”-ra majd a “Record Claim Forms”-ra kell kattintani. Az űrlapok nyomtatott formában is elérhetők a FAI és a NAC irodákban. A nemzeti rekordokat illetően a NAC-nak jogában áll saját űrlapot kiadni, amely hasonlít a FAI verzióra.

*Megjegyzés: a kérelmezett rekord értékek pontosságát és precízióját illetően használja a SC3-1.7 bekezdést.*

- a. **A Űrlap** Abszolút magasság vagy Magasságnyerés rekordok (csak Open class részére)
- b. **B Űrlap** Távolsági rekordok
- c. **C Űrlap** Sebességirekordok
- d. **D Űrlap** Motoros vitorlázórepülő rekordok. Az űrlap a többi űrlap kiegészítője, amennyiben a kérelem ezt megköveteli.
- e. **E Űrlap** Minden részt vevő NAC-nak kell kitölteni, a kérelem aktájához szükséges.

### 3.5 A KÉRELMEKET ÉRINTŐ IDŐ LIMIT

A rekord kérelmet a [record@fai.org](mailto:record@fai.org) by címre kell küldeni, melyet a NAC ellenőriz. A Szervező NAC-nak, vagy OO-nak és a FAI-nak hét napon belül meg kell kapnia a kérelmet. Egyedi körülmények esetén az IGC elnöke hosszabbítást engedélyezhet. A szervező NAC -nak a repüléstől számított 120 napon belül továbbítania kell a kérelem dokumentációját a FAI részére, kivéve, ha az IGC Elnöke engedélyezte eme idő kiterjesztését (GS-6.8.1).

## 4. Fejezet

### HIVATALOSMEGFIGYELŐK és ENGEDÉLYEK

#### 4.1 NEMZETI REPÜLŐSPORT ELLENŐRZÉS

A Nemzeti Repülősport Ellenőrzés (NAC) adminisztratív felelősséggel bír a nemzeti sport légi tevékenységei iránt, mint pl. a Sport Engedélyek kiadásáért. A nemzeti rekordok érvényesítését és egyéb felelősségeket gyakran a nemzeti vitorlázórepülő testületnek adják át. Az SC3 és SC3C dokumentumokban a NAC valamelyik testületére hivatkozik. Lásd SC3C-1.2 és a 1.3 a NAC által ajánlott gyakorlatok.

- a. **SZERVEZŐ NAC** A pilóta nemzetiségétől és tartózkodási engedélyétől függ, hogy melyik NAC felelős az adott pilótának Sport Engedélyt intézni, a pilóta eredményeit igazolni és Világ vagy Kontinentális versenyek esetében elküldeni a rekordot kérelmező dossziét a FAI részére, attól függetlenül, hogy a rekordkísérlet hol történt
- b. **ELLENŐRZŐ NAC** Amikor egy rekord vagy jelvény repülésre egy másik országban került sor, mint a szervező NAC saját országa, akkor abban az esetben a vendéglátó ország tartozik ellenőrizni a repülést. Az OO-val való személyes találkozót (a repülést megelőzően) az ellenőrző NAC jelöli ki, hogy az ő nevében eljárhasson. Az OO az összeállított kérelmet rögtön az ellenőrző NACnak is küldheti, miután az ellenőrző NAC felülvizsgálta a kérelmet és jóváhagyta a szervező NAC-nak, hogy a repülés legálisan történt.
- c. Amennyiben az adott országban nincs ellenőrző NAC vagy inaktív, a szervező NAC-nak kell ellenőrizni a jelvény és rekord repüléseket. Amennyiben a szervező NAC nem biztos az ország FAI státuszát illetően, az alábbi e-mail címen érdeklődhet: [sports@fai.org](mailto:sports@fai.org) (vagy a [sec.gen@fai.org](mailto:sec.gen@fai.org) amennyiben a FAI Sport nem elérhető).

#### 4.2 OO KÖVETELMÉNYEK

**4.2.1 Időpont és ítékezés** OO-t a szervező NAC jelöli ki és ő joghatóságán belül intézkedik. Az OO eljárhat az ellenőrző NAC nevében is, amennyiben erről a NAC hivatalos engedélyt ad ki (lásd4.1b).

A versenyek igazgatói, akiket a FAI vagy a NAC választott ki, OO-ként léphetnek fel a jelvény és rekord repülések esetében a verseny ideje alatt.

**4.2.2 Kötelesség** A FAI megbízottjaként az OO felügyeli a FAI jelvényes rekord kísérleteket és egyéb, a NAC által meghatározott vitorlázórepülő teljesítményeket is. Az OO kötelességeinek megsértése esetében az OO kijelölését vissza kell vonni.

### 4.2.3 Kompetencia

- a. Az OO-nak ismernie kell a Kódexet és a vonatkozó repülési szabályokat, továbbá rendelkeznie kell a megfelelő integritással és kompetenciával azok felügyeléséhez és bizonyításához. A NAC jóváhagyása előtt az OO-nak képzést kell kapniuk.

*Az SC3C-1.3 bekezdés ajánlott gyakorlatot ad a NACnak OO adminisztrációt illetően.*

- b. Az OO-nak rendelkeznie kell a NAC által kibocsátott írott engedéllyel, amennyiben Világ és Kontinentális rekord ügyében kíván eljárni. Korábbi tapasztalat a jelvényekkel és a rekordokkal kapcsolatos ügyintézésben előfeltétel. Az engedély része kell, hogy legyen a kérelemnek FAI rekordok E Part 1.
- c. Az OO-nak jrtasnak kell lennie a problémák értékelésében, ahogyan azt az SC3C-10.8 dokumentumban meg van írva. Az OO-nak ismernie kell, vagy a pilótának elérhetővé kell tennie számára bármely használatban lévő repülésrögzítő GFAC jóváhagyási dokumentumait, és/vagy az ellenőrző NAC jóváhagyási dokumentumot bármely használatban lévő pozíciórögzítőre.

### 4.2.4 Összeférhetetlenség

Minden személynek, aki részt vesz az adatok érvényesítésében és a kérelem elfogadásában meg kell felelni a FAI Etikai Kódexének, és az érvényesítési eljárásban tárgyilagosan eljárni a Kódexben szereplő szabályok, előírásoknak megfelelően. Ezt figyelembe véve a Világ és Kontinentális rekord kérelmek elbírálásában nem vehet részt olyan, akinek személyes érdeke fűződik bármely esethez, továbbá az OO-k nem járhatnak el olyan rekord vagy jelvény kísérletben, amiben pénzügyi érdekük van, vagy ahol pilótaként vagy utasként résztvesznek.

*Megjegyzés: A vitorlázógép tulajdonlása nem számít pénzügyi érdeknek. Lényegében, pénzügyi vagy más jelentős növekedés nem lehet következménye a sikeres kérelem elbírálásának az OO vagy más érintett személy részéről.*

## 4.3 REPÜLÉSELLENŐRZÉS

### 4.3.1 Repülést megelőző ellenőrzési teendők

Amennyiben az OO jelen van a felszálláskor, akkor meg kell erősítenie a pilóta nevét és a vitorlázórepülőgép típusát. Amennyiben az OO jelenléte nem biztosítható, az OO-nak biztosítania kell az FR és PR eszközöket a repülőgépben (lepecsételés). Mindkét esetben az OO felelős a teljesítményt felügyelni és a segédmotoros gépek esetén a MoP szenzorok megfelelő használatát.

*Ref: FR jóváhagyó dokumentumok és az SC3C-7.3a; 2.2.6 & 2.4.7 a jelvények; 3.3 & 3.3.4 a rekordok esetében*

### 4.3.2 Felszállás és leszállás

A készülékektől függetlenül igazolja az időt, a felszállás helyét, a pilóta nevét, a repülőgép típusát és egyedi azonosítóját. Ezüst/Arany időtartam repülést folyamatosan felügyeli az OO, a leszállás ideje szintén szükséges (lásd 4.4.2d igazolás).

### 4.3.3 Repülés utáni ellenőrzési teendők

Minden FR (vagy PR) esetében az OO köteles megvizsgálni az eszközök megfelelő felerősítését a gépre és felügyelni az adatátvitelt. A kérelem benyújtását az OO végzi vagy egy másik képzett személy, aki benyújthatja:

- Az eredeti adatot a memória eszközön. Ebbe beletartozik az .igc fájl és az eszköz fájlja az eredeti formátumában (ha az ettől eltérő). A leszállást követően a lehető leghamarabb el kell intézni az adatátvitelt minden eszközről. A kérelemnek magában kell foglalnia minden analízisre elküldött .igc fájlhoz tartozó kallibrációs igazolásának egy másolatát.
- A megfelelő kérelem formátum, beleértve az OO bizonyítékát, miszerint a manuálisan rögzített repülési idő és hely megegyezik az FR/PR adataival.

**4.3.4 Adatelemzés** A NAC által kiválasztott személynek az alábbiak szerint kell elemezni az adatokat:

- a. A kérelemben szereplő repüléshez tartozó .igc fájl(ok)nak és az eredetileg FR és PR készülékekből átvitt fájl(ok)nak azonosnak kell lennie. Amennyiben az .igcfájl egy el nem ismert, a kérelemhez nem jóváhagyott szintű eszközből származik, az adatelemzéshez nem lehet felhasználni. Minden az adatokból származó mérést és számítást úgy kell elvégezni, hogy az a pilóta számára a legkevésbé legyen kedvező. Elvégzendő az adatok sértetlenségének vizsgálata a megfelelő érvényesítő program használatával, illetve a repülés folytonosságának vizsgálata.
- b. Az elért útvonalpontokhoz tartozó fixeket az FR vagy PR eszközből szerzett bizonyíték alapján kell igazolni. Amikor több eszköz is használatban van, akkor az eltérések kockázata nő, ebben az esetben a 4.3.5 bekezdésben foglaltakat kell érvényesíteni. Minden repülési adatot érintő méret vagy kalkulációs pontatlanság a pilóta maximális hátrányaként értelmezendő. Elemzési útmutató a SC3C-10 bekezdésben.
- c. A koszorújelvény és a távolsági record kérelmek esetén a nyomásmagasságot a kalibrációs adatokkal pontosítani kell, amennyiben szükséges. Amikor egy rekord kérelem miatt abszolút magasságot kell meghatározni, a nyomásmagasságot a nem standard légköri nyomásra korrigálni kell. Útmutatás a SC3C 3.5 és 3.6. bekezdésben.

### 4.3.5 Több eszköz közötti fájl eltérések

- a. Amennyiben kicsi eltérés van a pilóta adataiban, az OO-nak egy közleményt kell csatolnia, amelyben elmagyarázza, hogy pl. "J. Jones" és "James L. Jones" ugyanarra az emberre utal.
- b. Amennyiben egy eszköz által szolgáltatott .igc fájlban az adathiány több, mint 1 perc vagy több rövidebb hiány fordul elő, egy másik eszköz adatait kell felhasználni a repülés folytatásának igazolásához.
- c. Amennyiben az eszköz pontossága az időt, pozíciót vagy magasságot illetően eltérő végeredményekhez vezet, azt az eredményt kell használni, amely a kérelemnek a legkedvezőtlenebb.
- d. Amennyiben egy FR/PR eszköz egy útvonalpont hiányát mutatja, míg a másik eszköz egy teljesen megfelelő teljesítményt mutat, az útvonalpontot elértnek, érvényesnek kell tekinteni.
- e. Több FR használata esetén bármely tárolt koordináta eltérés, mely az eszköz típusától függ maximum +/- 0.001 perc lehet minden útvonalpontnál.

## 4.4 IGAZOLÁSOK

Az igazolás egy olyan írott megállapítás, melyet csak az a személy írhat alá, akinek első kézből van ismerete arról, hogy az a megállapítás igaz. Az előre nyomtatott kérelem és a csatolmányként benyújtott kérelem esetében is kötelező egyértelműen utalni a repülésre, megadni a kötelező információkat és a megfelelő személy aláírásával ellátni. A hanyag igazolások vagy a szándékos elferdítés a NAC által büntetést von maga után.

**4.4.1 OO igazolás** Egy repülési kérelemben több mint egy OO bevonása lehetséges. A több igazolással járó kérelmek az bizonyítékokat az érintett OO-ek igazolják. A hitelesítő OO a kérelemben szereplő összes OO-tól bekéri az előzetes tanúsítványokat, majd kiegészíti és igazolja az információkat a FAI rekord kérelmek űrlapjain vagy a NAC specifikus jelvény kérelem űrlapjain. A kallibrációs tanúsítványok kivételt képeznek., Bármely személy, aki aláírja a tanúsítványt köteles megadni a nevét, címét és amennyiben lehetséges az elérhetőségét, telefonszámát vagy email címét. A hitelesítő OO-nek meg kell tennie a következőket:

- a. felülvizsgálnia repülés előtti nyilatkozatot.
- b. felülvizsgálni a kérelem fizikai bizonyítékait (4.3.4).
- c. kiértékelni a repülés adatait az .igcfájlról.
- d. megerősíteni, hogy minden vonatkozó OO ellenőrzési feladat el lett végezve (4.3)
- e. megszerezni a szükséges igazolásokat, melyeknek listája a 4.4.2-ben található, ellenjegyzi azok kitöltöttségét és egyezését a kérelemmel.

### 4.4.2 Igazolások

- a. **A törvényi szabályozásnak megfelelő pilótaengedély (szakszolgálati engedély)** Minden kérelem esetén a pilóta igazolja, hogy a repülés a Kódexben megírtak szerint ment végbe, a repülőgép a gyártója által előírtak és a nemzeti működési korlátozásainak megfelelően lett üzemeltetve, továbbá a nemzeti repülési szabályzatban foglaltak sem sérültek (légtér, éjszakai repülés, stb.).  
*A rekordokat illetően, ez az igazolás az IGC A, B és C Űrlapján található meg.*
- b. **OO IGAZOLÁS** Ezen igazolás az ellenőrzési feladatokat foglalja magában és azok elvégzésének dátumát, aláírást és annak az OO-nak a számát, aki elvégezte a feladatokat. Adott kérelem esetén több OO-tól is származhat az igazolás.
- c. **OO KORREKCIÓS IGAZOLÁS** Ez az igazolás azonosítja a vitorlázó repülőgépet és a pilótát a NAC kérelem hivatalos elfogadásához Ezüst vagy Arany jelvény kérelem esetén, amennyiben a megadott adatok nem lettek megfelelően megadva vagy tárolva az FR vagy PR eszközön.
- d. **FELSZÁLLÁS** Ez az igazolás nyilatkozik a felszállás idejéről és helyéről.
- e. **KALLIBRÁCIÓS IGAZOLÁS** A rögzítő FR vagy PR intervallumokban lejegyzett hibája található az érvényes kallibrációs igazoláson, amely magában foglalja a laboratórium logóját és nevét. Az igazolásnak az alábbiakat kell tartalmaznia:
  - FR vagy PR modell és sorozatszám, és annak a nyomáskülönbség skálája.
  - kallibráció dátuma
  - kallibrációs táblázat
  - dátum, név és a kalibrációt végző aláírása.
- f. **POZÍCIÓRÖGZÍTŐ IGAZOLÁS** Ez az igazolás kijelenti, miszerint a PR eszköz esetében a becsült fixek rögzítése a kérelmezett repülés esetében nem volt lehetséges. Lásd 2.5e.

## 5. Fejezet

### VITORLÁZÓREPÜLŐ OSZTÁLYOK

#### 5.1 A CSOPORT DEFINÍCIÓKAT ÉRINTŐ VÁLTOZÁSOK IDŐ PERIÓDUSA

A minimum periódus a bejelentés és az új verseny, rekord csoport, vagy egy már létező csoport szabályainak változtatásának implementációja között nem telhet el 4 év. Kisebb változtatásokra, melyek nem igényelnek tervezői változtatást általában 2 évet adnak. Az IGC csökkentheti a teljesítési időt különleges esetekben.

#### 5.2 OSZTÁLY DEFINÍCIÓK

- |        |  |   |
|--------|--|---|
| 5.2.1  | <b>Nyitott osztály</b>                   | Nincsenek korlátozások  |
| 5.2.2  | <b>20 méteres<br/>többüléses osztály</b> | Az egyetlen korlátozás a maximum fesztávolsága 20,000 mm lehet és két személyt szállíthat   |
| 5.2.3  | <b>18 méteres osztály</b>                | Az egyetlen korlátozás a maximum fesztávolság 18,000 mm lehet.  |
| 5.2.4  | <b>15 méteres osztály</b>                | Az egyetlen korlátozás a maximum fesztávolság 15,000 mm lehet.  |
| 5.2.5  | <b>13,5 méteres osztály</b>              | Az egyetlen korlátozás a maximum fesztávolság 13,500 mm lehet.  |
| 5.2.6. | <b>Standard osztály</b>                  |   |
|        | a. <b>WINGLETEK</b>                      | A fesztávolság nem lehet több 15,000 mm-nél. A csúrlólap kicserélésén kívül bármely más a szárnyprofil érintő változtatás tilos. Az emelkedést növelő eszközök használata tilos, még akkor is, ha azok nincsenek működtetve |
|        | b. <b>LEVEGŐ FÉK</b>                     | A vitorlázórepülőket fel kell szerelni levegő fékekkel, melyeket nem lehet a teljesítmény fokozására felhasználni. Kihúzható ernyők használata tilos  |
|        | c. <b>KERÉK</b>                          | A futóművet rögzíteni kell vagy visszahúzhatóvá kell tenni. A landoláshoz használt fő keréknek minimum 300 mm átmérőjűnek és 100 mm szélesnek kell lenni.   |
| 5.2.7. | <b>Club osztály</b>                      | A vitorlázógépnek a hendikepp elfogasott listáján szerepelnie kell  |

#### 5.3 SZÁRNYFESZTÁV MÉRETEI

A szárny fesztáv - a verseny- és minősítési osztályok szerinti szabályozásnak való megfelelés érdekében - a maximális távolság két, szárnyai csúcspontjában összeérő és a szimmetrikus kialakítású vitorlázórepülővel párhuzamos repülőgép között, amelyek jellemzője, hogy mindegyik szárnyuk súlya a szárny töltetlen formájának felvételét segíti elő.

*Megjegyzés: A tehermentesített alak a vitorlázó tervezésétől függ, de alapvetően a kilépőél egyenes a szárnyhossz mentét követve.*



## INDEX

### A

adatelemzés	
repülésrögzítő .....	4.3.4
több mint egy FR használata esetén .....	2.5.3c, 3.3,4.3.4
adatgyűjtésarány .....	2.4.1, 3.3.1
Aranyjelvény követelmények .....	2.2.2

### B

befejezés	
magasság és idő .....	1.3.2, 2.4.3b
vonall .....	1.2.12
pont .....	1.2.10
bizonyíték	
magasság .....	2.4.3,3.3.3
hamisítás .....	3.0f,4.4
propulziós módszerek .....	2.4.2, 3.3.6,4.3.1
pozíció .....	2.4.2,3.3.2
idő .....	2.4.1, 3.3.1

### D

deklaráció	
tartalom .....	1.1.3,2.3,3.2
internet .....	2.3a
többFR .....	2.3, 3.2
pilóta/vitorlásadathiba .....	2.3b, 4.4.2c
Diploma, követelmények .....	2.2.4
diszkriminációmentesség .....	4.2.4

### F

fix	
definíció .....	1.2.7
befejezési pont .....	1.2.10c /10d
indulási pont .....	1.2.9c / 9d
földgeodéziai modell .....	1.3.7
folytonos repülés .....	2.4.5, 3.3.4
fordulópontok, többféle használata .....	1.4.3
FR adatgyűjtési ráta .....	2.4.1, 3.3.1

### G

geodéziai dátum, WGS84 .....	1.3.7
GPS	
definíció .....	1.1.4
magasságrögzítő 15,000 m felett .....	3.3.3b
magasságot használó PR adat .....	2.4.3c
Gyémántok	
jóvá hagyási szint .....	2.2.6b
regisztráció .....	2.2.5
követelmények .....	2.2.3

### H

háromszög geometriai rekordok .....	3.1.8
hivatalostáv .....	1.3.7,3.1.5
HivatalosMegfigyelő (OO)	
kinevezés és törvénykezés .....	4.2.1
kompetencia .....	4.2.3
diszkriminációmentesség .....	4.2.4
feladatok .....	4.2.2
nemzetközirekordjóvá hagyás .....	4.2.3b
feladatok megsértése .....	4.2.2,4.4
hurok rekordok .....	1.4.2g / 2k

### I

idő bizonyíték .....	2.4.1,3.3.1
időtartam	
nem szükséges deklaráció .....	2.4.1
OO által ellenőrzött .....	4.3.2
igazolások	
rep.való alkalm. igazolása .....	5.1.6
légnyomásrögzítő kalibráció .....	4.4.2f
pilóta jogszabálymegfelelés .....	4.4.2a
indulás definíciói	
magasság és idő .....	1.3.1, 2.4.3b
vonall .....	1.2.12
pont .....	1.2.9

## J

### jelvények

regisztráció .....	2.0a
követelmények.....	2.2

## K

### kallibráció

magasságkorrekció.....	3.3.6
kallibráció nélküli használat .....	2.4.3c
FR időszakok.....	2.4.6,3.3.5
beadvány .....	2.4.3a,3.3.5

### kérelmek

FAI rekord űrlapok .....	3.4
beadvány .....	3.5

### kibocsátópont

definíció .....	1.2.8
pozícióbizonyíték .....	2.4.2a, 3.3.2a

### korlátok

kallibrációs idő .....	2.4.6,3.3.5
rekord kérelem benyújtása .....	3.5

## L

lábhossz korrekció .....	1.3.7
leszállás, tanúsítvány .....	4.4.2e

### levegőnyomás rögzítése

kallibrációsigazolás .....	4.4.2f
kallibrációsidőszak.....	2.4.6, 3.3.5

## M

### magasság

abszolút .....	1.4.2b
bizonyíték .....	2.4.3,3.3.3
rekordkategóriák.....	3.1.7
módosítás, kalkuláció .....	2.4.4,3.1.5/6,3.3.6
növekedés, definíció.....	1.3.5
csökkenés, definíció .....	1.3.4
margin using PR data .....	2.4.3c
magasságnövekedés, definíció.....	1.3.5, 1.4.2a

### magasságvesztés

definíció .....	1.3.4
távolsági rekordok .....	3.1.5
korlátok.....	2.4.4
sebesség rekordok .....	3.1.6
megfigyelési zóna(henger).....	1.2.6a
megfigyelési zóna (szektor) .....	1.2.6b
megfigyelési zóna korrekció.....	1.3.6

## N

Nemzetközi Légisport Ellenőrzés (NAC) feladatai... 4.1
--

## O

OO tevékenységeinek igazolása.....	4.4.2b
osztályok, FAI definíciók .....	3.1.2,5.2

## P

### pozíciós bizonyíték

átlagolás(becslés).....	2.6.2
repülés rögzítőadatelemzés.....	2.4.8,3.3.8

### pozíció rekordok

definíció .....	1.1.6
PR használata .....	2.5
PR korlátozásai .....	2.3a

### propulziós módszerek

ellenőrzés MoP rögzítővel .....	2.4.7,3.3.6
rekorder, definíció.....	1.1.8

## R

### rekordok

kategóriák, osztályok, típusok.....	3.1
kérelem űrlapok .....	3.4
nyilatkozatok.....	3.1.4
magasság kötelező alsó határa .....	3.1.7
táv kötelező alsó határa.....	3.1.5
sebesség kötelező alsó határa .....	3.1.6
többhelyes követelmények .....	3.1.3
beadványok időkorlátozása .....	3.5

repülés folyamatosága .....	2.4.5,3.3.4
repülés rögzítő	
elfogadási dokumentumok 2.2.6, 2.4, 3.3, 3.3.3b	
OO felügyelete alatt .....	2.0b,3.0e
társpilóta megnevezése .....	3.1.3
adatelemzés .....	2.4.8,3.3.8
FR eszközök közötti ellentét .....	2.4, 3.3, 4.3.5
használat szintjei .....	2.2.6
több mind egy használata .....	2.0b,2.4, 3.4
pozíció bizonyíték .....	2.4.2, 3.3.2
világrekord ellenőrzése .....	3.0c
repülési tevékenységek, típusaik .....	1.4.2

## **S**

sport engedély .....	3.0b
SportKódex ÁltalánosBekezdése .....	1.0.1
szabálykövetés .....	4.4.2a

## **T**

több FR használata .....	2.0b,3.0e
többszemélyes vitorlázógépek .....	3.1.3,3.2

## **Ú**

útvonalpontok	
koordináták .....	1.1.3
maximum engedélyezettszám .....	1.4.2
többszörös felhasználás, táblázat .....	1.4.3
útvonalpontok koordinátái .....	1.1.3

## **Z**

zártpálya, definíció .....	1.2.1
----------------------------	-------