

Regler for Danmarksmesterskabet 2004 i Hanggliding.

I. GENERELLE REGLER.

01. Officielle regler:

Konkurrencen afholdes efter FAI's Sporting Code, General Section og Section 7.

02. Adgang:

Ved benyttelse af optræk.

Enhver med et gyldigt SAFEPRO Rating 5, samt luftfarts ansvarsforsikring og medlemskab af en klub under DHPU kan deltage.

Deltagerne udtages ud fra det foregående års åbne ligaturnering.

Ved benyttelse af bjergstart.

Enhver med et gyldigt SAFEPRO Rating 54 eller 54 med bjergflyvningserfaring, samt luftfarts ansvarsforsikring og medlemskab af en klub under DHPU kan deltage.

Deltagelse er åben for alle der opfylder ovenstående krav.

Herudover kan DHPU's bestyrelse udvælge enkelte egnede piloter, herunder piloter fra talentgruppen, afhængig af personlige præstationer og under hensyntagen til ledige pladser.

Ikke danske statsborgere kan deltage på lige fod. De skal selvfølgelig kvalificere sig på normal vis, men de kan ikke nomineres som Danmarksmester.

03. Tilmelding:

Tilmelding skal ske i henhold til offentliggjort sidste frist for tilmelding. Piloter, der tilmelder sig senere end sidste frist, samt indbetaler deltagergebyr senere end sidste frist, er ikke berettiget til deltagelse i DM. Dog kan DHPU's bestyrelse dispensere for disse regler, hvis særlige forhold taler herfor.

04. DM-gennemførelse:

Danmarksmesterskabet afvikles over 1 til 4 afdelinger.

Hvis der er gennemført mindre end tre heat og dagsvinderne tilsammen har scoret mindre end 750 point, vil eventuelle reservedag(e) bliver taget i brug. Nomineringen er officiel, når der er opnået en samlet antal dagspoint på 750 point og minimum 2 gyldige heat er gennemført.

05. Vinger:

Vinger skal være af typen FAI class 1.

De skal opfylde FAI / CIVL's regler for deltagelse i CAT1 konkurrencer.

Der må kun flyves i samme model (type og størrelse) under hver enkelt DM-afdeling.

Dog kan vingen udskiftes ved evt. havari eller anden særlig grund, hvis dommerstabens godkendelse herfor foreligger.

06. Udstyr:

· Højdemåler.

· Hver pilot skal bære hjelm og redningsskærm.

· Udløsesystemet skal være et gennemprøvet system.

· Garmin GPS til kontrol af vendepunkter og tidtagning.

Før afdelingens første heat skal serienumre på den (de) GPS som en pilot ønsker at bruge, registreres hos konkurrenceledelsen.

Piloten som deltager i optræks DM for første gang kan bruge et 24x36 mm databack kamera med en brændvidde på 30-60 mm til fotografering og dokumentation af

opgaven. Udgifter til film og fremkaldelse afholdes af piloten. Databack enheden skal være plomberet af en person udpeget fra konkurrenceledelsen. Det er pilotens ansvar at få plomberet eller kontrolleret plomberingen på sit kamera inden heat start.

Hvis der ingen piloter bruger kamera, kan der ses bort fra alle henvisninger til dette i reglerne.

Ved afvikling i bjerge kan kun benyttes GPS.

07. Dommere / Jury og safety komite:

Dommerstaben udvælges før hver enkelt DM-afdeling og er en selvstændig ledende, voterende og dømmende jury. Dommerstaben består af en gruppe på tre personer uden for DM-deltagelse (må ikke være officials) , hvoraf den ene er formand. Stabens medlemmer har lige stemmeret. Juryen vælger selv sin juryformand (se vedr. protest).

Hvis der er jury medlemmer der ikke kan træffes, skal det forsøges at skaffe andre flyvekyndige personer uden for konkurrencen. Hvis ikke dette er muligt, kan personer der er aktive i konkurrencen vælges, hvis de implicerede parter kan godkende jury sammensætningen.

En safety komite kan oprettes hvis det skønnes formålstjenesteligt. Den bør bestå af erfarne piloter med lokal kendskab, hvis det er muligt. Medlemmerne må ikke være i top 5 i konkurrencen. Deres opgave vil være at rådgive meetdirectoren før starten af dagens heat.

08. Protest:

Protest er forbeholdt enhver deltagende pilot og skal indgives skriftligt til Meetdirectoren eller dennes stedfortræder senest kl. 9.00 dagen efter det aktuelle heat. For sidste konkurrencedag oplyses sidste frist for indgivelse af protest af ledelsen.

Enhver protest skal afgøres inden næste dags første briefing.

Protester skal vedlægges kr. 100, som tilbagebetales, hvis protesten eller dele af denne tages til følge. Tages en protest til følge, afgør dommerstaben konsekvensen af denne. Protest vedr. fortolkningen af de officielle regler vurderes og afgøres af jury'en. Juryformanden sammensætter, belærer og leder en jury bestående af ikke mindre end 3 personer uden for konkurrencedeltagelsen. Der kræves 2/3 stemmeflertal i en jury, for at en protest eller dele af denne omhandlende fortolkning af de officielle regler, kan tages til følge.

09. Regelændring:

Hverken dommerstaben eller andre kan ændre eller udvide pointberegningsreglerne under afholdelse af Danmarksmesterskabet.

Regelændring i øvrigt må kun ske, hvis DHPU bestyrelses godkendelse heraf foreligger.

10. Overtrædelser:

Hvis det konstateres, at en pilot overtræder gældende regler for VFR-flyvning eller overtræder reglerne i vores BL, diskvalificeres piloten for det aktuelle heat.

Hvis en pilot flyver mere end 300 m ind i / under en TMA (eller Lign. område**) eller lander mere end 300 m inde under en TMA, uden tilladelse fra konkurrenceledelsen, diskvalificeres vedkommende fra det pågældende heat.

Hvis en pilot uden tilladelse lander / flyver i en kontrol-zone (CTR eller lign. område**) eller mere end 3 km inde i en TMA, diskvalificeres pågældende pilot fra DM-afdelingen og vil ikke kunne lave fri-flyvning under denne.

** Hvis der er andre typer af luftrum i det område hvor DM afdelingen afholdes, kan konkurrenceledelsen under briefing, definere om de skal respekteres som TMA eller CTR.

De fastlagte procedurer for spil/biloptræk skal følges nøje. Piloter, der ikke følger de officielle procedurer eller snyder i heatopgaver eller udviser usportslig optræden, kan af konkurrenceledelsen diskvalificeres fra et heat eller helt udelukkes fra Danmarksmesterskabet af jury'en.

II. PRAKTISK AFVIKLING.

11. Transport:

Transport under konkurrencen arrangeres af konkurrenceledelsen.

12. Bevismateriale:

Konkurrenceledelsen skal forlange, at piloterne fremlægger dokumentation for flyvningen.

GPS dokumentation:

Der kan pt. kun bruges Garmin GPS'er. Da vi ikke har soft / hardware til andre.

Piloter der ønsker at bruge eTrex modeller, skal selv medbringe PC kabel.

Vigtigt! Se hvorledes GPS'en skal sættes op i [bilag 1](#).

Startområde / Startgate:

Der kan defineres en startgate eller en stor startcylinder.

Startgaten defineres med radius på mellem 0,5 til 5 km fra et fastpunkt (f.eks. Tages gård). Hvis dette punkt tjener som fotostartgate skal det også være velegnet til luftfoto. Når startgaten forlades sidste gang, starter tidtagningen.

Den store startcylinder defineres med en radius fra første vendepunkt eller fra målet. Når piloten første gang flyver ind i startcylinderen, starter tidtagningen. Der skal også defineres et punkt/genstand der er velegnet til start foto.

Der kan i stedet defineres et startområde, omkring startstedet. Hjørnerne og siderne i dette område kan tjene som startgates til startfotos.

Fotos skal tages efter FAI's regler i sektion 7.

Vendepunkter: (Std. 0,4 Km)

Der defineres en cylinder med radius på mellem 0,2 til 5 km omkring vendepunktet. Når blot trackloggen viser at en del af denne cylinder har været gennemfløjet, vil vendepunktet blive godkendt.

Vendepunkter skal være velegnet til luftfoto Fotos skal tages efter FAI's regler i sektion 7. (se pkt. 20)

Mål (Std. 0,2 Km)

Der defineres en cylinder med radius på mellem 0,2 til 0,8 km omkring målet, radiusen vil fungere som måltærskel. Når blot trackloggen viser at måltærsklen har

været krydset flyvende, vil flyvningen blive godkendt. Første trackpoint inden i cylinderen vil tælle som tiden i mål.

Målet skal der være et velegnet til luftfoto. Fotos skal tages efter FAI's regler i sektion 7.

Det skal fremgå af GPS'ens tracklog at vendepunkter og mållinier har været korrekt passeret. Der må højst være 15 minutter mellem trackpoints, medmindre der er briefet om andre retnings linier ved opgave briefing. F.eks. kan Konkurrence ledelsen kræve en min, kvalitet af tracklog på en del af ruten, f.eks. ved flyvning tæt på specielle luftrum. (30-45 sek. mellem trackpoint)

Det er kun tilladt at flyve hele opgaven en gang pr dag.

GPS'en afleveres til konkurrenceledelsen umiddelbart efter dagens opgave, eller efter deres anvisninger.

Debutanter kan til optræks DM anvende filmdokumentation:

Kameraet skal opfylde Sporting Coden's specifikationer. Der benyttes, hvor intet andet er angivet, negativ farvefilm 24x36 mm 100-200 ASA.

Databackenheden skal indstilles til: (Dag) + timer + minutter.

Hvert heat skal indeholde billeder af:

- 1) Pilotnummer og pilotportræt
- 2) Starttavle med dato og heat nr./opgave og radiostyret ur.
- 2a) Startgaten taget fra luften. (Hvis ikke dette foto tages, vil starttavle fotografiet med tid gælde)
- 3) Vendepunkter og mål i henhold til FAI Sporting Code Sektion 7.
- 4) Billeder af dragen på jorden på landingsstedet med kendemærker af landskabet.
- 5) Uret skal min fotograferes 2 gange før filmen afleveres.

Benyttes to kameraer, følger reglen for film 2 reglerne for film 1. Dvs. samme fotooptagelser. Film 2 afleveres kun, hvis film 1 viser fejl eller ikke alene retfærdiggør pilotens flyvning.

Samme film kan bruges til flere dages konkurrencer.

Når piloten ønsker at aflevere sin film, afleveres det plomberede kamera til en af konkurrenceledelsen udpeget person. Der så skal kontrollerer tilbage spoling og udtagelsen af filmen.

Såfremt piloten ikke har databack på backupkameraet, vil tiden på en evt. Barograf blive godtaget. Tiden vil være fra start til piloten igen står på jorden.

Piloten skal selv sørge for software og hardware.

13. Briefing:

Før hvert daglige heat informeres piloterne om vejrudsigter, heattype, startrude samt andre flyvetekniske og sikkerhedsmæssige forhold. Startruden og evt.

startrækkefølgen oplyses mindst 60 min., før ruden åbnes (dog helst senest til morgen-briefing). Briefingen om dagens opgave skal være afsluttet minimum 15 min., før startruden åbnes. Se dog afsnit 17 ang. "Early bird". Ved briefing om dagens opgave skal der registreres, hvilken piloter der er tilstede. Dette kan evt. ske ved navne opråb.

Konkurrenceledelsen skal sørge for at en ajourført liste med officielle vendepunkter og andre koordinater, er tilgængelige for piloterne.

14. Start:

Ved optræk er antallet af starter inden for startruden er ikke begrænset, så længe piloten lander inden for det fastsatte landingsområde.

Hvis det er praktisk muligt, kan konkurrenceledelsen tilbyde 1 omstart ved start i

bjerge.

15. Startorden:

Ved brug af optræk placeres deltagerne efter lodtrækning i 2 grupper.

I hver gruppe foretages desuden en lodtrækning om dagens startrækkefølge.

I første heat starter gruppe 1 først og i andet heat gruppe 2 først osv. gennem konkurrencen.

Startrækkefølgen kan ikke ændres under afviklingen af et heat, med mindre en pilot ikke ønsker at starte.

Hvis piloten ikke ønsker at starte, eller han ikke er fuldstændig klar (udført liggeprøve), før han går ind på startpladsen, eller starten ikke er påbegyndt senest 60 sekunder efter starttilladelse fra startlederen, mister piloten sin startplads, og placeres på ventelinjen udenfor startordenen.

Ønsker piloten imidlertid at starte igen, vil han få sit nummer bagest i den udtrukne startrækkefølge for hele gruppen.

Når der er 3 på hinanden flg. piloter, der trækker sig i startrækken, kan den næste pilot få op til 5 minutter, til at gøre sig klar til start.

Efter en pilot er startet, placeres hans nummer på ventelinjen. Hvis alle piloterne har frasagt sig deres start-tur, får første frivillige lov at starte først. Startrækkefølgen efter ham vil være den trukne orden. Piloten skal informere startledelsen om, at vedkommende ønsker at starte

Hvis ingen piloter ønsker at starte i en 10 minutters periode, suspenderes den udtrukne startrække. Herefter vil piloterne starte i den rækkefølge de melder klar til at starte.

Deltageren har ret til omstart foran rækkefølgen, hvis tovet knækker eller hvis fejl i biloptrækssystemet forårsager en afbrudt start.

Ved bjergstart kan piloten starte valgfrit inden for rudens åbning. Piloten skal henvende sig til en af konkurrenceledelsen udpegede starthjælpere. Efter liggecheck kan piloten starte når det ikke generer andre piloter.

16. Heatopgaver:

Der gives kun én opgave pr. dag. Denne vil indeholde et af følgende punkter:

- A) Målflyvning på tid.
- B) Ud og Hjem flyvning på tid.
- C) Trekant flyvning på tid.
- D) Fri distance evt. med vendepunkter.

Alle opgave kan suppleres med speedsections.

Beskrivelse og udmåling som i Ligaregler.

Minimumsdistance for heatopgaver, hvori indgår mål, skal være 40 km.

En speed-section skal være min. 25 % af opgavens længde.

Erfarne piloter kan, hvis konkurrenceledelsen skønner det nødvendigt, være med til at stille de enkelte dages opgaver.

17. Pointtildelingen:

LO. Alle piloter som laver optræk/starter får dagens min. distance. Normalt 5 Km ved optræk og 10 Km ved bjergstart. (registreres i GAP som "Landed out")

DNF. Piloter, der har været tilstede til opgave briefing, men ikke startet.

ABS (Absent). Piloter der ikke har været tilstede til opgave briefing. Piloter der ikke er tilstede men alligevel starter inden for startrudens åbning, vil dog som min. få dagens min. distance..

Diskvalificerede piloter skal registres som ikke deltagende i dagens heat og kan ikke overfører flyvningen til ligaen.

Der gives point efter GAP pointberegningssystemet.

Før starten af hvert DM fastlægges variablerne. Samtidig forklares deres indvirkning på point tildelingen.

Vejledende variabler:

Optræk: Min. distance 5 km., Norm. distance 40 km., 30-40 % piloter i mål, norm. tidsforbrug 2-3 tim. (ca. 25-30 km/t)

Bjerg: Min. distance 10 km., Norm. distance 55 km., 30-40 % piloter i mål, norm. tidsforbrug 1,5-2 tim. (ca. 35-40 km/t)

Hvis opgave stillerne i et heat med optræksstart vil bruge "Early bird" bonus, skal piloterne tilbydes starter i min. 1 time før rudens åbning

Ved startgatens åbning vil der blive udlagt et signal synligt fra luften.(f.eks. ved klubhuset)

Hvis opgaven / heatet bliver annulleret, bliver også udlagt et signal der viser dette og piloter i luften skal lande øjeblikkeligt.(f.eks. udlagt foran startstedet)

Hvis 2 piloter har point lighed ved et fuldt gyldigt mesterskabs afslutning, findes vinderen på flg. måde:

1. Bedst gennemsnitlige placering.
2. Kortest sammenlagt tid i luften på opgaver, som piloterne har gennemført.
3. Flest fløjne kilometer i konkurrencen.
4. Spotlandingskonkurrence, bedst af 3, eller i flere forsøg.

Kåring af samlet Danmarksmester. (Optræk + Bjerg DM)

Konkurrencerne normaliseres ved at vinderen får 1000 point og resten får forholdsmæssigt point efter dette.

Pointene lægges sammen, for at finde den samlede vinder. Ved point lighed, vinder den pilot der har flest point i optrækskonkurrencen.

18. Tids- og distancemåling:

Til beregning af tidspoint bruges der GPS. Debutanter kan bruge databack-kamera (Et kamera, der indprinter tiden på det færdige billede).

Tid måles fra startgaten via evt. vendepunkter til måltærskel i hele minutter.

Måltærskler skal fotograferes fra luften for at give tidspoint.

Piloter der passere startgaten efter den er "lukket", vil få start-tiden da den lukkede.

Hvis det skønnes fordelagtigt, kan konkurrenceledelsen lave faste interval starter.

Piloternes start tiderne vil så blive sat tilbage til den nærmeste interval tid. Tidsintervallet kan vælges fra 5 – 15 min.

Distancen bestemmes generelt ud fra GPS loggen. Piloten har ret til at få point efter den opnåede distance på opgaven. (dokumentation GPS, foto eller landingssted.)

Hvis en pilot er ude af stand til at logge (fotografere) hele turen, beregnes den gældende distance på følgende måde:

1. Total distance er distance fra startgaten gennem korrekt passerede vendepunkter til sidste vendepunkt i loggen (filmen), plus distancen til næste vendepunkt minus distancen fra dette vendepunkt og tilbage til pilotens landingssted.
2. Hvis der ikke er tracklog i GPS'en, beregnes distancen som værende til første vendepunkt minus distancen fra dette punkt til landingsstedet.
3. Hvis der ingen tracks er logget i GPS'en (billeder på filmen), får piloten mindste startpoint for det pågældende heat.

Alle distancer afrundes til nærmeste hele 100 meter.

En pilot der har passeret måltærsklen, skal lande mindre end 2 km fra målet for at score point i heatet. Medmindre at der er briefet om andet. Passage over åbent hav på mere end 3 km er ikke tilladt og vil resultere i reduktion af den fløjne distance hvor kysten forlades.

19 . Annullering af heat.

Konkurrenceledelsen kan i særlige situationer beslutte at aflyse/annullere et heat:

- 1) Hvis ikke alle deltagere har haft mulighed for at starte inden for dagens starttrude.
- 2) Hvis vejrforholdene har ændret sig så markant, at ikke alle piloter har haft mulighed for at starte under ens betingelser.

20. Procedurer ved biloptræk:

- BIL: 1) PILOT : "pilot klar til start og ophængt"
2) BIL : "bil klar til start - pilot ophængt"
3) PILOT : "kør ind - kør ind - kør ind"
4) BIL : (tænder nærløst og kører)

Piloten udløser, når han finder det gunstigst, hvis dette ikke er til ulempe.

Ved melding "vent - vent - vent" eller "klip - klip - klip" fra pilot eller starthjælper, nød udløser bilføreren snoren omgående, hvis bilen én gang under startforløbet er sat i bevægelse (pga. snorens elastikvirkning).

DM-lederen eller starthjælperen skal oplyses om evt. maksimalt tilladt tid på snoren.

Ved snorebrud SKAL piloten forsøge at flyve ind over pladsen og her udløse snoren således, at denne falder ned på pladsen. Piloten må ikke bringe sig selv i fare under denne manøvre og piloten skal være klar til, at udløse snoren hvis der på noget tidspunkt kommer øget modstand fra snoren.

En pilot, der foretager en korrekt manøvre som overfor beskrevet, er berettiget til at komme først i starttrækken, når han umiddelbart efter er klar til start.

Ovenstående procedurer kan ændres mellem to heats, hvis konkurrenceledelsen skønner dette nødvendigt for at opnå en smidigere afvikling af konkurrencen, når det samtidig sikres, at der ikke går på kompromis med sikkerheden.

Deltagende piloter kan stille forslag til konkurrencelederen vedr. ændring af procedurerne, men kun konkurrencelederen, der har det overordnede ansvar for afviklingen af DM, kan stadfæste en sådan procedure ændring.

21. Fotosektor:

FAI's regler for fotosektor: Sektoren beskrives af en kvadrant (90 gr. sektor) på jordoverfladen, hvor et nedre hjørne er placeret symmetrisk væk fra ideal rutes to ben. Hvis ikke andet bliver oplyst, er benenes længde 1Km. (Se FAI section 7.)

Under konkurrencer kan der vælges en anden fotosektor, hvis lokale forhold gør dette nødvendigt. De skal fotograferes, så det tydeligt fremgår, at de har været korrekt passeret.

HG DM 2004

Dansk Hanggliding og Paragliding Union

Bilag 1

Route + registrering:

Sørg for at være i "foto"sektor kontroller at GPS'en viser den rigtige retning og distance til vendepunktet / målet, brug evt. "Mark"+"Enter" til at lave ekstra "tracks". Men, de bliver kun accepteret hvis "Mark"+"Enter" sker sammenhængende, vent ikke med "Enter".

Brug gerne "Mark"+"Enter" før og efter passage af startgate, vendepunkter og passage af mållinien.

Hver gang de bruges, registreres tid og sted.

Det må anbefales at bruge "Goto" i stedet for "route". Garmin GPS'er laver ikke noget trackpoint når den skifter til næste punkt på ruten, som f.eks. MLR gør. Derfor er det ikke sikkert at der befinder sig et trackpoint inden for en vendepunkt cylinder, som kan bevise at piloten har været der. Med "Goto" kan man hele tiden se, hvor man er i forhold til vendepunktet.

GPS setup:

Track log.

768 track point	45 sek. som giver ca. 9½ timers track log (25 sek. ca 5 tim)
1024 track point	30 sek. som giver ca. 8½ timers track log (20 sek. ca 5½ tim.)
2048 trackpoint	20 sek. som giver ca. 11 timers tracklog (10 sek. ca 5½ tim.)

Hvis der nogen der vil sætte tiden yderligere ned, er det ok. Det giver den fordel, at der bliver flere registrerede punkter omkring "foto" sektorer. Men ved meget lange flyvninger risikerer man at miste start tidspunktet, pga. at de første tracks bliver slettet, når loggen bliver fyldt.

Husk at slette tracklog før hver start!!!

GPS'en skal indstilles på "FILL"(Fuld), så en flyvning ikke mistes hvis en pilot glemmer at slukke den.

Datum: European 1950

Det er kortformatet på PC'en på RCF, sørg altid for at få oplyst Datum sammen med koordinater, sæt Datum før du taster waypoints ind, der kan være 200 meter forskel. (Der bruges ofte WGS84 til andre konkurrencer.)

UTM/UPS:

Pga. der benyttes UTM i vores DM program og på liga rapporten.

(Der bruges ofte Geografisk grader og minutter til andre konkurrencer.)

Interface:

Når GPS'en afleveres for kontrol skal den være indstillet til:

GRMN/GRMN host (vært)

Det er for Pc'en kan kommunikere med GPS'en via stikket.

Metric (metrisk)

Vi bruger km.

Ekstra Waypoint:

Der skal være et waypoint der er defineret som flg.

Navn: Pilot

På RCF vil koordinaten være UTM: E 05.06.000 N 62.08.000

Description: (der hvor datoen står) Pilotens initialer(navn) + safepro nummer.

Dette er for at kunne se hvis GPS der kontrolleres.
(Men skriv bare navn på GPS'en alligevel)

Kontrol af tid og ruten (tracklog):

Ved indlevering af GPS til kontrol, må der kun være de vendepunkter som er udleveret af konkurrence-ledelsen, i GPS'en hukommelse. Undtaget her fra er naturligvis de vendepunkter som piloten har lavet med "Mark Enter" under opgaven. Piloten selv har pligt til at slette disse inden næste heat. Konkurrence ledelsen bestemmer hvordan vendepunkter skal navngives. Denne stave måde skal følges!!

Et eksempel på navngivning af vendepunkt:

HVI005 = Hvirring vejkryds 50 meter over havet

RCF090 = Regional Center Fasterholt 900 m over havet.

TMA:

BILE01 Den første koordinat fra midten af den nordlige Billund TMA mod øst. (East)

BILW01 Den første koordinat fra midten af den nordlige Billund TMA mod vest (West)

Det er tilladt komme med forslag til relevante nye "officielle" vendepunkter, som konkurrenceledelsen så vil godkende. Det kan f.eks. være TMA'er.

Bilag 2 (Oversat fra FAI reglerne Section 7)

Regler og teknikker I termik

Ud fra erfaringer hos mange piloter og officials ved kategori 1 konkurrencer, er det klart at en hel del piloter ikke ved, hvordan man flyver effektivt og sikkert i termik, sammen med en større gruppe piloter. På trods af CIVL kvalifikationskravene for at deltage ved disse konkurrencer, træner ikke alle landene den rette teknik og etikette, eller de kender ikke de generelt accepterede procedurer. For at forøge sikkerheden i konkurrencer, præsenteres hermed regler, som skal læses og forstås af alle piloter, som deltager i CIVL sanktionerede konkurrencer.

Aggressivitet

Et af de største problemer i konkurrencer med mange piloter er for meget aggressivitet hos enkelte personer. For meget aggressivitet i en fyldt himmel kan føre til mid-air sammenstød, som kan føre til dødsfald. Næsten alle piloter i en fyldt boble, ønsker at cirkle tættere for bedre at udnytte kernen, men det er umuligt at gøre uden at forårsage en større forstyrrelse af hele den cirkelnde gruppe. En pilot, der laver tætte passager af andre eller som ikke checker før alle drej, udsætter alle for fare og risikerer medpiloternes vrede, hvilket kan føre til senere konfrontationer. En for aggressiv pilot vil i sidste ende skade hans eller hendes konkurrence resultater.

Det er krævet at konkurrenceledere håndterer for aggressive og farlige piloter på følgende måde: Piloten skal have en advarsel, så snart en bekræftet rapport af pilotens farlige opførsel forelægges. Hvis piloten ikke stopper sin farlige opførsel øjeblikkeligt, skal piloten fjernes fra konkurrencen.

At flyve ind i en boble

Første regel

Den første regel når der flyves i en boble er at cirkle samme vej som piloterne, der

allerede er i boblen (enten med eller mod uret). Denne regel gælder altid, også selvom man ankommer i boblen meget lavere eller højere end den tidligere ankomne pilot. Grunden til denne sidste tilføjelse er, at ofte vil lavereliggende glidere stige hurtigere og på et tidspunkt måske nå den samme højde som de højere liggende glidere. Desuden, i en fyldt himmel er det normalt at mange piloter flyver i samme boble og piloter, der ankommer imellem to piloter, der cirkler hver sin vej, vil ikke vide hvilken vej han eller hun skal cirkle. Ofte fører dette til at der er flere grupper af piloter i forskellig højde, som cirkler forskellige veje. Når disse grupper mødes opstår der kaos og fare.

Så det må understreges: Flyv altid ind i en boble i samme retning som en tidligere ankommen pilot, uanset højdeforskellen. Ofte har piloter en foretrukken retning at dreje til, som får dem til at cirkle modsat den allerede etablerede retning. Piloter med sådan en stærk foretrukken drejeretning bør ikke starte i en konkurrence, før hun eller han har opnået færdigheder, som gør piloten i stand til automatisk at dreje i begge retninger.

Hvilken vej bør en pilot - som ankommer til en boble, hvor piloter cirkler i forskellige retninger - cirkle? Dette problem er normalt og vanskeligt. Hvis piloten er tættere på den ene gruppe (over eller under), er det bedst at cirkle i samme retning som denne gruppe. En pilot, der nærmer sig en boble sammen med andre piloter i samme højde, skal cirkle samme vej som den første pilot, der når boblen.

Generelt, hvis en pilot er midt imellem en højere og en lavere gruppe, er det bedst at cirkle i samme retning som den øvre gruppe, da det er vanskeligt at se disse glidere. Hvis den lavere gruppe stiger hurtigere, så kan disse glidere nemt ses og cirkelretningen kan ændres, hvis det er nødvendigt. Vent ikke med at ændre retning til de når din højde, da det kan resultere i stor forvirring, hvor nogen piloter ændrer retning og andre ikke. Desuden kan grunden, til at de stiger hurtigere, være at deres cirkelretning er mere effektiv pga. boblens rotation.

Anden regel

Den anden regel når der flyves ind i en boble er at nærme sig boblen tangentialt til den anden gliders cirkel, på den side hvor hun eller han flyver væk fra dig. Denne fremgangsmåde muliggør et mindre drej, for at følge den anden pilots cirkelbane, selvom begge piloter er på samme højde (se figur 1).

At nærme sig en cirkelnde pilot et andet sted end tangenten (hvor den ankommende pilots flyveretning lige berører cirkelomkredsen) er *ekstremt farligt*. Piloter der gør det er skyldige i at frembringe konfrontationer og mulige mid-air kollisioner.

Flyv aldrig gennem midten af en gliders cirkel.

Det er ideelt at ankomme til en i termik cirkelnde pilot, når piloten allerede er på den modsatte side af cirklen. Piloten, som har etableret cirklen, skal iagttages for at bestemme, hvor tangentpunktet er på den side, hvor man ankommer til cirklen. Ved at iagttage piloten i to eller flere 360'ere mens man nærmer sig boblen, kan et passende ankomstpunkt bestemmes og den ankommende pilot kan sikkert indgå i cirklen.

Nogle gange ankommes til boblen, når den cirkelnde pilot er på ankomstsiden af boblen. I denne situation bør den ankommende pilot cirkle på den normale side, men længere ude fra centrum, for at give den anden pilot plads til at fortsætte med at cirkle uden at ændre på det etablerede flyvemønster. Den ankommende pilot bør så starte med at cirkle i samme retning med en større radius som vist i figur 2, hvilket

snart vil skabe plads bagved den anden pilot, så den ideelle cirkel kan flyves ved at dreje lidt mere ind. Naturligvis skal den allerede cirkelnde pilot bibeholde sin regulære cirkel, både for at ankommende pilot kan bedømme, hvor han skal være og for at blive i kernen. Samarbejde på denne måde er hvad toppiloterne gør for at flyve mere effektivt og sikkert.

Flere kerner

Ofte eksisterer der flere kerner tæt på hinanden. Dette repræsenterer et reelt problem i en fyldt himmel, fordi disse kerner ofte flyder sammen når boblen stiger. I den situation, hvor en god kerne mødes når man nærmer sig en boble, hvilken vej skal man så cirkle? Der er fordele og ulemper relateret til at dreje i begge retninger. Hvis man drejer i samme retning som den nærværende cirkelnde pilot, er det muligt at indgå i den etablerede cirkel, ved simpelthen at øge radius på cirklen, når den anden kerne kommer nærmere. På den anden side, vil de allerede cirkelnde glide nærmere sig frontalt på den mødende side af cirklen, når kernerne mødes (se figur 3).

Hvis den ankommende pilot vælger at cirkle i den modsatte retning, vil der ikke være så meget frontal konfrontation, men piloten må foretage en ændring af den retning hun eller han cirkler i, for at indgå i den anden cirkel når kernerne mødes. Hvis andre piloter har sluttet sig til den nye cirkel, kan denne retningsændring skabe stor forvirring og potentielle konflikter. Af den sidste grund anbefales det at dreje i samme retning som andre piloter i en nærliggende kerne.

Ofte kan boblerne være brudte med flere svage kerner der er til stede for nogle få 360'ere for derefter at forsvinde. Dette kan være et resultat af svag opvarmning, vind eller et inversionslag. Når en gruppe af piloter prøver at udnytte sådanne forhold, kan konflikter opstå. Generelt er den eneste sikre måde at udvise almindelig hensynstagen og godt airmanship. Hvis kernerne er flygtige, giver det ikke mening at jage rundt efter enhver pilot, der drejer op i en bedre kerne. Alt hvad det fører til, er at skabe konflikter med andre glidere og den uberegnelige pilot vil ofte være den, der misser kernen, imens han skubber den anden pilot ud eller en lavere liggende kommer op. Den bedste taktik er at vente indtil den opstigende pilot er væk og så flyve ind i kernen uden konflikt. På den måde kan den indkommende pilot dreje succesfuldt op i kernen og opnå det bedste stig. At flyve klodset gennem gruppen i forsøg på at fange alt der er markeret, vil bare skabe vrede hos de andre piloter, som så ikke vil samarbejde, men vil gøre alt de kan for at blokere dine - som den krænkende part - fremskridt. Husk at overdrevent aggressive piloter i den sidste ende skader dem selv psykologisk.

I brudte bobler, bør alle piloter cirkle i det løftende område og tillade en pilot, der rammer et løftområde, at dreje op i kernen og stige opad. På den måde bliver trængslen mindre og alle vil have en bedre chance for at komme op. Husk at under sådanne forhold er alle piloter dine hjælpere, i det mindste indtil du kommer tæt på mål. Jo svagere og sjældnere boblerne er, desto mere behøver du de andre glidere for at dække mere areal for at finde bobler. Hvis du tvinger andre ud af løftet, finder du dig selv alene i en ofte frugtesløs jagt på løft.

Generelle Regler

Når en pilot flyver termik med andre, er den vigtigste regel at bevare konstant årvågenhed. Dermed menes, se dig omkring hele tiden for at undgå konflikter. Du skal se på ydersiden af dine drej, såvel som på indersiden, da glidere på ydersiden af dig ofte bliver tvunget indad eller hendes eller hans cirkel bliver forskudt. Bliv ikke forvirret af mængden af glidere over og under dig. Koncentrer dig om dem i din egen

højde og en smule over og under.

Den anden vigtige regel er at bibeholde en regulær, forudsigelig cirkel. Prøv at holde samme radius uden ændringer, så andre piloter ved hvor du vil være, hver gang de kommer rundt. Nogen piloter bliver bange, når trængslen øges og de flader derfor deres cirkel ud. Det medfører et reduceret stig for alle og endnu mere trængsel da flere piloter ender op i samme højde. Bibehold så lille en cirkel som muligt for maksimalt stig, så piloterne bliver spredt vertikalt og ikke horisontalt.

To piloter i samme højde, kan samarbejde glimrende ved stejl krængning. For at gøre dette bibeholdes konstant krængning og husk at så længe du ikke kan se den anden pilot, er han eller hun enten steget højere end dig eller er på præcis den modsatte side af cirklen, så du vil støde ind i hende eller ham. Hvis du flader ud kan du ende op med en konflikt. Tre piloter kan også samarbejde på denne måde, hvis alle piloterne er meget omhyggelige med at bibeholde en regulær cirkel og løftet er blødt. Fire piloter i samme højde er for mange for effektiv udnyttelse af de fleste kerner.

Vær opmærksom på den kendsgerning at det altid ser ud som om den anden pilot flyver rundt om din cirkel. Dette synsbedrag får dig til at tro, at den anden pilot drejer fladere end dig. Fald ikke for denne fejlopfattelse så du flader dit drej ud, ellers vil du skabe konflikter. Den eneste måde at se, hvem der krænger mindst er at se, hvem der vinder ind på hvem. Hvis du vinder ind på den anden pilot, er det fordi du drejer skarpest og vice versa.

Mange piloter bruger teknikken med hurtigt at ændre deres cirkel når pulser af løft passerer. Denne praksis er for aggressiv i trængselssituationer og vil før eller siden blive indrapporteret, med en straf til følge. Ingen pilot har ret til at udsætte andre for fare for egen vinding. Piloter bør studere tilgængelige artikler vedrørende teknikker og fremgangsmåder i termik.

Dansk Hanggliding og Paragliding Union