

Regler for Danmarksmesterskab i paragliding

Regler for Danmarks mesterskabs i paragliding er sidste gang revideret 2003. Reglerne er kun gældende for den danske afdeling af DM der afholdes på dansk jord.

Indhold

- § 1-14 Generelle regler
- § 15-27 Regler vedr. praktisk afvikling af DM

Generelle regler

§ 1 FAI Regler

DM afholdes efter FAI sporting Code, General sektion og sektion 7.

§ 2 Deltagerkrav

Piloter der ønsker at deltage til DM skal være medlem af en klub under DHPU. Piloten skal som minimum have gyldig PP4 med S-teori.

Piloten skal have kvalificeret sig på

§ 3 Tilmelding

Piloter der ønsker at deltage til DM skal have tilmeldt sig korrekt. Tilmeldingen skal ske rettidigt og i henhold til sidste frist for tilmelding. Endvidere skal deltagergebyret være betalt inden sidste tilmeldings frist. Piloter der ikke overholder disse krav er ikke berettiget til at deltage ved DM. Der kan dog fra Elite udvalget dispenseres for disse regler hvis særlige forhold taler herfor.

§ 4 Udenlandske piloter

Udenlandske piloter kan deltage ved DM, såfremt de har gyldigt certifikat. Udenlandske piloter kan i henhold til DIF's vedtægter og DHPU's vedtægter § 9 ikke nomineres som Danmarks mester.

§ 5 Udstyr

For deltagelse i DM skal piloten være udstyret med godkendt hjelm, nødskærm og højdemåler og godkendt optræks system. Konkurrence ledelsen beslutter i tvivls tilfælde om udstyret kan anvendes under DM. Herudover er det tilladt piloten at anvende følgende hjælpemidler: GPS, Kompas, fartmåler samt andet

elektroniske udstyr. Det anbefales at anvende backup GPS da det ikke er tilladt at anvende foto som dokumentation.

Det er under flyvning tilladt at anvende ballast. Piloten må dog ikke medbringe mere vægt end de af FAI fastsatte krav om flyvevægt.

Der må normalt kun anvendes paraglidere godkendt som serial class. Dog kan piloter der har leverandørens godkendelse deltage med open class paraglidere.

Piloten må kun anvende en paraglider under stævnet. Hvis pilotens paraglider beskadiges under stævnet må piloten anvende en reserve paraglider. Der må ikke anvendes skærme med højere DHV klasse end den første skærm piloten har anvendt. Alle former for trim acc. kan anvendes. Der må ikke anvendes hjælpe motorer.

§ 6 Gyldigt danmarksmesterskab

Der skal som minimum afholdes et gyldigt heat i henhold til § 27 før mesterskabet i paraglidning kan erklæres gyldigt.

Hvis mesterskabet ikke kan erklæres gyldigt kan konkurrence ledelsen fastsætte en reserve weekend hvor manglende heat forsøges opnået. Dette kræver dog tilsagn fra minimum 50 % af de deltagende piloter. Konkurrence ledelsen skal så vidt muligt forsøge at fastlægge reserve dagene således at andre planlagte konkurrencer ikke er sammenfaldene. Endvidere kræver dette godkendelse af DHPU's bestyrelse.

PG-DM søges afviklet over 1-6 heat med minimum en reservedag sidst i perioden.

§ 7 Briefing

Der skal hver morgen afholdes briefing med information om vejrudsigt, forventet opgave, start rute samt andre flyvetekniske sikkerhedsmæssige forhold. Tidspunkt for Tasken skal som minimum oplyses 30min. før Tasken åbnes.

En hver pilot der ikke er til stede ved navne opråb og som ikke i forvejen har gjort konkurrence ledelsen opmærksom herpå med en acceptabel grund, kan af konkurrence ledelsen udelukkes af dagens heat.

§ 8 Konkurrence personale.

Konkurrence lederen er en person der er udenfor konkurrencen og som har ansvar for stævnets afvikling.

Official er underlagt konkurrence lederen og tildeles relevante arbejdsopgaver under stævnet. Er der behov for uddelegering af ansvarsområder er dette også muligt.

Der skal inden konkurrencens første heat, nedsættes en Taskkomite som har til opgave at planlægge heat. Medlemmerne af Task komiten består af konkurrence lederen samt 2 piloter med lokalkendskab. Medlemmer af task komiten har ens stemmeret.

§ 9 Protestkomite

Protestkomite(Jury) består af 3 personer uden for konkurrencen samt en repræsentant for de deltagende piloter. De tre personer skal så vidt muligt findes blandt piloter der ikke fungerer som deltagere eller officials ved afviklingen af DM. De 3 personer, kan være officials hvis det ikke lykkedes at finde en protest komite uden for konkurrencen. Der skal udvælges en overdommer blandt de 3 jurymedlemmer. Repræsentanten for piloterne kan ikke være overdommer. Overdommeren har 2 stemmer mens resterende medlemmer af protestkomiteen har en stemme per person.

§ 10 Protester

Ønsker en pilot at indgive en protest, skal dette ske skriftlig til en person i protestkomiten senest kl. 0900 dagen efter det aktuelle heat. Sammen med protesten skal vedlægges 100 kr. som refunderes hvis der er helt eller delvist hold i protesten. Afgørelsen af protesten skal forsøges opnået inden afviklingen af heatet den følgende dag. Piloten der indgiver protest skal informere konkurrence ledelsen om hvad piloten ønsker at opnå med protesten.

For sidste konkurrence dag er sidste rettidig frist for indsendelse af protester 14 dage efter afviklingen af PG-DM.

§ 11 Rusmidler

Det er ikke tilladt at indtage rusmidler på konkurrence dagen. Piloter der virket påvirket af rusmidler kan af konkurrence ledelsen, udelukkes af dagens heat.

Endvidere gælder anti-doping reglerne, som DHPU er underlagt via medlemskabet i DIF. Piloter der deltager i DM skal underkaste sig doping kontrol hvis dette er påkrævet af en doping kontrolant fra DIF.

§ 12 Regel ændringer

Hverken dommerstaben eller andre kan foretage ændringer i pointberegningens regler under afholdelse af DM. Regel ændringer kan endvidere kun ændres hvis DHPU's bestyrelse godkender heraf forelægges.

§ 13 Afholdelse af heat.

Task komiteen kan alene vurdere om vejr forholdene tillader afvikling af dagens heat.

§ 14 Overtrædelser

Piloter der ikke overholder gældende reglerne for DM angivet i § 1-18 eller som snyder i et heat eller som udviser usportslig optræden, kan af konkurrence ledelsen helt eller delvist udelukkes fra DM.

Hvis det konstateres at piloten under flyvning har overtrådt VFR regler eller regler i vore BL, diskvalificeres piloten for det aktuelle heat. I tilfælde af grove overtrædelser kan piloten udelukkes fra DM.

De fastlagte procedurer for optræk skal overholdes af piloten.

§ 15 Ligaliste

De to bedste flyvninger kan overføres til Ligalisten og tildeles point efter dennes retningslinier.

Praktisk afvikling af konkurrence.

§ 16 Transport

Transport under konkurrencen skal arrangeres af konkurrence ledelsen.

§ 17 Bevismateriale

Alle heat skal dokumenteres med GPS. Det skal fremgå af GPS'ens tracklog at alle vendepunkter og mållinien har været passeret korrekt. Det er kun tilladt at flyve hele opgaven en gang pr. dag.

GPS'en afleveres til konkurrence ledelsen umiddelbart efter dagens heat. Hvis piloten forsøger at opnå mere end en flyvning er det pilotens ansvar at sikre Tracklog'en fra første flyvning ikke mistes. Har piloten ikke tilstrækkelig hukommelse til at gemme mere end en flyvning på sin GPS, er det pilotens ansvar at sikre sine data på minimum et medie.

Når piloten er landet eller har passeret mållinien, skal piloten udføre mark+enter på GPS'en og herefter slukke sin GPS.

§ 18 Startgate

Startgaten er en cirkel med diameteren 400m. Registrering af startgate udføres lige inden passage af cirklen ved at taste mark+enter. Diameteren for startgaten kan vælges større hvis dette skønnes nødvendigt.

§ 19 Vendepunkter

Et vendepunkt defineres som en cirkel med en diameter på 400m. Registrering af vendepunktet foretages ved at taste mark+enter inden for vendepunkts-cirklen. Konkurrence ledelsen kan inden planlægning af dagens heat ændre diameteren for vendepunktet hvis det anses for nødvendigt.

§ 20 Mållinie

Mållinien defineres som en 300 meter fiktiv linie vinkelret på linien der udspændes af koordinaten for sidste vendepunkt eller startgate og mål koordinaten. Det er underordnet i hvilken retning mållinien passeres. Registrering af mål linien udføres efter passage af mållinien med mark+enter.

§ 21 Registrering

Hvis piloten ikke har registreret data i sin GPS eller backup GPS får piloten nul point for dagens heat.

§ 22 Beregning af distance

Beregning af fløjne distancer udføres i henhold til gældende liga turneringsregler.

§ 23 Start

Antallet af starter er ikke begrænset så længe piloten lander inden for det afsatte start området. Ved ude landing kan piloten få lov til at genstarte hvis piloten er kommet hjem via fælles ophentning eller via "stop" eller offentlige transport. Genstart kan ikke godkendes hvis piloten hjemhentes via eget TEAM uden om konkurrence ledelsen. Piloter der har gennemført deres opgave som angivet i § 24 kan ikke genstarte.

§ 24 Start orden

Deltagerne placeres efter lodtrækning. Start rækkefølgen kan ikke ændres under afvikling af et heat med mindre piloten ikke ønsker at starte. Hvis

piloten ikke ønsker at starte eller ikke er fuldstændig klar før han går ind på startpladsen eller starten ikke er påbegyndt efter 60 sekunder efter start tilladelse fra startlederen, mister piloten sin start plads, og placeres på venteposition uden for start ordenen. Hvis piloten ønsker at starte igen placeres han sidst i start rækkefølgen for hele gruppen.

Efter piloten er startet placeres han på "i luften". Denne placering må ikke ændres før piloten har indfundet sig på pladsen igen eller meddelt at han er landet til pladsvagten eller hjemhenteren. Hvis alle deltagere har frasagt sig deres tur, får første frivillige start position nummer et. Start rækkefølgen efter denne pilot vil være den trukne rækkefølge. Deltagere skal informerer startledelsen om han/hun ønsker at starte. Deltagere har ret til omstart hvis der opstår vire brud eller der opstår fejl i bil-optrækket der medfører afbrudt start. Hvis starten afbrydes af pilotfejl placeres piloten på venteliste.

Piloter der ønsker at ændre sin startposition, kan kun ændre sin startposition med den efterfølgende pilot på startlisten.

§ 25 Heatopgaver

Heatopgaverne følger beskrivelsen for indeværende års liga turneringsregler. Der kan gives op til to opgaver per dag, hvis konkurrence ledelsen skønner det for nødvendigt for at kunne gennemføre et gyldigt DM.

Opgaven vil indeholde en, af følgende punkter.

Fri distance.
Mål flyvning
Ud og hjem
Trekantflyvning

§ 26 Pointgivning

Der anvendes CIVL's GAP point beregnings system i forbindelse med afviklingen af DM. Ved point beregningen anvendes RACE 2000 eller ligende beregningsprogram der anvender GAP beregningsmodel for 2002.

De parametre der skal anvendes i beregningsprogrammet fastlægges inden afviklingen af første heat.

Følgende retningslinier for parametre indstillinger kan anvendes:

Minimum distancen er 5km
 $36\text{km} \geq \text{Norm distancen er} \leq 55\text{km}$
 $30\% \geq \text{Norm antal piloter i mål} \leq 40\%$

2 timer \geq Norm tidsforbrug \leq 3,5 timer

Ved point lighed mellem piloter ved PG-DM's afslutning beregnes den vindende pilot efter følgende retningslinier, hvor udvælgelsen tages i følgende prioriterede rækkefølge:

Bedste gennemsnitlige placering ud fra de fløjne heat
Korteste sammenlagte tid i luften på opgaver piloten har gennemført
Flest fløjne km beregnet ud fra alle heat.

§ 27 Tids- og afstandsmåling

Der skal som minimum være 2 piloter der flyver længere end 5km før heatet er gyldigt. Alle distancer afrundes til hele 100m. Flyvning der medføre passage på mere end 5 km over åbent hav, er ikke tilladt, og vil resultere i diskvalifikation og udelukkelse af dagens heat.

Konkurrence ledelsen kan i særlige situationer aflyse/annullere dagens heat hvis en af følgende grunde er til stede.:

1. Hvis 100% af deltagerne ikke har haft mulighed for at starte inden for dagens start runde.
2. Hvis vejrforholdene har ændret sig så markant at mere en 50 % af piloterne ikke har haft samme startbetingelser.
3. Hvis ikke FAI's sektion 7, punkt 4.31.1 overholdes. Punktet svare til første sætning i dette punkt.

§ 28 Procedure ved spil- og biloptræk.

SPIIL: 1) PILOT :Skærm klar til start og ophængt
 2) SPIL :Spil Klar til start – skærm ophængt
 3) PILOT :Hal tot
 3) SPIL :Haler tot(når wire er tot) Wire tot
 3) Pilot :Kør ind, kør ind, kør ind.

Ved melding klip-klip-klip fra pilot eller start hjælper klipper spilføreren wireren omgående. Hvis piloten flyver hen over spillet/trissen under optræk, betragtes dette som nødsignal fra piloten og spilføreren klipper straks wiren.

Bil: 1) PILOT :Skærm klar til start og ophængt
 2) Bil :Bil Klar til start – skærm ophængt
 3) PILOT :Hal tot
 3) PILOT :Kør ind, kør ind, kør ind.
 3) Bil :Bil tænder nærlys og kører.

Starthjælperen er radiofører og videregiver normalt pilotens informationer til bil/spil-føren.

Piloten udløser wiren når han finder det gunstigst. Dog skal piloten følge konkurrence ledelsens anvisninger for udløsetidspunkt hvis dette skønnes påkrævet af hensyn til wire nedfald.

Ved meldingen stop-stop-stop fra starter eller pilot, bremser bilen, træder koblingen ud og slipper bremsen.

For begge optræksformer skal konkurrence ledelsen oplyse antal tilladte tilbageflyvninger og maksimalt tilladt tid på wiren. Ved wirebrud skal piloten forsøge at flyve ind over pladsen og udløse wiren således at wiren falder ned på optræksbanen. En pilot der foretager en korrekt manøvre har ret til at komme først i start rækkefølgen når han umiddelbart efter er klar til start. Ovenstående procedure kan ændres fra heat til heat hvis konkurrence ledelsen skønner det nødvendigt for at opnå en smidig afvikling af stævnet.

Deltagende piloter kan stille forslag til konkurrence ledelsen for ændring af procedure men kun konkurrence ledelsen kan stadfæste procedure ændring.

Retningslinier ved DM deltagelse

Der er på nuværende tidspunkt kun kabler til Garmin GPS. Hvis piloter bruger en anden typer GPS bedes de medbringe kabel selv.

Det anbefales under flyvning at have indstillet track tiden på GPS' til 20 sek mellem hver trackpoint. Der kan ved flyvning tæt på TMA kræves mindre track tid.

Der anvendes normalt European 1950, UTM ved afvikling af DM.