



SVENSKA SKÄRMFLYGFÖRBUNDET  
SWEDISH PARAGLIDING ASSOCIATION  
FEDERATION SUEDOISE DE PARAPENTE  
SCHWEDISCHER GLEITSCHIRMVERBAND

Tävlingsregler  
För Svenska  
Mästerskapen  
och  
Sverigecupen  
i skärmflyg

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>ALLMÄNT</b> .....                                       | <b>9</b>  |
| 1.1      | TIDSLÄNGD .....  | 9         |
| 1.2      | PILOTKVALIFIKATIONER .....                                 | 9         |
| 1.3      | UTRUSTNINGSKRAV.....                                       | 9         |
| 1.4      | FÖRSÄKRING .....   | 9         |
| 1.5      | GODKÄND SM OCH SC TÄVLING .....                            | 9         |
| 1.6      | KLASSER .....  | 9         |
| 1.7      | KATEGORIER .....   | 10        |
| 1.8      | DISTINKTION MELLAN MANLIGA OCH KVINNLIGA PILOTER.....      | 10        |
| 1.9      | LOKALA REGLER.....   | 10        |
| 1.10     | FAI TÄVLINGSSTATUS.....                                    | 10        |
| 1.11     | SSFF UPPGIFTER .....                                       | 10        |
| 1.12     | SVERIGECUP-VINNARE.....                                    | 11        |
| 1.13     | REGISTRERING.....  | 11        |
| 1.13.1   | <i>Grundläggande turregler för registrering</i> .....      | 11        |
| 1.13.2   | <i>Registreringsavgifter</i> .....                         | 11        |
| 1.14     | INSTÄLLD TÄVLING .....                                     | 11        |
| 1.15     | TÄVLINGSNUMMER.....  | 11        |
| 1.16     | STATUS FÖR REGLER OCH BESTÄMMELSER .....                   | 11        |
| 1.17     | VILODAGAR .....  | 11        |
| <b>2</b> | <b>VALIDERING</b> .....                                    | <b>11</b> |
| 2.1      | SM .....   | 11        |
| 2.2      | SC .....   | 12        |
| 2.2.1    | <i>Antal uppgifter som räknas i totalresultatet</i> .....  | 12        |
| <b>3</b> | <b>TÄVLINGSLEDAREN</b> .....                               | <b>12</b> |
| <b>4</b> | <b>UPPGIFTSKOMMITTE (UK)</b> .....                         | <b>12</b> |
| <b>5</b> | <b>SÄKERHETSKOMMITTE (SK)</b> .....                        | <b>12</b> |
| <b>6</b> | <b>GENOMGÅNGAR (BRIEFING)</b> .....                        | <b>13</b> |
| 6.1      | ALLMÄN GENOMGÅNG (AG) .....                                | 13        |
| 6.2      | UPPGIFTSGENOMGÅNG (UG) ( <i>TASK BRIEFING (TB)</i> ) ..... | 13        |
| 6.3      | PILOTERNAS ANSVAR .....                                    | 13        |
| 6.4      | RESULTATVISNING.....                                       | 13        |
| <b>7</b> | <b>KLAGOMÅL OCH PROTESTER</b> .....                        | <b>14</b> |
| 7.1      | KLAGOMÅL .....   | 14        |
| 7.2      | PROTEST.....   | 14        |
| 7.3      | JURY.....  | 14        |

|           |   |                                     |
|-----------|---|-------------------------------------|
| <b>8</b>  | <b>FLYG OCH SÄKERHETSBESTÄMMELSER .....</b>                   | <b>14</b>                           |
| 8.1       | FLYGBEGRÄNSNINGAR .....                                       | 14                                  |
| 8.2       | SKADA PÅ EN SKÄRM.....  | 14                                  |
| 8.3       | FYSISK FORM.....  | 15                                  |
| 8.4       | UNDVIKANDE AV KOLLISION.....                                  | 15                                  |
| 8.5       | MOLNFLYGNING .....  | 15                                  |
| 8.6       | LUFTRUMSBEGRÄNSNINGAR.....                                    | 15                                  |
| 8.7       | BALLAST .....   | 15                                  |
| 8.8       | YTTRE HJÄLP TILL TÄVLANDE.....                                | 15                                  |
| 8.9       | KOMMUNIKATIONSUTRUSTNING.....                                 | 15                                  |
| 8.10      | GPS-ANVÄNDNING OCH GPS-VERIFIERING.....                       | 16                                  |
| 8.11      | FOTO-VERIFIERING.....   | <b>ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.</b> |
| <b>9</b>  | <b>START.....</b>   | <b>16</b>                           |
| 9.1       | STARTOMRÅDE.....  | 16                                  |
| 9.2       | STARTPROCEDUR .....   | 16                                  |
| 9.3       | ÖPPET FÖNSTER.....  | 16                                  |
| 9.4       | FÖRLÄNGNING AV FÖNSTRET.....                                  | 16                                  |
| 9.5       | STARTTYPER .....  | 16                                  |
| 9.6       | VÄNTEOMRÅDE.....  | 17                                  |
| 9.7       | VINSCHSTART.....  | 17                                  |
| 9.8       | OMSTARTER .....   | 17                                  |
|           | 9.8.1 Omstartstillåtelse vid problem.....                     | 17                                  |
| 9.9       | ANGIVEN SVÄNGRIKTNING .....                                   | 17                                  |
| 9.10      | FÖRFLYGARE .....  | 17                                  |
| <b>10</b> | <b>LANDNING .....</b>   | <b>18</b>                           |
| 10.1      | MÅL OCH LANDNINGSOMRÅDE .....                                 | 18                                  |
| 10.2      | EXTRA LANDNINGSOMRÅDEN .....                                  | 18                                  |
| 10.3      | SISTA MÅLGÅNGSTIDPUNKT .....                                  | 18                                  |
| 10.4      | SISTA "RAPPORTERA IN"-TIDPUNKT .....                          | 18                                  |
| 10.5      | SISTA LANDNINGSTIDPUNKT .....                                 | 18                                  |
| 10.6      | SISTA INLÄMNINGSTIDPUNKT .....                                | 18                                  |
| <b>11</b> | <b>UPPGIFTER .....</b>  | <b>19</b>                           |
| 11.1      | RACE TILL MÅL ( <i>RACE</i> ) .....                           | 19                                  |
| 11.2      | RACE MED INDIVIDUELL TIDTAGNING ( <i>ELAPSED TIME</i> ) ..... | 19                                  |
| 11.3      | FRI DISTANS LÄNGS EN AXEL I EN SEKTOR.....                    | 19                                  |
| <b>12</b> | <b>STRAFF .....</b>   | <b>19</b>                           |
| 12.1      | STRAFF FÖR MOLNFLYGNING .....                                 | 19                                  |
| 12.2      | STRAFF FÖR ALLTFÖR TUNG BARLAST.....                          | 19                                  |
| 12.3      | STRAFF FÖR ALLTFÖR TUNG FLYGFARKOST.....                      | 19                                  |

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| 12.4      | FALSKA DEKLARATIONER .....  | 19        |
| 12.5      | STRAFF VID LUFTRUMSÖVERTRÄDELSER .....                                      | 19        |
| 12.6      | ANDRA POÄNGSTRAFF .....   | 20        |
| 12.7      | ALLMÄNT OM STRAFF OCH BONUSPOÄNG .....                                      | 20        |
| <b>13</b> | <b>VALIDERING AV EN UPPGIFT.....</b>  | <b>20</b> |
| <b>14</b> | <b>INSTÄLLANDE AV EN UPPGIFT (CANCEL).....</b>                              | <b>20</b> |
| <b>15</b> | <b>STOPPANDE AV EN UPPGIFT .....</b>  | <b>20</b> |
| 15.1      | POÄNG VID STOPPAD UPPGIFT AV TYPEN RACE .....                               | 21        |
| 15.1      | POÄNG VID STOPPAD UPPGIFT AV TYPEN ELAPSED TIME .....                       | 21        |
| <b>16</b> | <b>ASSISTANS TILL EN PILOT I FARA.....</b>                                  | <b>21</b> |
| <b>17</b> | <b>PILOT OCH RESULTATLISTA .....</b>  | <b>21</b> |
| <b>18</b> | <b>PRISUTDELNING .....</b>  | <b>21</b> |
| <b>19</b> | <b>APPENDIX A - UPPGIFTSTAVLA.....</b>                                      | <b>22</b> |
| <b>20</b> | <b>APPENDIX B - POÄNGBERÄKNING OCH MÄTNINGAR .....</b>                      | <b>23</b> |
| 20.1      | ALLMÄNT .....   | 23        |
| 20.2      | SAMMANSLAGNA TÄVLINGAR .....  | 23        |
| 20.3      | MÄTNING AV TID .....  | 23        |
| 20.4      | POÄNGBERÄKNING .....  | 23        |
| 20.5      | GAP PARAMETRAR .....  | 23        |
| 20.6      | ÖVRIGT OM GAP: .....  | 24        |
| 20.7      | UPPGIFTSVALIDERING .....  | 24        |
| 20.8      | UPPGIFTSVIKTNING .....  | 25        |
| 20.9      | HÖGT DAGSVÄRDE.....   | 25        |
| <b>21</b> | <b>APPENDIX C – RÄDDNINGSAKTIONER UNDER EN TÄVLING .....</b>                | <b>26</b> |
| <b>22</b> | <b>APPENDIX D – TÄVLINGAR MED TROLIG GRÄNSPASSAGE (NORGE/SVERIGE) .....</b> | <b>26</b> |
| <b>23</b> | <b>APPENDIX E – GPS-VERIFIERING .....</b>                                   | <b>27</b> |
| 23.1      | ALLMÄNT .....   | 27        |
| 23.2      | AVBRUTEN LOGG.....  | 27        |
| 23.3      | HÖJDLOGG.....   | 27        |
| 23.4      | GPS-VÄNDPUNKT .....   | 27        |
| 23.5      | GPS-SEKTOR .....  | 28        |
| 23.6      | KONTROLL AV FLUGEN UPPGIFT.....   | 28        |
| 23.7      | KRAV PÅ GPS UTRUSTNING.....   | 28        |
| 23.8      | VERIFIERINGSPROGRAM FÖR ARRANGÖRER .....                                    | 28        |
| 23.9      | MÄTNING AV TID OCH STARTMETODER FÖR GPS-VERIFIERING .....                   | 28        |
| 23.9.1    | <i>Tidtagning</i> .....   | 28        |

|         |  |                                     |
|---------|--|-------------------------------------|
| 23.9.2  | <i>Startmetoder</i> .....                            | 28                                  |
| 23.10   | MÅLPASSERING MED GPS-VERIFIERING.....                | 29                                  |
| 23.10.1 | <i>Allmänt</i> .....                                 | 29                                  |
| 23.10.2 | <i>Tidtagning och Mållinjepassering</i> .....        | 29                                  |
| 23.10.3 | <i>Bemannat cylindermål med GPS-tidtagning</i> ..... | <b>Error! Bookmark not defined.</b> |
| 23.10.4 | <i>Obemannat enkelt cylindermål</i> .....            | 29                                  |
| 23.10.5 | <i>Obemannat cylindermål med</i> .....               | 29                                  |

# Ändringshistoria

| Version    | Datum      | Beskrivning   | Av   |
|------------|------------|---|--|
| 1.00       |            | First version   | Per Jutemar  |
| 2.00       | 1996-10-22 | General revision  | Janne Järnesjö   |
| 2.10       | 1998-02-20 | SSFF internal review  | Janne Järnesjö Jonas Svedberg  |
| 2.10-sv0.1 | 1998-06-09 | Första utkast till svensk översättning  | Jonas Svedberg   |
| 3.0        | 1999-05-02 | Inför säsongen 1999   | Jonas Svedberg/TK  |
| 3.1        | 2000-05-07 | Inför säsongen 2000, "Serial" och SM-status uppdaterat, Regler för Gränspassage i Appendix F  | Jonas Svedberg   |
| 3.2        | 2001-04-09 | Inför säsongen 2001, "Serial" och SM-status uppdaterat, GPS-verifiering i Appendix G  | Jonas Svedberg   |
| 3.3        | 2003-07-24 | Uppdaterade för användning av RACE/GAP och CompeGPS/CheckIn, handikappsystem för OPEN skärmar 2004, ParaPro 4 krav, 400 meters radie, stoppade uppgifter, radioanvändning, GPS-straff   | Jonas Svedberg, Peter Sjöstedt, P-A Nordmark ...                     |
| 3.6        | 2003-10-01 | Finputsning   | Peter Mannerstråle Peter Sjöstedt                                    |
| 3.7        | 2004-11-01 | Justering av dispenskriterier för openclass-skärm.<br>Tydligare regler för P2 dispens i SM utomlands  | Magnus Österberg   |
| 3.8        | 2005-04-11 | GPS-logg med höjd obligatoriskt efter SSFF årsmöte 2005 (24.3). Fotoverifiering borttaget.<br>Justerade GAP-parametrar. Säkerhetskommitte.<br>Diverse små justeringar av textlayout.  | Magnus Österberg<br>Peter Sjöstedt                                   |
| 4.0        | 2006-01-02 | Openclass-skärmar tillåtna för piloter med P3+400h, ger 5% avdrag. DHV1-2 ger 5% bonus.   | Magnus Österberg<br>Peter Sjöstedt                                   |
| 4.1        | 2008-05-01 | Regel om bonus och avdrag för flugen skärmtyp borttagen. Regel om att SM och SC kommer att koras ur Serial-class borttagen.<br>Regel 23.10 om antal heat som räknas med är ändrad.  | Jocke Johansson  |
| 4.2        | 2010-06-10 | Kompetenskrav uppdaterade med comp1&2 (1.3).<br>Endast Elapsed-time definierad istf. två undervarianter därav (1.10).<br>Jury utses endast ifall protester inkommit (10.1). Cylinder mål med 1km ES definierat (26.10.5). FS skall användas för scoring (26.8).<br>Added: Luftrum (11.6), Straff vid luftrumsbrott (15.5). Fixade vissa kapitelnummer. GAP2008 gäller, samt parametrar specade (19.5). Utrustningskrav adderade (1.4). Ändrat SM valideringskrav (1.2). Clock-gated start inlagd. | Emanuel Brodin<br>Janne Järnesjö<br>Magnus Österberg                 |
| 4.3        | 2010-06-10 | 2011-06-04 Tillägg av regler för serieklasser (1.6). Ny address SSFF Kansli   | Marko Wramén<br>Magnus Österberg<br>Jenny Persson<br>Magnus Eriksson |
| 4.4        | 2013-02-25 | (1.6):Öppen klass kan sammanfalla med EN-D eller EN-E.<br>(15.1):Scoring vid stoppad uppgift enligt FAI section 7b.<br>(20.5): 0% tidspoäng vid ES men ej mål.  | Jenny Persson<br>TK  |

## **Definitioner**

|      |                               |
|------|-------------------------------|
| ES   | End of Speed-section          |
| FoD  | Föreskrifter och Definitioner |
| FSF  | Flygsportförbundet            |
| NAC  | National Airsport Controller  |
| SC   | SverigeCupen                  |
| SM   | Svenskt Mästerskap            |
| SSFF | Svenska Skärmflygförbundet    |
| SK   | Säkerhetskommité              |
| SS   | Start of Speed-section        |
| TK   | Tävlingskommittén             |
| TL   | Tävlingsledaren               |
| UK   | Uppgiftskommité               |

## FÖRORD

Dessa regler skall användas tillsammans med SSFF FoD, Svenska Flygsportförbundets (FSF) bestämmelser, den allmänna sektionen och sektion 7 av FAI Sporting Code. Referenser till sektion 7 i denna text skall korskontrolleras med den senaste versionen av sektion 7.

Alla piloter som deltar i Svenska Mästerskapen (SM) och Sverige Cup (SC) tävlingar måste acceptera dessa regler i sin helhet.

**Alla piloter flyger på eget ansvar. Alla piloter accepterar utan förbehåll att hålla organisatörerna, SSFF, dess delar och medlemmar fria från skada och släppa alla krav på kompensation.**

Meningen med dessa SC och SM regler är att ge underlag för sportslig och säker tävlingsflygning, för att kora en Svensk mästare (Allmänt och i lag) och för att förstärka vänskapen bland de tävlande.

| KONTAKTADRESS SSFF:   |  |
|---|--|
| Svenska Skärmflygförbundet /TK<br>Aktuell address: <a href="http://www.paragliding.se">www.paragliding.se</a> | Organisationsnummer 802014-7313<br>Postgiro 414 0858-4 |
| <a href="http://www.paragliding.se">http://www.paragliding.se</a>   |  |



# 1 ALLMÄNT

## 1.1 Tidslängd

Ett Svenskt mästerskap i skärmflyg (SM) skall löpa över 6-10 dagar.

En Sverigecuptävling i skärmflyg (SC) skall löpa över 2-4 dagar.

## 1.2 Pilotkvalifikationer

För deltagande i SM/SC som hålles i Sverige krävs Pilot 2 licens samt behörighet Competition 1.

När SM eller SC hålles utanför Sverige krävs Pilot 2 licens samt behörighet Competition 2. I de fall då SSFF/TK klassar den aktuella tävlingen som anpassad för relativt oerfarna tävlingspiloter så kan en dispens utfärdas så att deltagande kan ske även för piloter med Competition 1 behörighet. Detta skall vara normalfallet för SC och SM tävlingar.

Piloten skall även inneha giltig FAI-licens (sportlicens) i de fall då SM och SC är FAI/CIVL-kategori 2 . Detta är normalfallet för SC fr.o.m 2009.

Den tävlande tävlar för den klubb som piloten är registrerad i av SSFF. En pilot kan inte byta klubb under kalenderåret.

För att kvalificera till svensk mästare måste den tävlande vara svensk medborgare eller bott i Sverige de tre senaste åren och inneha en giltig svensk skärmflyglicens.

Gästpiloter (med utländsk skärmflyglicens) får deltaga om tävlingen är klassad som öppen och tillgängligheten till flygområdet inte är begänsad (skyddsområden eller liknande). Gästpiloter måste inneha kompetens motsvarande minst nivå FAI/CIVL/ParaPro4 (IPPI kort), vilket motsvarar SSFF Pilot 2 licens. Gästpiloter kan dock ej vinna SM-titeln.

## 1.3 Utrustningskrav

Pilot skall endast flyga skärm med en klassning som han/hon har behörighet att flyga enligt FoD.

## 1.4 Försäkring

Alla utländska deltagare måste inneha en gällande olycksfallsförsäkring (som täcker alla sjukvårdskostnader) eller en motsvarande personlig försäkring, samt en tredjepartsförsäkring med ett minsta försäkringsbelopp enligt de krav som finns i landet där tävlingen genomförs. (10 miljoner SEK i Sverige).

## 1.5 Godkänd SM och SC tävling

För att vara en godkänd SM/SC -tävling får det inte vara mindre än 8 startande deltagare per uppgift

## 1.6 Klasser

SM & SC tävlingarna hålls i de följande klasserna inom huvudklassen friflygning med flygskärm (FAI class 3) :

1. Öppen klass - omfattar skärmar godkända för FAI kat-1 tävlingar innevarande år
2. Serieklass (serial) - omfattar alla skärmar klassade A till D
3. Serieklass C (sport) - omfattar alla skärmar klassade A till C
4. Serieklass A-B (fun) - omfattar alla skärmar klassade A eller B

Den totala vinnaren och SM-mästaren utses i öppen klass. Om öppen klass sammanfaller med serieklass, vilket gäller från 2011 tills ny öppen klass (eller EN-E klass) definieras, utses vinnare och SM-mästare i serieklass.

Övriga klasser ska tas fram och rankas ifall nedanstående villkor uppfylls:

- Om det finns minst fem (5) piloter med giltigt resultat i serieklass (och minst en pilot med skärm klass D) ska denna klass tas fram ur resultatet.
- Finns det minst fem (5) piloter med giltigt resultat i serieklass C (sport) (och minst en pilot med skärm klass C) ska denna klass också tas fram ur resultatet.
- Finns det minst fem (5) piloter med giltigt resultat i serieklass A-B (fun) ska denna klass också tas fram ur resultatet.
- En pilots resultat är giltigt uppåt i klasserna. Detta innebär att ett resultat i serieklass A-B (fun) är giltigt även i serieklass C (sport), serieklass och öppen klass.

Arrangören kan utöver ovanstående obligatoriska kategorier tilldela utmärkelser i andra kategorier t ex bästa nybörjare etc. Lokala utmärkelser av denna typ skall anges i tävlingsansökan och framgå av inbjudan.

## **1.7 Kategorier**

- Individuell kategori
- Lagkategori

I lagmästerskapet måste de 3 piloterna som utgör ett lag komma från samma klubb. En klubb får registrera flera lag.

## **1.8 Distinktion mellan manliga och kvinnliga piloter**

Ingen skillnad görs mellan manliga och kvinnliga piloter.

## **1.9 Lokala regler**

Lokala regler är de regler som utfärdas av en arrangör, de får inte strida mot SSFFs regler och måste sändas in för godkännande av SSFF/TK minst två månader innan tävlingen.

## **1.10 FAI tävlingsstatus**

För SM kan arrangören via NAC ansöka om kategori 2 status hos FAI/CIVL.

För SC kan SSFF/TK via NAC ansöka om kategori 2 status hos FAI/CIVL, ansökan skall gälla för hela den planerade serien av SC-deltävlingar. Detta är normalfallet.

## **1.11 SSFF Uppgifter**

- "Race till mål" (Race)
- "Race med individuell tidtagning" (Elapsed time)
- Fri distans längs en axel, inom en sektor, eller via vändpunkter

## 1.12 Sverigecup-vinnare

Piloten med flest SC-poäng efter alla årets SC-tävlingar tilldelas titeln **årets SC-vinnare**. SSFF/TK bör utdela plaketter till de tre bästa piloterna.

## 1.13 Registrering

En pilot som vill delta i en SC-tävling måste skicka sin registrering direkt till organisatören. Sista registreringsdag är normalt 30 dagar före tävlingen. Registreringen konfirmeras i och med betalningen av anmälningsavgiften. (Om tävlingen blir fulltecknad måste organisatören i god tid meddela de piloter som ej får delta.)

### 1.13.1 Grundläggande turregler för registrering

Arrangören måste i sin inbjudan ange grundläggande turregler för registreringen. Tex Först till kvarn, och användandet av sk "wildcards".

### 1.13.2 Registreringsavgifter

Registreringsavgiften bör täcka, men är inte begänsad till:

- Transport till start
- Upphämtning i ett visst område
- Gratis inträde till de officiella händelserna
- En karta över området med all behövlig dokumentation

## 1.14 Inställd tävling

Arrangören bör returnera minst 25 % av registreringsavgiften, t ex för inställande pga dåligt väder.

## 1.15 Tävlingsnummer

Som pilotnummer för piloter som deltar i Sverigecupen gäller pilotens FAI/CIVL nummer då SC är en sanktionerad Kategori 2 tävling. I annat fall används inget pilotnummer.

## 1.16 Status för regler och bestämmelser

Så snart tävlingsflygningen har startat den första dagen får inga regler eller bestämmelser ändras.

## 1.17 Vilodagar

Tävlingsledaren (TL) kan deklarerera en vilodag efter sex konsekutiva dagar av flygning, förutom den sista tävlingsdagen.

# 2 VALIDERING

## 2.1 SM

För att validera en SM-tävling måste åtminstone **en** validerad uppgift genomföras.

Om SM sammarrangeras med NM skall resultatlistor från NM användas, under förutsättning att GAP poängsystem användes. I annat fall krävs separat scoring av de svenska deltagarna.

För att kora en Svensk Mästare krävs;

A.Vid sammarangemang med NM, och då resultatlista från NM användes;

- Att totalpoängen för bäste svenske pilot uppgår till minst 700 poäng totalt i tävlingen.

B.Vid Svenskt SM arrangemang i Sverige, ELLER om Svenska piloter behandlas med separat scoring i annat sammarrangemang (tex NM):

- Att totalpoängen för bäste svenske pilot uppgår till minst 900 poäng totalt i tävlingen.

## **2.2 SC**

För att kora en Sverigecup vinnare måste åtminstone två uppgifter, med var för sig mer än 200 GAP-poäng, genomföras under säsongen.

### **2.2.1 Antal uppgifter som räknas i totalresultatet**

Om Sverige Cup haft 1-5 godkända heat räknas samtliga med i totallistan.

Om Sverige Cup haft 6-9 godkända heat får varje pilot stryka sitt sämsta heat.

Om Sverige Cup haft 10 eller fler godkända heat får varje pilot stryka sina två sämsta heat.

(Not: uppgifter med mindre än 200 poängs dagsvärde räknas också in.)

## **3 TÄVLINGSLEDAREN**

Tävlingsledaren (TL) måste vara familjär med flygförhållandena på tävlingsstället. Han/hon kan vara assisterad av en eller flera erfarna medhjälpare (på marken och/eller i luften). Det är tävlingsledaren som har det slutgiltiga ansvaret för alla beslut som berör säkerheten för de tävlande.

## **4 UPPGIFTSKOMMITTE (UK)**

Uppgiftskommitten består av:

- Tävlingsledaren (TL)
- Två pilotrepresentanter
- En SSFF/TK teknisk delegat som observatör. (SSFF-observatör)

*Tävlingsledaren har det slutgiltiga beslutet.*

Pilotrepresentanterna skall väljas vid den första allmänna genomgången med alla piloter närvarande.

Uppgiftskommitténs skyldigheter är:

- Att välja ut flygställe och start enligt meteorologiska, tekniska och sportsliga kriterier
- Välja ut uppgiften.
- Definiera under vilka förutsättningar som omstart är tillåtet, eller ej.

## **5 SÄKERHETSKOMMITTE (SK)**

Säkerhetskommitten består av:

- Två pilotrepresentanter, företrädesvis erfarna piloter med lokalkännedom.

Pilotrepresentanterna skall väljas vid den första allmänna genomgången med alla piloter närvarande. Högst en av dessa får vara medlem av uppgiftskommitten.

#### Säkerhetskommitténs skyldigheter är:

- Att bedöma om uppgiften har fullgod säkerhetsnivå under de meteorologiska förhållanden som förväntas, samt godkänna denna.
- Att under uppgiften rapportera till tävlingsledningen om förhållanden som kan vara farliga eller föranleder stoppande.

*Tävlingsledaren* har det slutgiltiga beslutet.

Rapportering av förhållanden över radio under en uppgift skall göras med nedanstående kodord:

**Nivå 1 / Level 1** = Goda förhållanden

**Nivå 2 / Level 2** = Dåliga förhållanden, hög beredskap för ytterligare försämring.

**Nivå 3 / Level 3** = Farliga förhållanden, avbryt uppgiften.

*OBS: Orden "avbryt" eller "cancelled" skall aldrig yttras över radio pga risken för missförstånd.*

## **6 GENOMGÅNGAR (BRIEFING)**

Det finns två typer av genomgångar:

- Allmän genomgång (*general briefing*)
- Uppgiftsgenomgång (*task briefing*)

Om en icke-svensk tävlande är närvarande måste alla genomgångar *även* hållas på engelska. Instruktioner måste vara tydliga och lätt uppfattbara, helst genom en röst-kon eller ett PA-system

### **6.1 Allmän genomgång (AG)**

Alla tävlande måste vara närvarande vid den allmänna genomgången, som sammankallas av arrangören. Säkerhetsrutiner går igenom vid den allmänna genomgången.

### **6.2 Uppgiftsgenomgång (UG) (Task Briefing (TB))**

Uppgiftsgenomgången skall hållas vid startområdet med närvaro av alla piloter. Alla tekniska data som specificeras vid denna genomgång visas på uppgiftstavlan (Se Appendix A)

Fönstret kan öppnas tidigast 20 minuter efter den inledande uppgiftsgenomgången, om en ny genomgång krävs kan fördröjningskravet frångås.

### **6.3 Piloternas ansvar**

Det är piloternas ansvar att hålla sig informerade under genomgången alternativt konsultera den officiella tavlan som är uppsatt för detta ändamål.

### **6.4 Resultatvisning**

De preliminära resultaten skall sättas upp på en officiellt avsedd plats så snart som möjligt.

Exempel på en lämplig resultatvisningordning är:

- 20:00: preliminära resultat.
- 20:00 – 22:00: klagomål.

Den av arrangören fastställda resultatvisningsordningen skall fixeras av varje arrangör och skall följas strikt av piloterna.

## **7 KLAGOMÅL OCH PROTESTER**

### **7.1 Klagomål**

Ett skriftligt klagomål kan göras av vilken pilot som helst som är anmäld i tävlingen. Klagomålet skall lämnas till Tävlingsledaren eller dennes assistent. Klagomål måste göras inom två timmar efter det de preliminära resultaten satts upp. Klagomålet hanteras av Tävlingsledaren.

### **7.2 Protest**

Om den som skriver klagomålet ej är nöjd med utfallet har han rätt att protestera. En sådan protest måste göras skriftligen och lämnas över till Tävlingsledaren med protestavgiften 500 SEK inom två timmar efter kunggörandet av beslutet runt klagomålet. Juryns beslut måste visas på den officiella informationstavlan. Juryn kan bestämma att protestavgiften skall återlämnas om protesten godkänns.

### **7.3 Jury**

I fall en protest inkommer skall en jury utses omgående. Juryn skall bestå av 3 + 1 personer som anses jävsfria i den aktuella frågan. (Tre valda piloter + en SSFF observatör (Observatören har ingen rösträttighet utan han är ett extra stöd för juryn ang. gällande regelverk.)). Alla jurymedlemmar skall ha goda kunskaper om relevanta regler och bestämmelser (detta dokument) samt FSFs regler och FAI's regelverk ("FAI Sporting Code"). Tävlingsledaren bör inte ingå i juryn.

## **8 FLYG OCH SÄKERHETSBESTÄMMELSER**

### **8.1 Flygbegränsningar**

Varje skärm skall flygas inom begränsningarna för dess typgodkännande.

(På engelska: Each glider shall be flown within the limitations of its Certificate of Airworthiness or Permit to Fly and its manufacturer's published limitations.

Manövrer farliga för andra tävlande, åskådare och allmänhet är förbjudna.

### **8.2 Skada på en skärm**

Alla större skador skall rapporteras till arrangören utan fördröjning, skärmen kan sedan få repareras. Reserv-och/eller utbytesdelar måste vara exakt som originalspecifikationerna. Om tillstånd ges av tävlingsledaren för att byta ut skärmen pga skada, förlust eller stöld utom den tävlandes kontroll, så kan skärmen bytas till en av identisk tillverkning och modell eller en med lika eller sämre prestanda som får flygas i samma klass. Tävlingsledaren kan tillåta att man åter använder originalskärmen efter det den hämtats eller blivit reparerad.

### **8.3 Fysisk form**

En pilot får inte flyga om han/hon inte är i god fysisk form. Skada eller läkemedel som kan påverka den tävlandes prestationer i luften måste rapporteras till tävlingsledaren innan flygtillfället. Alla piloter som tävlar i Svenska tävlingar skall vara beredd på att lämna dopingprov.

### **8.4 Undvikande av kollision**

Termikvarv, sväng och landningsvarv som ges vid genomgången måste hållas, internationella väjningregler skall åtföljas och ordentlig uppsikt skall alltid hållas. En skärm som ämnar dela termikblåsa med en annan skärm, skall cirkulera i samma riktning ansatt av den första skärmen, oavsett höjdseparation.

En tävlande som är inblandad i en kollision i luften får ej fortsätta flyget om det finns tvivel om skärmens strukturella hållbarhet.

### **8.5 Molnflygning**

Molnflygning är förbjudet och kan kontrolleras. Molnflygning definieras som när en del av skärmen eller piloten försvinner ur sikte för en pilot nära honom. Vid ofrivillig kontakt med moln skall TYDLIGA manövrar genast vidtas (STORA öron) för att undvika fortsatt molnflygning och för att undvika straff för molnflygning.

### **8.6 Luftrumsbegränsningar**

Tävlingsledningen är skyldiga att informera om eventuella luftrumsbegränsningar i banans närhet genom tydliga kartor och/eller koordinater, samt vilka regler som gäller för dessa. Därefter är det pilotens skyldighet att visa att han/hon ej flugit inom begränsat luftrum genom sin GPS-logg. Straff för luftrumsöverträdelse definieras i 12.5.

### **8.7 Ballast**

Ett tävlande ekipage kan föra med sig ballast endast i form av fin sand eller vatten. En tävlande skall undvika att släppa ballast vid tidpunkter eller sätt som är troliga att påverka andra tävlande ekipage.

Den totala vikten, inklusive ballast och all flygutrustning, skall ej överskrida 33 kg utöver pilotens vikt. Pilotens vikt definieras som vikt uppmätt med piloten klädd i jeans, tröja och underkläder.

### **8.8 Yttre hjälp till tävlande**

Hjälp med navigation eller termiklokalisering är förbjudet. Detta för att till största möjliga mån tillse att tävlingen är mellan individuella tävlande, varken hjälpta eller kontrollerade av externa hjälpmedel.

### **8.9 Kommunikationsutrustning**

Normalt tillåts endast nöd- och säkerhetstrafik på en angiven radiokanal. Utbyte av taktisk information via radio kan leda till poängavdrag eller diskvalificering av piloten i fråga.

Radioanvändning för taktiska ändamål kan dock tillåtas av arrangören i det fall träning av lagsamband är önskvärt. Detta skall i förekommande fall anges vid den allmänna genomgången.

Alla frekvenser och sändare som används måste följa de nationella lagarna.

Normalt så tillhandahåller arrangören en officiell nödfrekvens samt om möjligt en upphämtningsfrekvens. Arrangören skall kräva att alla skall ha sin radio inställd på nödfrekvensen.

Om piloter eller lag tillåts använda egna frekvenser skall de anmälas till tävlingsledaren innan start. VOX (röststyrda mikrofoner) är ej tillåtna.

Arrangören kan tillhandahålla gratis och obligatorisk kommunikationsutrustning.

## 8.10 GPS-användning och GPS-verifiering

GPS-baserade instrument skall användas som verifieringshjälpmedel.

## 9 START

Arrangören antar att alla registrerade piloter kommer att flyga varje uppgift, om en pilot bestämmer sig för att inte starta, skall han informera arrangören före uppgiftsfönstrets stängningstid. Om en pilot inte gör detta kan det resultera i eliminering för resten av tävlingen eller i ett poängavdrag.

### 9.1 Startområde

Skall inte vara mer än 25 minuters promenad från närmsta lift eller väg.

Förberedelse- och startområden kommer att vara markerade och utsträckningen skall klart definieras vid uppgiftsgenomgången. Det skall finnas tillräcklig med utrymme för minst 15 piloter att rigga, och piloter skall kunna starta med en hastighet av två piloter per minut. Två parallella starter rekommenderas. Det måste finnas tillräckligt med organisationspersonal för att försäkra om lätt ingång till startområdet och säker start. Endast piloter som har anmält sin start och organisationspersonal är tillåtna att beträda starten. Utifrån säkerhetsskäl och för att undvika problem, kan tävlingsledaren tillåta extra hjälp i startområdet.

### 9.2 Startprocedur

Den exakta startproceduren för varje tävling, (ev kösystem) skall presenteras på den allmänna genomgången.

### 9.3 Öppet fönster

Fönstrets öppettid och ev. förlängningstid, skall annonseras vid uppgiftsgenomgången och synas på den officiella uppgiftstavlan.

### 9.4 Förlängning av fönstret

Om, utifrån säkerhetsskäl, Tävlingsledaren anser att startförhållandena blivit farliga, kan han tillfälligt eller långvarigt stänga startfönstret. Fönstret kan då möjligen förlängas med den tid som uppgiften var avbruten, dock utan att överstiga sista tidpunkten för fönsterförlängning.

### 9.5 Starttyper

- **Samtidig start från luften** vid en given tidpunkt (GPS-tid). Tidpunkten för öppnandet av märket skall annonseras vid uppgiftsgenomgången och visas på uppgiftstavlan.
- **Individuell start från luften** efter fönstrets öppnande. Används vid elapsed-time då tidtagning påbörjas då piloten bryter en virtuell startlinje.
- **Clock-gated start från luften.** En variant av elapsed-time start då flera efterföljande starttidpunkter definieras med ett visst mellanrum, tex 15 minuter. Vid den sista starttiden startar tidtagningen för samtliga piloter som ännu ej startat.



## 9.6 Vänteområde

Det är möjligt att utse vänteområden, lämpliga för landning och efterföljande omstart efter första start. Piloterna kan behöva vänta på att luftrummet blir ledigt eller på att vädret förbättras. När piloter väntar i detta området fortsätter tiden att gå. Arrangören skall se till att området bevakas.

## 9.7 Vinschstart

Den initiala kördningen bestäms genom lottning inför första uppgiften. Därefter är det föregående godkända uppgifts resultat som bestämmer startordningen.

Piloterna frågas i kördning om de vill göra en start. En pilot som inte vill starta behåller sin position i kön. En pilot i kön tillfrågas bara om han är klar och han har all sin utrustning i ordning.

Piloten har en minut på sig att starta efter det han/hon är ikrokad. Om piloten inte startar inom utsatt tid måste han/hon ställa sig sist i kön.

Om yttre omständigheter gör att piloten inte får möjlighet att starta när han beträtt startområdet, t ex luftrummet upptaget av landande flygplan, vinschmotorstopp eller annat fel på arrangörens utrustning, bör arrangören tillfälligt stoppa nedräkningen av tiden. Väder och vind räknas inte som yttre omständighet.

## 9.8 Omstarter

Omstart är normalt ej tillåtet vid bergstart, men kan tillåtas inom specificerade omständigheter av UK (t.e.x vid bombning eller landning inom en viss radie), vilket skall anges på uppgiftstavlan.

Vid alla omstarter gäller att anmälan om att omstart skall företas skall ske till TL.

Omstart är normalt tillåtet vid vinschning. Vid omstart måste piloten då anmäla till TL att han/hon vill ställa sig i kön igen. TL ställer då piloten sist i kön.

När omstarter tillåts gäller att den sista starten för varje pilot är den som räknas för pilotens distans- och tidspoäng. Om piloten vill göra ett friflyg (flyg utan tävlan) från starten under den tid fönstret är öppet, måste det anmälas till arrangören i förväg för godkännande, friflyg bör utföras med GPS-tracklogg avslagen.

### 9.8.1 Omstartstillåtelse vid problem

I fall ett större problem gör att piloten måste landa direkt efter start, kan piloten fråga TL om tillstånd att starta igen. Tävlingsledaren måste ta detta beslut direkt. Pilotens starttid förblir densamma som för hans/hennes första start.

Om problem uppstår med arrangörens material vid vinschning, så får piloten starta om utan att köa.

## 9.9 Angiven svängriktning

Vid bergstart skall det på briefing definieras en svängriktning som skall användas framför och över startområdet. Om det inte finns någon särskild geografisk orsak till att behålla samma svängriktning från dag till dag bör svängriktningen bytas var tävlingsdag. En enkel regel är att ta höger jämna datum och vänster udda datum.

Angiven svängriktning kan också användas vid vinschtävlingar för att ytterligare öka säkerheten.

## 9.10 Förflygare

Minst en kvalificerad förflygare bör sändas ut av arrangören före fönstret öppnar.

## 10 LANDNING

### 10.1 Mål och landningsområde

Målet är uppdelat i två områden:

- Ett område där mållinjen fysiskt syns på marken;
- Ett landningsområde;

Normalt används ingen fysisk mållinje, dock skall lämpligt landningsområde finnas i närheten av det definierade målet (eller den sista vändpunkten).

Om fysisk mållinje används skall den vara minst 20 meter lång och en halv meter bred, placerad vid landningsområde och i cirka 90 graders vinkel till den sista vändpunkten. Piloten måste korsa mållinjen i rät vinkel i korrekt angiven färdriktning, på en högsta höjd av 1500 meter ovan marken för att erhålla tidspoäng.

Observera! För att förbättra säkerheten kan arrangören skilja på mållinje för landning och mållinje för tidtagning.

### 10.2 Extra landningsområden

Extra landningsområden kan utses för att tillåta att piloter inte landar i mål men säkert. Arrangören har friheten att ge dessa piloter bonuspoäng. Om bonuspoäng skall utdelas för säker landning måste relevant information presenteras på uppgiftsgenomgången och visas på uppgiftstavlan.

### 10.3 Sista målgångstidpunkt

Sista målgångstidpunkt skall annonseras vid uppgiftsgenomgången och vara synligt på uppgiftstavlan. Piloter som landar i mål efter sista målgångstidpunkt får inga tidspoäng.

### 10.4 Sista "Rapportera in"-tidpunkt

Piloten skall rapportera in sin landning till arrangören omdelebart efter landning. Det görs bäst med telefon eller om möjligt över en given radiofrekvens. Den sista tidpunkten för inrapportering skall annonseras på uppgiftsgenomgången och visas på uppgiftstavlan. Det är mycket viktigt att undvika onödiga sök och räddningsoperationer. Piloter som inte respekterar denna regel kan bli diskvalificerade för hela tävlingen.

### 10.5 Sista landningstidpunkt

Sista landningstidpunkt är den tid då alla piloter måste ha landat.

Det är viktigt att denna tidpunkt respekteras av säkerhetsskäl, se även 12.

### 10.6 Sista inlämningstidpunkt

Inlämning av uppgiftsresultat är obligatoriskt för alla piloter som startar i en uppgift. Var pilot måste personligen fylla och skriva under sin resultatrapport och vara beredd att lämna in GPS.

## 11 UPPGIFTER

### 11.1 Race till mål (*Race*)

Målet är att vara först i mål. Starttid och bana är identisk för alla piloter. Simultan start från luften eller från marken. Målgångstid tas när piloten korsar mållinjen/sector enligt 10. Piloter som inte når mål får endast distanspoäng.

### 11.2 Race med individuell tidtagning (*Elapsed Time*)

Individuell start under fönstrets öppettid. Tidtagningen stoppas enligt 10.1. Målet är att flyga uppgiften på snabbast tid. GAP systemet belönar piloter som startat tidigt och tar större risker.

### 11.3 Fri distans längs en axel i en sektor

UK kan sätta gränser och fri distansbana kan ha en eller flera obligatoriska vändpunkter. Piloten som följer dessa begränsningar och flyger den längsta distansen från start (eller sista vändpunkten om UK definierar det). Distanserna som flygs räknas relativt den pilot som flugit längst. Distanser räknas radiellt från start (eller sista vändpunkten) för "Fri distans i en sektor". För "Fri distans längs en axel" räknas distansen på den rätvinkliga projektionen på axeln.

## 12 STRAFF

### 12.1 Straff för molnflygning

Minimumstraff för molnflygning - noll poäng för uppgiften

### 12.2 Straff för alltför tung barlast.

Piloter som flyger med mer än tillåten barlast straffas med minus 250 poäng för uppgiften (ned till noll poäng minimum).

### 12.3 Straff för alltför tung flygfarkost.

Piloter som flyger med en totalvikt utanför skärmens viktcertifiering/-klassning erhåller noll poäng för uppgiften.

### 12.4 Falska deklARATIONER

Om en pilot deklarerar en falsk landningsposition kommer straffet att vara ett distansavdrag på 10 gånger den extra sträckan som deklarerats. Om felet beror på fusk, har arrangören rätt att diskvalificera piloten i fråga från hela tävlingen.

### 12.5 Straff vid luftrumsöverträdelser

Pilot som överträder luftrum (i Höjd eller Distans) erhåller noll poäng för uppgiften ifall överträdelserna överstiger 100 meter. Om överträdelserna understiger 100 meter utdelas endast en varning till piloten. En pilot som har fått en varning tidigare under tävlingen erhåller noll poäng för uppgiften redan för luftrumsöverträdelser från 1 meter.

Beräkning av luftrumsöverträdelser skall göras på den GPS-logg (GPS-höjd) som är fördelaktigast för piloten och utan avdrag eller tillägg för toleranser etc.

## 12.6 Andra poängstraff

*Följande poängstraff ges också:*

- Undlåtit att rapportera in före sista rapporttidpunkt Noll poäng för uppgiften
- Undlåtit att lämna in landningsrapport/GPS Noll poäng för uppgiften, (Notera hur detta sköts i RACE i kapite 20.4 )
- Landning efter sista landningstidpunkten Minst 250 poäng  
(TL avgör om strängare straff är tillämpligt)
- Ej korrekt utrustning (ex.vis skärm) Noll poäng för uppgiften.
- Brott mot angivna radiokommunikationsregler Minst 250 poängs avdrag
- Identisk tracklogg med annan pilot Diskning av båda piloterna
- Glömt att ha på GPS i starten vid bergsstart (take off) Minst 150 poängs avdrag
- Piloten går in i målsektorn till fots, med GPS påslagen. Diskvalificering
- Inlämnande av fel tracklogg, (e.g. tracklogg innan omstart.) Noll poäng för uppgiften
- Osportligt uppträdande/beteende Diskvalificering

## 12.7 Allmänt om straff och bonuspoäng

Alla straff/bonuspoäng andra än "noll poäng för uppgiften" räknas som subtraktion/addition till den totala uppgiftspoängen.

Om ett brott mot reglerna konstateras och straffet ej nämnts i denna sektion avgör TL vilket straff som skall ges.

## 13 VALIDERING AV EN UPPGIFT

Validering av en uppgift beskrivs i Appendix B, Sektion 20.7

## 14 INSTÄLLANDE AV EN UPPGIFT (CANCEL)

Tävlingsledaren kan ställa in en uppgift (Eng. cancel/cancelled) i fall vädret blir vanskligt eller utifrån andra skäl där piloternas säkerhet riskeras. Inställandet ropas ut på säkerhetsfrekvensen och annonseras även med hjälp av andra hjälpmedel enligt lokala regler. (Exempelvis genom att ett kors läggs på start och/eller landning.) En inställd uppgift ger inga poäng.

## 15 STOPPANDE AV EN UPPGIFT

Tävlingsledaren kan stoppa en uppgift i fall vädret blir vanskligt eller utifrån andra skäl där piloternas säkerhet riskeras. Stoppandet ropas ut på säkerhetsfrekvensen och annonseras även med hjälp av andra hjälpmedel enligt lokala regler. (Exempelvis genom att ett kors läggs på start och/eller landning.) Tävlingsledaren är skyldig att registrera exakt tid för uppgiftens stoppande, samt meddela denna tidpunkt tydligt på säkerhetsfrekvensen.

### **15.1 Poäng vid stoppad uppgift av typen Race**

Piloter erhåller poäng för den position de hade vid stopptidpunkten, samt eventuellt distanstillägg utgående från pilotens höjd vid stopptillfället, i enlighet med gällande regel i FAI section 7b.

### **15.1 Poäng vid stoppad uppgift av typen Elapsed time**

Uppgiften ger inga poäng till någon pilot. (stop=cancel)

## **16 ASSISTANS TILL EN PILOT I FARA**

Alla piloter måste samla ihop sina skärmar direkt efter landning, en skärm som ligger utlagd på marken betyder: "Jag behöver hjälp!"

En pilot som bevittnar en olycka skall försöka informera arrangören så snart som möjligt och har tillåtelse att använda den officiella säkerhetsfrekvensen.

Anropsprocedur: "MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY". Ge detaljer om :

- Typ och plats för olyckan;
- Den skadades position;
- Rapporteringens pilots namn;
- En beskrivning av den förolyckande skärmen.

En pilot som assisterar en förolyckad pilot kan erhålla kompensationspoäng enligt beslut av tävlingsledaren, beroende på räddningsaktionen och på en frikostig uppskattning av förlorade poäng, baserat på tidigare resultat och jämbördiga piloter, piloten bör få behålla sin ranking relativt de närliggande piloterna från föregående totalresultat.

## **17 PILOT OCH RESULTATLISTA**

Organisatören skall publicera en lista med alla tävlingspiloters namn. Resultatlistan skall visa:

- Pilotnamn. (och nationalitet)
- Skärmens märke och namn
- Tid och distans för flyget
- Eventuellt utdelade bonuspoäng
- Starttid och måltid för uppgifterna.
- Utdelad poängsumma

## **18 PRISUTDELNING**

Det är obligatoriskt för piloterna att närvara vid prisutdelningsceremonin om de uppnår en position för vilken priser ges. Piloter som inte respekterar denna regel tappar rätten till priset om detta inte i förväg godkänts av TL.

## 19 APPENDIX A - UPPGIFTSTAVLA

Uppgiftstavlan är indelad i 4 sektioner. Den bör vara portabel och måste placeras nära startområdet.

|                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Sektion 1: Allmänt              | Datum, Tävlingens namn, sponsoryta   |
| Sektion 2: Uppgiftsdefinition   | Uppgiftstyp, uppgiftsdistans, minimum distans, vändpunkter med höjddangivelse. (ev bild av vändpunkter), GPS koordinater, total distans, beskrivning av mål och målgångsriktning, Fönstrets öppettider, sista tidpunkt för fönsterförlängning , mål-tid , landingstid, "rapportera in"-tid och inlämningstid. Dagens svängriktning vid start. Omstart förbjuden/tillåten. GPS-startmetod |
| Sektion 3: Väderprognos         | Dagens prognos med vindskiktninginformation (skala minst 1/100,000), ritad uppgifts rutt.  |
| Sektion 4: Säkerhetsinformation | Obligatorisk säkerhetsfrekvens, upphämtningsfrekvens om tillgängligt. Upphämtningstelefonnummer, Nödtelefonnummer.   |

## 20 APPENDIX B - POÄNGBERÄKNING OCH MÄTNINGAR

### 20.1 Allmänt

I detta kapitel beskrivs det anbefallna poängsystemet för SM och SC tävlingar. Andra system kan endast användas efter godkänd dispens från SSFF/TK. Arrangören skall i detta fall presentera poäng och valideringsystemet ifråga till SSFF/TK och erhålla dispens i god tid innan tävlingen.

### 20.2 Sammanslagna tävlingar

I det fall flera tävlingar genomförs i en stor skall arrangören använda endast ett poängsystem. D.v.s. poängen behöver ej räknas om för varje deltävling, utan piloternas poängen tas från den sammanslagna tävlingen. Deltävlingarnas rankinglistor skall dock presenteras separat.

Exempel på sammanslagna tävlingar är tex när SM genomförs i samband med NM eller när SM:et är en öppen tävling med gästpiloter.

### 20.3 Mätning av tid

Tid mäts i timmar, minuter och sekunder.

### 20.4 Poängberäkning

Poängberäkning skall ske med GAP2008.

Om annan formel förordas, eller avvikelser från parametrarna definerade i detta dokument förordas under en säsong, kan detta ske genom en generell dispens som kungöres på TK sidor på [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se).

### 20.5 GAP Parametrar

För Sverige Cup-uppgifter i Sverige skall nedanstående GAP-inställningar användas. För SM uppgifter i Sverige rekommenderas dessa men ska alltid defineras separat i ansökan.

Avvikelser från de rekommenderade GAP-inställningar skall uppges i tävlingsansökan för godkännande av SSFF/TK. För Sverige Cup skall samtliga tävlingar av samma typ (berg/vinch) använda samma GAP parametrar under ett och samma tävlingsår. De nominella distansuppgifterna ovan kan således inte ändras under en SC-säsong efter att en deltävling av samma typ avhållits.

#### FS scoring settings:

GAP Minimidistans: Berg: 8km / Vinch: 6km

Not: 150 % ggr längsta glidsträckan från take-off/release –höjd. Normalt 6-10 km. Det bör noteras att GAPs minimidistans är en säkerhetsdistans och inte en minimidistans som används i uppgiftsvalideringssyfte.

GAP Nominell distans: Berg: 25km / Vinch: 30km

Not: den nominella distansen är den distans minst krävs för att ge 1000poäng. Denna bör vara rimligen uppnåelig på flygstället en normal termisk dag och inte för exceptionella dagar, uppgifter bör göras längre än den nominella distansen om förhållandena tillåter detta.

GAP Nominell tid: 1.0 timmar

Not: den nominella tiden är den minsta tid en uppgift ska vara för att kunna ge 1000poäng. Den bör vara i storleksordning av den tid det tar att flyga minimum distance.

|   |  |
|---|--|
| GAP Nominell andel piloter i mål:   | 30 %   |
| Tidspoäng för uppnådd ES (end of speed-section), men ej mål:                              | 0%   |
| Speed rank used to calculate time validity:   | 1  |
| Distance points:  | JA   |
| Time points:  | JA   |
| Departure points:   | Vinch: NEJ / Berg: JA vid ELAPSED TIME uppgift |
| Leading points:   | Vinch: NEJ / Berg: JA vid RACE uppgift         |
| Jump the gun factor:  | 0  |
| Arrival position points:  | JA   |
| Arrival time points:  | NEJ  |
| 1000 points to winner in case of open distance or no one reaches ES before DQ is applied: | Open distance task: JA / Annars: NEJ           |
| 1000 points to winner before DQ is applied:   | Vinch: JA / Annars: NEJ                        |
| DQ override:  | NEJ  |

## 20.6 Övrigt om GAP

Det är mycket viktigt att man i GAP rätt anger icke startande piloters status. Piloter som befunnit sig startklara i startområdet och inte startat skall markeras DNF (Did Not Fly), Piloter som överhuvudtaget inte varit startklara eller som inte ankommit till starten skall markeras ABS (absent).

Vid både vinsch- och bergstävlingar förekommer det att piloter med svaga resultat struntar i att lämna in landningsrapport/GPS efter uppgiften trots att de observerats försöka starta uppgiften. För att GAP inte skall sänka **dagsvärdet** pga detta medvetna slarv/regelbrott skall piloter som observerats starta under fönstrets öppetid men sedan inte lämnat in landningsrapport/GPS ges distansen 100 meter (dvs dessa piloter skall inte markeras med DNF eller ABS). (Not: Vid detta regelbrott bör lämpligen även straff delas ut så att piloten erhåller noll poäng för uppgiften. Dvs de som bryter mot rapporteringsregeln skall inte ens erhålla GAP-minimidistanspoäng, ifall man inte överenskommit med tävlingsledaren om detta i förväg.)

## 20.7 Uppgiftsvalidering

Uppgiften valideras om alla följande påståenden är sanna:

- GAPs poängberäkning ger mer än 0 poäng för den bästa piloten.
- Fönstret skall vara öppet mer än Y sekunder per anmäld tävlande och per start. Med anmäld tävlande menas här de som anmält sig till tävlingen minus de som diskvalificerats (eller de som officiellt dragit sig ur hela tävlingen) , Y är 300 för en vinschuppgift och 30 i annat fall.



## **20.8 Uppgiftsviktning**

GAP-formeln inkluderar uppgiftsviktning, arrangörer och piloter uppmanas att läsa på vad som är viktigt att göra för att uppnå höga dags- och uppgiftspoäng i GAP-dokumentationen.

(Not: I stort sett bör man starta först och leda tävlingen och landa först i mål för att uppnå höga individuella poäng. Att flyga i grupp och landa i grupp betalar sig mindre med GAP-formeln.)

## **20.9 Högt dagsvärde**

För att uppgiften skall få ett högt dagsvärde bör många ha kommit i närheten av eller längre än den nominella distansen, flugit längre än den nominella tiden och dessutom bör den önskade spridningen ha uppnåtts, eg. 30 % i mål.

## **21 APPENDIX C – RÄDDNINGSAKTIONER UNDER EN TÄVLING**

Alla medlemmar i tävlingsorganisationen måste känna till hur larm skall hanteras.

## **22 APPENDIX D – TÄVLINGAR MED TROLIG GRÄNSPASSAGE (NORGE/SVERIGE)**

Luftfartsverketets Flygtrafiktjänst vill att vi följer följande procedur.

”Beslut:

Flygningen skall ske i okontrollerad luft. Ni skall innan flygning startar ringa vår kontrollcentral i Sundsvall på tfn 060-19 76 54 och anmäla plats, första starttid och när ni beräknar sluta. Efter fullgjorda flygningar anmäler ni när ni avslutat på samma telefonnummer.

För större tävlingar vill polisen att ni söker tillstånd hos polismyndigheten i berört område.

Vidare, meddelar polisen, skall utomnordisk flygare medföra identifikationspapper vid flygning.”

## 23 APPENDIX E – GPS-VERIFIERING

### 23.1 Allmänt

Uppgifterna dokumenteras med pilotens GPS-logg (track-logg) och med en landingsrapport.

Loggningsfunktionen i piloternas GPSer skall logga positioner med ett intervall på maximalt 30 sekunder. Har pilotens GPS tillräcklig kapacitet bör loggningsfrekvensen ökas. Ex. Garmin 12 har plats för 1024 punkter. Dvs. vid loggning var 20:e sekund så räcker loggen  $1024/(3600/20)=5$  timmar och 35 minuter.

GPS'en skall visa en oavbruten loggning från start till landing. (Om batteriet tar slut i GPSen godtas ett kortare uppehåll i loggen för att tillåta den tid det tar att byta batteri.)

Vid bergsstart skall GPS:n alltid vara påslagen i startögonblicket (take off), (för att GAP skall kunna dela ut startbonuspoäng).

Vid landing bör piloten låta GPSen vara på medans han/hon packar skärmen, därefter slå av GPSen.

Om man använder GPS'en för att hitta hem igen, bör man slå av loggningen. (så att pilotens verifieringsbevis ej försvinner.)

Piloten bör tömma GPS-loggen direkt före varje uppgift för att underlätta och snabba upp arrangörens arbete.

Pilotens bästa position ("best position") i trackloggen räknas som poänggivande distans. (D.v.s. det är inte nödvändigtvis där man landar som är distansgrundande utan var man har varit i luften)

### 23.2 Avbruten logg

Om det är uppenbart att GPS-loggen ej kommer att räckta till hela flyget (ex.vis vid mycket långvariga flyg) kan piloten slå av GPS el. loggning under kortare perioder.

OBS! Att man får slut batteri och inte har med extra batteri är INTE en godkänd förklaring till att man inte har en sammanhängande GPS-logg ur verifieringshänseende.

### 23.3 Höjdlogg

GPS-logg skall innehålla höjdangivelse (GPS-höjd, ej barometrisk höjd) för att vara giltig. Höjdloggen anses vara absolut vid luftrumvalidering.

*OBS: Då GPSers höjdnoggrannhet kan vara så dålig som +-50m uppmanas piloter att hålla god marginal till alla luftrumsgränser.*

Undantag: Om tävlingen äger rum i G-luft minst 100km från närmaste luftrumsgräns, samt att uppgiftsdagens molnbas bedöms vara som högst upp till 500m under FL95, kan tävlingsledningen välja att tillåta GPS-loggar utan höjdangivelse för den dagens uppgift.

### 23.4 GPS-Vändpunkt

Vändpunkter definieras med geografiska koordinater i UTM format (OBS! kartdatum skall alltid uppges, vanligtvis WGS84).

Vändpunkten bör höra till en fysisk punkt som är lätt att beskriva och är lätt att se från luften.

Det som är uppgivet som en fysisk punkt skall vara någorlunda i överensstämmelse med de uppgivna GPS koordinaterna. Om felmarginalen till punkten kan vara större än 100 meter skall det uppges till piloterna före start.

## 23.5 GPS-sektor

”Sektorn” är en cylinder med radien 400m runt vändpunkten.

## 23.6 Kontroll av flugen uppgift

Normalt skall alla piloters trackloggar kontrolleras. Om arrangören har mycket god anledning till det, kan antalet loggar som kontrolleras reduceras, t.ex. om praktiska förhållanden gör det omöjligt att kolla alla loggar av tidshänsyn, dock skall minst de 10 bästa piloterna ALLTID kontrolleras.

## 23.7 Krav på GPS utrustning

Från säsongen 2004 gäller att alla GPS-modeller som är godkända enligt GPS-reglerna för PWC (kan hittas på <http://www.pwca.org>) är godkända under SC och SM under förutsättning att de loggar höjd enligt 23.3.

Kablar till andra GPS-modeller än GARMIN måste piloten själv tillhandahålla.

## 23.8 Verifieringsprogram för arrangörer

- FS (<http://fs.fai.org/>) skall användas om inget annat specificeras på [www.paragliding.se](http://www.paragliding.se)

## 23.9 Mätning av tid och startmetoder för GPS-verifiering

### 23.9.1 Tidtagning

Tidtagning sker normalt med GPS-loggen, tidtagning kan dock fortfarande ske manuellt.

Tidtagning med GPS-logg ger arrangören stora möjligheter att sprida piloterna i luften på ett säkert sätt och rekommenderas starkt av SSFF.

Tid räknas ut för de piloter som fullgör uppgiften.

### 23.9.2 Startmetoder

För Race-uppgifter finns det två alternativa metoder för att definiera starttidpunkten:

1. När fönstret öppnar (normal markstart).
2. När startpunkten ”öppnar”. Punkten och tiden anges på uppgiftstavlan. Startpunkten kan väljas fritt av arrangören och är ej helt nödvändigt samma som startstället. Piloten skall se till att ha varit i startpunktens sektor efter det att startpunkten öppnat. Dvs. GPS-loggen skall visa att piloten var i startpunktens sektor efter den angivna starttidpunkten.

För individuell tidtagning mäts tiden normalt från det att piloten tar av tills denne gjort en komplett målpassage. För vinschuppgifter kan exempelvis en startpunkt definieras runt eller på ena sidan av fältet. För individuell tidtagning med sektorstart räknas normalt sista gången piloten befinner sig inne i sektorn som startlinjepassage och start för tidtagning. (Notera att piloten i princip kan ”starta om” i luften flera gånger om denna metod användes.)

Not: Uppgiftskommitten kan om det är tillämpligt definiera om startförfarandet för en uppgift, ex.vis kan man definiera att starten gå när man passerar in i en sektor (istället för ut ur). Man kan även ändra storlek och form på startsektorn.

## **23.10 Målpassering med GPS-verifiering**

### **23.10.1 Allmänt**

Målpassering sker genom att piloten korsar en mållinje i en på förhand definerad riktning.

En måldomare kan med hjälp av sikt-hjälpmiddel bedöma målpassering sker (över en fysisk linje) och då notera tidpunkten.

Slut på tidtagning och målpassering kan ske vid två olika tillfällen. Pilot som endast får en sluttid och därefter ej gör en korrekt målpassering får endast distanspoäng.

### **23.10.2 Tidtagning och Mållinjepassering**

Tid från GPS-logg skall användas för tidtagning. Måldomares notering för mållinjepassage blir då bara använd för att bestämma vem som kom först då det råder oenighet om detta och som extra verifiering ifall GPS-loggarna är svårtolkade.

Måldomaren skall för tidtagningen vara utrustad med en GPS.

### **23.10.3 Enkelt cylindermål**

Här används ytterkanten på en cylinder vars radie är 400 meter och centrum ligger i målpunkten för tidtagningsändamål.

Den tid som räknas är den GPS-tid från GPS-loggen när piloten korsar cirkeln 400m från målpunkten.

Piloten har en giltig målpassering när han har en GPS-loggpunkt mindre än 400m från målpunkten.

### **23.10.4 Cylindermål med dubbla cylindrar**

Här används ytterkanten på en cylinder vars radie är 400 meter och centrum ligger i målpunkten. Concentriskt till denna cylinder definieras en cylinder vars radie är 1000 meter (typiskt men andra radier an definieras) vars perimeter definierar end of speed-section (ES).

Den tid som räknas är den GPS-tid från GPS-loggen när piloten korsar den yttre cirkeln (radie 1000m). Piloten har därefter en giltig målpassering först när han har en GPS-loggpunkt i den mindre cylindern (400m).

Denna typ av mål medför en minskad risk för inslag på låg höjd då piloterna kan släppa upp speed och flyga säkert in mot mål efter passage av den yttre (1000m) cylindern.

Denna typ av mål rekommenderas starkt.