

NorgesCup i Paragliding (XC) 2018

Håndbok og regelverk for piloter og arrangører.

(Revisjon "A", 18.jan, 2018 Endringer siden siste gyldige 2017-revisjon med BLÅ skrift.

1. Innledning

1.1 Formål

Formålet med dette regelverk/håndbok er gjennom et åpent nasjonalt mesterskap:

- Å legge til rette for god konkurranseflyging for paragliderpiloter med ParaPro trinn 5
- Å stimulere til nivåheving av norske piloter slik at de vil være i stand til å hevde seg i internasjonale konkurranser.
- Å kåre en vinner av hver enkelt NC-runde.
- Å kåre Norgescup-vinner i Paragliding.
- Å stimulere til samvær og kameratskap mellom piloter.
- Stevnet skal være et breddearrangement, og det skal søkes å tilrettelegge for deltakere på alle trinn

1.2 Gyldighet

Dette reglementet kan kun endres utenfor sesong, i tidsrommet fra 1.oktober til 1.mars. Det kan gjøres unntak for viktige sikkerhetsmessige endringer. Siste revisjon, samt historikk, skal alltid ligge tilgjengelig på www.KKPGxc.no Sesongens arrangører og Fagsjef i HP/NLF skal alltid få kopi av nye revisjoner.

1.3 Vingeklassifisering

Se pkt.4.3.1

1.4 Underliggende regler

I tillegg til reglene i dette heftet gjelder også reglene i HP/NLF sin Håndbok og FAI Sporting Code Section 7B og General Section. Lokale regler vil kunne overstyre FAI Sporting Code Section 7B og General Section. Disse skal være godkjent av KKPGxc senest 10 dager før konkurransen.

1.5 Definisjoner og forkortelser.

'kk'=KKPGxc = Konkurranse-Komiteen for Paragliding, Distanse.

Henvisninger til 'web' = www.KKPGxc.no

'NC' består av minst 4 planlagte 'NC-runder' pr. sesong.

En 'NC-runde' har minst 2 planlagte 'NC-omganger'. Normalt én omgang pr. dag.

'Vinner av NC': Se pkt.6

'Scorekeeper': Har ansvaret for poengberegning gjennom siste versjon av dataprogrammet 'FS'

'Åpen klasse': Alle sertifiserte vinger (EN-x, CCC, DHV, osv. Se pkt.4.3.1)

'Sportklasse': EN-A,B og C-vinger.

'Kvinneklasse': Kvinner uansett vingeklasse

2. KKPGxc

2.1

KKPGxc tildeler NC-runder, som normalt går over 2-5 dager.

KKPGxc vedlikeholder (i samarbeid med arrangør) vendepunktfiler og legger ut disse på www.KKPGxc.no

Årets filer skal være klare til nedlasting 1.april. Ønskede endringer etter denne dato vil først kunne komme med neste sesong.

KKPGxc har rett til i ettertid å fjerne omganger fra NC dersom de ikke holder mål med hensyn til sikkerhet, eller dersom arrangementet ble gjennomført feil i forhold til reglementet. Dette vil bli opplyst av KKPGxc innen 2 uker etter konkurransen. En slik avgjørelse kan ikke påklages.

Krav til GPS: GPSDump må klare å laste ned eller verifisere tracklog ("G-record") fra denne. Loggen må ha høydedata.

KKPGxc sørger for å etablere og vedlikeholde pilotregister og resultatservice for NC. Dette gjøres på web.

KKPGxc sørger for å alltid ha med seg minst en fungerende pc til utlån for piloter.

KKPGxc tar seg av all resultatservice. (Se pkt. 3.6)

KKPGxc skal senest 3 uker etter hver NC konkurranse levere en skriftlig tilbakemelding til arrangør.

Tilbakemeldingen skal beskrive i hvilken grad arrangementet ble gjennomført i henhold til disse reglene.

Dette skrivet vil også legges til grunn når neste års arrangører velges.

2.2 Forhåndskansellering av en NC-runde

KKPGxc kan i samråd med arrangør velge å forhåndskansellere en NC-runde eller deler av den(*). Dette gjelder hvor værprognosene er "håpløse" i forhold til sikkerhet og/eller gjennomførbarhet. Hvis man velger å forhåndskansellere så må det sendes ut info om dette senest kl.22, halvannet døgn før første planlagte briefing. Det informeres da på KKPGxc's sms-tjeneste, web, og Twitter: #KKPGxc. Hvis de forskjellige værmeldingene ikke er entydige skal vi legge mest vekt på prognosene fra XCSkies og NOAA. Medlemmene av KKPGxc og arrangør tilstreber god dialog og diskusjon, f.eks. via "møte" på Skype, og sender sin stemme ("tommel ned"=kanseller eller "tommel opp"= ikke-kanseller) til epost KKPGxc@gmail.com. Arrangør har dobbeltstemme, det samme har leder av KKPGxc. Tidsfrist for stemmegivning: kl.21.00, halvannet døgn før første planlagte briefing. Simpelt flertall avgjør. (*)Merk: KK og arrangør kan velge å kansellere første konkurransedag, hvor det etter 24 timer vil bli sendt ut ny melding om man velger å gjennomføre de resterende dagene eller ikke. Vanlige refusjonsregler (§4.2.2) gjelder for forhåndskansellerte dager.

2.3 Flytting av NC-runde.

Arrangør kan i samråd med KK velge å flytte en NC-runde til et område mer enn 2 timers kjøring fra opprinnelig flysted. Dette er kun aktuelt i de tilfeller hvor forhåndskansellering (§2.2) pga elendig værprognose er eneste alternativ. Informasjon sendes ut på samme måte som ved forhåndskansellering, d.v.s. senest kl 22, halvannet døgn før første briefing. Arrangør må i slike tilfeller gjøre nye vendepunkter tilgjengelige (via KKPGxc), og bør forvise seg om at det er tilfredsstillende overnattingsmuligheter tilgjengelig for deltakere i nærheten av alternativt arrangementssted.

Deltakere som har forhåndsbetalt deltakeravgift, men som ikke kan stille til konkurransen ved flytting av arrangement, kan be om å få tilbakebetalt avgiften etter samme regler som ved forhåndskansellering, jfr. §3.6.3."

3. Arrangøren

3.1 Gjennomføring av NC-runder

Arrangørklubben skal i god tid før stevnet peke ut en stevneleder som har ansvaret for gjennomføringen av arrangementet. Stevnelederen skal ha konkurranse erfaring og/eller organisatorisk erfaring og skal ha god kjennskap til disse reglene. Arrangøren må stille med tilstrekkelig mannskap, eventuelt i samarbeid med andre klubber. Arrangøren må ha radiosamband og mobiltelefon. Stevneleder skal til en hver tid være tilgjengelig. Dette betyr om stevneleder velger å delta i konkurransen skal vedkommende under den tiden han/hun konkurrerer utpeke en stedfortredende stevneleder.

3.2 Luftrom

Arrangøren har ansvaret for tillatelser og NOTAM ifbm. flyging i regulert luftrom. Arrangøren må så tidlig som mulig, og senest 2 uker før arrangement sende info og koordinater i forhold til hvor vi kan fly, slik at KKPGxc kan få laget og lagt ut luftromsfiler og kart på web.

3.3 Trygghet

Arrangøren må være bevisst og våken med hensyn til sikkerheten for pilotene, slik at en unngår ulykker. Det er viktig at stevneleder står imot press fra pilotene i tvilsituasjoner.

3.4 Annonsering og invitasjon

Arrangøren må sende invitasjon til alle klubbene. Kopi av invitasjonen skal også sendes til KKPGxc og HP/NLF. Invitasjonen må som minimum inneholde tid, sted, pris, påmeldingsfrist, overnatting og kontaktperson for konkurransen.

3.5 Registrering for deltakere

Registrering skjer ved påmelding på www.KKPGxc.no, senest 3 dager før. (Se under menyvalg 'Påmelding') Deretter ved fram møte på arrangør-kontoret. Her må deltakerne vise gyldig flybevis PP5 og FAI sportslisens. Er det nylig betalt på nettbank, så ta med en utskrift av dette. Det blir ikke gitt dispensasjon for manglende flybevis eller sportslisens. Det skal bli gitt skriftlig informasjon om program, lokale regler, telefonnummer til stevnekontoret, plassering av oppslagstavle, kart med luftromsinfo, vendepunkter, landingsrapport, henting, og annen nyttig informasjon. Deltakere må beherske norsk og/eller engelsk språk. Registrering blir avsluttet før første briefing, der endelig startliste blir offentliggjort.

3.6 Økonomi

3.6.1 Generell info

Standard dagspris for en en konkurransedag er 200,- NOK (*)

KK vil i etterkant av konkurransen fakturere Arrangør for en prosentandel(13%) tilsvarende ca. 26 kroner pr. dag pr. Pilot.

KKPGxc jobber etter "dugnads-prinsippet". Alle pengene som kommer inn i "KK-kassa" brukes bl.a til premiering i NC/NM/DL/FDL, innmeldingsavgift for alle NC-rundene til FAI/CIVL, driftsutgifter ifbm med web og IT, og å hjelpe landslaget med utgifter ifb med deltakelse i internasjonale mesterskap.

Arrangørens andel av dagsprisen (utgjør ca.174,-) skal dekke premiering av deltakerne og administrative utgifter til arrangøren. Det er intensjonen at konkurransen skal gi klubben et fint overskudd.

Hvis dårlig vær, avlysning etc, fører til økonomisk underskudd, har arrangør anledning til å søke om støtte fra KKPGxc's NC-fond.

(*) Utgifter til transport er normalt ikke inkludert.

3.6.2 Deltakeravgift

Deltakeravgiften er 200,- NOK pr. pilot pr. dag. (*) KK vil så i etterkant av konkurransen fakturere Arrangør for en prosentandel(13%) tilsvarende ca. 26 kroner pr. dag pr. pilot.

Arrangøren har anledning til å øke deltageravgiften med 100 kr/dag for etteranmeldte, dvs. deltakere som betaler etter fristen. (normalt 1 mnd. før konkurransen.) Dersom konkurransen går over bare to dager er det anledning til å ta 380 kr for første dagen. (evt 600,- etter fristen)

Etter gjennomført konkurranse vil arrangøren få en faktura fra kk. Fakturagrunnlaget vil være **13%** av: 'antallet piloter på resultatlista' x 'antall dager' x '200 kroner'

(*) Utgifter til transport er normalt ikke inkludert.

3.6.2.1 Deltakeravgift, enkelt-dager.

Det gis mulighet til å slippe å delta eller betale for enkelt-dager. Dette forutsetter:

- Dagen(e) man ikke ønsker å delta eller betale for kan bare være vanlige ukedager.
- Man må forhåndspåmelde seg innen fristen, via den etablerte web-påmeldingen på kk-nettsiden.
- Man må betale til arrangør innen fristen, og opplyse via nettbank og epost til arrangør om hvilke dager man har betalt for.

3.6.3 Avlysning

Dersom en NC-runde blir avlyst på første konkurransedag kan pilotene kreve 50 % av deltageravgiften tilbakebetalt (*). Hvis 3 piloter eller flere har startet på oppgaven innenfor tidsvinduet (= 'gyldig omgang') beholder arrangøren 100% (minus KK's andel) av deltakeravgiften for hele NC-runden.

Dersom en NC-runde blir forhåndskansellert etter reglene i pkt. 2.2 kan pilotene kreve 75 % av deltageravgiften tilbakebetalt (*)

(*)Merk: Man er ikke pliktig å refundere startavgift hvis deltakeren ikke har opplyst om sitt kontonummer, eller på annen måte bedt Arrangøren om refusjon.

3.7 Briefing

Det er to typer briefing, daglig briefing og oppgavebriefing.

3.7.1 Daglig briefing

Daglig briefing blir holdt hver morgen og skal inneholde generell informasjon, dagens værmelding, dagens startsted og tid og sted for oppgavebriefing.

Værmeldingen omfatter orientering om store værsystem og hvordan de beveger seg, lokal prognose for dagen m.h.t. vindretning, vindstyrke, temperatur, fuktighet, tidspunkt for og beskrivelse av termikk, skybas, inversjoner og evt. andre lokale karakteristika.

3.7.1.1 Valg av jury

På første daglige briefing skal det av deltakerne velges to piloter som sammen med stevneleder danner juryen i konkurransen. Juryen har to oppgaver med tilhørende mandat:

- Å overvåke og vurdere konkurransen med hensyn til sikkerhet. For de to valgte pilotene medfører dette bl.a. å være deltakernes representanter med hensyn til spørsmål som gjelder sikkerhet generelt, dvs. trygge startforhold og flyforhold, overholding av vikepliktsregler osv. Piloter som føler at noe i arrangementet går på kanten av det de ser på som sikkerhetsmessig forsvarlig, kan via juryen gi arrangøren melding om dette. Juryen har mandat til å pålegge deltakere og arrangør spesielle tiltak i forhold til sikkerheten, og kan kansellere omganger når som helst, dersom et flertall i juryen bestemmer dette.
- Å behandle protester.

De to valgte pilotene kan ikke være med i oppgavekomiteen.

3.7.1.2 Farlige flyforhold

Man skal på briefing gjennomgå systemet for tilbakemelding fra piloter i lufta. Level1-2-3 osv. Se avsnitt 3.13

3.7.1.3 Valg av oppgavekomité

En anbefaler at arrangøren velger en eller flere deltakere til å bidra i en oppgavekomité som sammen med stevneleder setter dagens oppgave.

3.7.2 Oppgavebriefing

Arrangør skal sørge for at oppgavekomiteen har tilgang til:

- Kart med høydekurver og/eller relieff hvor vendepunktene er innlagt, slik at det er mulig å forutse mulige fareområder (lesbare utskrifter av KK's kartfiler.)
- Utskrift av de mest relevante, dagsferske værmeldinger.

Til oppgavekomiteen: Oppgaven skal settes slik at den er trygg å fly for alle deltagere. Det skal legges vekt på å:

- Unngå sterke lesider og områder uten forsvarlige landingsmuligheter
- Ta hensyn til meldt værutvikling i hele perioden fra startvinduet åpner til tidsfrist for landing er passert.
- Sette oppgavestart (startsyylinder) slik at pilotene har anledning til forsvarlig spredning i luftrommet i tiden frem til og rett etter starten går.
- Så langt mulig unngå å 'invitere' til flyging med speed nær terreng. Dette gjelder spesielt mot slutten av oppgaven.

Juryen bør gis mulighet til å vurdere oppgaven mht sikkerhetsaspekt før kunngjøring og oppgavebriefing.

Oppgavebriefingen skal inneholde minimum følgende informasjon:

- Oppdatert værmelding
- Beskrivelse av startområdet
- Påbudt sving-retning i termikken ved startområdet
- Beskrivelse av oppgaven slik den blir definert på oppgavetavla.
- Scorekeeper skal opplyse om hvilke GAP-parametere som skal brukes i scoring. Om ingenting annet opplyses skal KKP Gxc's standard-parametere brukes. Se punkt.3.7.2.1

Oppgavetavla skal settes opp godt synlig ved startområdet. Ved utsetting eller ny briefing skal tid og sted for neste briefing være anført her.

Det skal være minst 20 minutter fra avsluttet oppgavebriefing til 'vinduet' åpner.

3.7.2.1 Standard parametre for scoring:

Hvis ikke annet er opplyst på briefing eller oppgavetavla er det disse parametere i GAP2016 som benyttes.

param	value
id	GAP2016
min_dist	7
nom_dist	40
nom_time	1.5
nom_launch	0.96
nom_goal	0.25
day_quality_override	0
bonus_gr	4
jump_the_gun_factor	2
jump_the_gun_max	1000
normalize_1000_before_day_quality	0
time_points_if_not_in_goal	0
use_1000_points_for_max_day_quality	0
use_arrival_position_points	0
use_arrival_time_points	0
use_departure_points	0
use_difficulty_for_distance_points	0
use_distance_points	1
use_distance_squared_for_LC	0
use_leading_points	1
use_semi_circle_control_zone_for_goal_line	1
use_time_points	1
scoring_altitude	gps
leading_time_ballance	0
final_glide_decelerator	none
no_final_glide_decelerator_reason	
min_time_span_for_valid_task	60
score_back_time	10
use_proportional_leading_weight_if_nobody_in_goal	0
double_leading_weight	0

3.8 Start

3.8.1 Startområdet

Det bør være startmuligheter på alternative vindretninger. Det bør være plass for minimum tre piloter å starte samtidig. Vindpølse og vindmarkører skal settes opp. Startområdet styres av en Startleder.

3.8.2 Oppgavetavle

På starten skal det være en oppgavetavle med informasjon av generell og spesiell karakter som f.eks. beskrivelse av flystedet, spesielle faremoment, værmelding, etc. Oppgavetavla skal minimum inneholde:

- Navn på startstedet
- Dato
- Oppgavetype
- Navn på start, vendepunkt og mål i riktig rekkefølge.
- Beskrivelse av startskil (utenfor, innenfor, radius), vendepunktskil og mål (radius)
- Omtrentlig distanse for oppgaven
- Påbudt sving-retning i termikken ved start
- Omstart JA/NEI
- Tidsramme for startvinduet
- Tidsramme for evt. luftstart
- Tidsfrist for målpasning/landing
- Radiofrekvens(er)
- Tlf. nr. for henting og landingsrapport
- Tlf. nr. stevneleder
- Tidsfrist for landingsrapport

3.8.3 'Sign-to-fly'-lister

På grunn av sikkerhetshensyn skal arrangøren ha mannskap på starten, som aktivt oppsøker alle piloter i konkurransen med ei liste for signering.

3.8.4 Organisering av Starten

Startleder skal sørge for organisering av starten slik at pilotene har plass nok til å ta av på en sikker måte. Dersom køordning er nødvendig, benyttes WPRS-rankingen første dagen, deretter rundens sammenlagresultat. Kvinnelige piloter gis adgang til å starte når de måtte ønske det.

3.8.5 Startvindu

En omgang er tellende bare for de piloter som tar av innenfor startvinduet. Startleder skal gi tydelig varsel og signal når startvinduet er åpent og stengt. Vinduet og oppgaven kan ikke endres når første pilot har startet. Vinduet skal midlertidig stenges ved vind over 6 m/s i gjennomsnitt de siste 5 minuttene. Det kan også stenges midlertidig av Startleder dersom han anser forholdene for farlige. Tiden som startvinduet evt. må holdes stengt grunnet farlige startforhold, kan legges til som en utvidelse av startvinduet dersom Startleder mener dette hensiktsmessig. Dersom vinduet har vært åpent i så kort tid at ikke alle pilotene har min. 30 sekunder til å ta av (under rimelige forhold) er ikke omgangen gyldig. F.eks. 30 piloter, 3 kan starte samtidig, vindu må være åpent i minimum 5 minutter til sammen med greie startforhold. Stevneleder må sørge for at det blir holdt regnskap med klokkeslett (hh:mm:ss) når starten er lukket eller åpen. Dette pga. evt. protester i etterkant. Stevneleder eller hans stedfortreder kan ikke forlate take-off før vinduet er lukket eller alle deltakerne har tatt av, evt. meldt at de ikke skal fly.

3.8.6 Start ved Race

Ved Race anbefaler en å bruke luftstart. Med rimelig margin mellom åpning av vinduet og start, vil pilotene kunne ta av i ro og mak uten tidspress. Bakkestart bør kun brukes dersom det er plass for flertallet av pilotene å ta av på samme tid (eks. syd-øst starten på Ørsta), eller det brukes individuell tidtaking.

3.8.7 Påbudt sving-retning

Ved briefing skal det defineres en sving-retning som skal brukes fra vinduet åpner til (luft-)starten går. Dersom ikke andre hensyn tilsier det anbefales det å bytte sving-retning for hver omgang med venstre sving på dager med dato som er oddetall.

3.8.8 Prøvepiloter

Minimum en kvalifisert prøvepilot bør sendes ut av startlederen.

3.8.9 Omstart

Omstart er normalt tillatt.

Stevneleder kan bestemme at omstart ikke er tillatt dersom spesielle forhold tilsier dette. Dette skal i så fall sies på oppgavebriefing og føres opp på startplakat. Omstart må gjøres iht. tidsrammen for oppgaven. Omstart er bare tillatt dersom piloten har fløyet mindre enn 5km av oppgaven. Piloten er selv ansvarlig for transport tilbake til start.

3.8.10 Gyldig omgang

Gyldig omgang krever at minst 3 piloter har startet på oppgaven innenfor 'start-vinduet'. Begrunnelse: Siden vi ikke lenger bruker 'normalisering' vil GAP2016 sørge for lave poengverdier på omganger med dårlig kvalitet.

3.9 Vendepunkter

Det benyttes geografiske koordinater (GG,MM,SS) med datum WGS84

Arrangør skal innen 1.mars ha sendt inn vendepunktliste etter mal som er oppgitt på www.KKPGxc.no

Hvis ikke vendepunktliste eller endringer er mottatt før denne dato, vil gammel liste bli benyttet som grunnlag.

Arrangøren skal selv ikke distribuere vendepunktfiler, kun henvise til www.KKPGxc.no

3.10 Landing

3.10.1 Offisielle landingsplasser

Hovedlanding/evt. reservelanding skal være av god standard, ha enkel innflyging og være klart definert (f.eks. markert med band) og ha en klart synlig vindpølse. Det skal være en landing som kan nås fra startstedet under de rådende vindforhold.

3.10.3 Målpassering

Som mål brukes en sylinder med valgt radius. Tidspunkt for målpassering hentes fra pilotens tracklog.

3.11 Henting

En anbefaler at henting av piloter som lander ute eller flyr til mål, skjer etter en på forhånd oppsatt rute. Arrangøren bør organisere et opplegg for transport av pilotene før, under og etter omgangen til en rimelig pris. Det anbefales også at sjåfører i hentebilene blir informert om muligheten til å følge piloter som har gps-tracker via "smart-mobil". Mer info om dette på www.KKPGxc.no (se meny: "Spot...")

3.12 Beredskap og førstehjelp

Man må ha en beredskapsplan i forkant av konkurransen. Denne skal være enkel, men beskrive *Hvem* som gjør *Hva*, *Hvis* en ulykke inntreffer. F.eks. at Stevneleder er den som er ansvarlig for at Nødetatene blir varslet snarest mulig, og viktig: Informere hvis "nesten-ulykke" slik at vi unngår unødvendige utrykninger, og uheldige oppslag i media.

Førstehjelp: Beredskapsplanen skal også beskrive hvordan førstehjelpsberedskapen under konkurransen er organisert. F.eks at man har dedikerte personer (på bakken) og utstyr i klubben samt har klarert med lokale myndigheter eller Røde Kors. (Lokalt politi er ansvarlig for alle typer redningsaksjoner). Beredskapsplanen skal også ta for seg nyttige detaljer som f.eks. innflygingstrasé for redningshelikopter, og å opplyse om denne på briefing. Dersom det er planlagt å bruke røyk for evt. å signalisere kansellering, skal en søke om tillatelse på forhånd fra lensmann/brannvesen. Beredskapsplanen sendes på epost til KK før konkurransen.

3.13 Kansellering av omgangen

Stevneleder kan av hensyn til sikkerheten for piloter som har startet på eget initiativ stoppe en omgang mens denne pågår. Dette skal signaliseres til pilotene i lufta. Angående vindforhold på start, se pkt. 3.8.5. Piloter som deltar i konkurransen kan under flyging melde tilbake til stevneleder eller jury om flyforholdene. Denne tilbakemeldingen skal være som følger:

"Pilot navn evnt. nr. Hvor jeg er, sted og høyde. Level .."

Level 1: Trygge/gode flyforhold

Level 2: Sterke/krevende flyforhold

Level 3: Farlige flyforhold

Ut i fra de tilbakemeldinger som gis kan stevneleder **stoppe oppgaven**. Dersom stevneleder ikke kan nås, kan ett medlem av KK ta avgjørelsen om at oppgaven skal stoppes. En oppgave som stoppes, stoppes på det tidspunkt beskjeden om å stoppe går ut fra stevneleder eller KK-medlem til pilotene. Det trekkes 10 minutter fra stoppetidspunktet, og det gis poeng frem til denne tiden. KK kan i henhold til pkt.2.1 i ettertid velge å kansellere omgangen i Norgescupen.

En oppgave som er stoppet, blir bare scoret om det er '*Race to Goal*.'

3.14 Klage, protest, jury

Piloter kan klage til stevneleder over avgjørelser og annet de mener er urimelig. Dersom klagen ikke blir tatt til følge av stevnelederen, kan en levere en skriftlig protest som vil bli behandlet av juryen. Sammen med protesten skal en betale et depositum på kr. 200,- Frist for protester er normalt 2 timer etter offentliggjøring av dagens resultat, eller eventuelt offentliggjøring av det som det blir klaget på eller protestert mot.

Depositum blir betalt tilbake dersom protesten blir tatt til følge. I motsatt fall vil depositumet bli overført til KKPGxc's NC-fond.

3.15 Resultatservice

KKPGxc publiserer resultater så snart det praktisk lar seg gjøre. Arrangør kan bli bedt om hjelp til å skrive ut og henge opp resultater, og oppfordres også til å publisere resultater og "story" på web/FB, samt FriFlukt.

3.16 Premiering

Arrangøren av en NC-runde skal sørge for å premiere 1. til 3.plass i både åpenklasse og sportklasse (se definisjoner, pkt.1.5), samt 1.plass i kvinneklassen. Arrangøren skal forsøk å arrangere premieutdeling den siste dagen, hvis dette er praktisk mulig.

Hvis ikke skal premieutdelingen holdes på første, eller andre briefing på neste NC-runde.

Premiene bør være trofeer. Om arrangøren ikke har skaffet dette må 19% av samlet deltakeravgift gis som pengepremie. Fordeles mellom klassene Åpen,Serie,Kvinne slik: "50-40-10", Fordeles deretter på 1,2,3.plass: "45-35-20" rundes opp eller ned til nærmeste hundre.

KKPGxc vil stå som garantist for at evt. premiepenger blir utbetalt.

4. Piloten

4.1 Kvalifikasjoner

Piloten må beherske norsk og/eller engelsk språk.

Piloten må ha gyldig flybevis PP5 og FAI sportslisens, og ellers være "fit for flight". (*fotnote#1)

Fra og med 2017 skal alle deltakere i NC med norsk sportslisens ha gjennomgått Antidoping Norges e-læringsprogram 'Ren utøver'. Les mer og ta kurset her: <http://nlf.no/forbund/ren-ut-ver-og-fai-sportslisens> (evt. her: <https://www.renutover.no/>)

4.2 Påmelding

All forhåndspåmelding gjøres på www.KKPGxc.no, se topp-meny: "Påmelding, NC"

Datasystemet her vil sørge for å sende deg epost med nødvendig betalingsinfo og annet fra den lokale arrangøren. [Deltagere i sportsklassen må melde seg på med å ha "\[SPORT\]" sammen med vinge merke, for lettere å skille ut klassen ved scoring.](#)

Du må være registrert i den internasjonale pilotdatabasen til CIVL. (<http://civrankings.fai.org/?a=308&>)

For å bli registrert som deltaker og komme på resultatlistene må Arrangør har registrert din betaling og at du før konkurransen har fremvist gyldig flybevis.

Om konkurranseavgiften: Se pkt.3.6

4.2.1 SMS-tjenesten

Alle deltakere må ha mobiltelefon og melde seg inn i KKPGxc's SMS-tjeneste. Les om denne på www.KKPGxc.no (se meny i venstre marg) Her sendes det ut viktige beskjeder ifbm konkurransen og arrangementet.

4.2.2 Refusjon av deltakeravgift

I tilfelle avlysning er det mulig å få refundert 50 eller 75% av det innbetalte. (Se pkt.3.6.3) Dette forutsetter at deltakeren har opplyst om sitt kontonummer til arrangøren. Dette kan gjøres i påmeldingssystemet.

4.3 Utstyr

4.3.1 Vinge

NC er bare åpen for piloter med vinge som har DHV/LTF 2/3 og lavere, eller EN-D og lavere. Vinger med CCC-sertifisering er også tillatt brukt i NC.

Det kan kreves dokumentasjon og kontroll av vinge hos alle deltagere.

Alle piloter skal fly innenfor gjeldende vektområde på sin vinge.

Dersom en vinge/pilot ikke tilfredsstill disse kravene vil pilotens resultater fra denne runden ikke telle.

Unntak: Se fotnote #2 og #3

Det er ikke lov å bytte vinge under en konkurranse. I tilfelle av skade på utstyret kan en bytte dersom stevnelederen godkjenner dette og alle piloter informeres på neste briefing.

4.3.2 Sikkerhetsutstyr

Godkjent hjelm og nødsjerm er obligatorisk.

4.3.3 Ballast

Det er lov å fly med ballast. Dersom denne er regulerbar, må den bestå av vann. Annen ballast må være en integrert del av utstyret. Vekten av alt utstyr inklusiv ballast skal ikke overstige 33 kg.

4.3.4 Radio

Alle deltakere må ha VHF/FM-radio som kan lytte og sende på bl.a 154.175 MHz.

Radioen er kanskje vårt viktigste verktøy mtp. sikkerhet og nød-/rednings-situasjoner.

Som sikkerhetsfrekvens anbefales det å bruke HP/NLF sin felles frekvens på 154.175 MHz.

Det skal tilstrebes "makker-sjekk" av radio-utstyret før take-off. Piloter skal til enhver tid ha mulighet til å kontrollere sin radio, og evt. kunne trekke ut pluggen til PTT/headset hvis den "ligger på". Er det lenge stille?

- Trekk ut pluggen! Maser andre om støy, mens du selv ikke hører noe som helst til dette? - Trekk ut pluggen! Pilotene oppfordres til å ha radio og "sende-lampe" mest mulig synlig, og gjerne en løsning UTEN headset. Det er IKKE tillatt med VOX (stemmestyrte PTT) eller å ha radioen i "bagasjerommet" bak på seletøyet. Pilotene MÅ være forberedt på å kunne bruke radioen UTEN headset: -Hvis man i en omgang opplever radio-jamming, og stevneledelsen ikke finner synderen til neste dag gis stevneleder adgang til å beordre alle piloter til å fly uten headset FØR vinduet åpner. Piloter som ikke etterkommer dette kan av juryen gis en straff på minus 200 poeng.

4.3.5 Mobiltelefon

Alle deltakere må ha fungerende mobiltelefon. Kan være avslått på 'start' og 'i luften', men skal være på når man har landet.

4.3.6 GPS-tracker, SPOT

Piloter som har anskaffet den satellitt-baserte 'SPOT-tracker' (les mer på KKPGxc.no) oppfordres til snarest å sende link på epost til KKPGxc. Det vil gi piloten økt sikkerhet og vil gjøre det mye lettere for arrangør å holde rede på deltakere. Piloter med andre typer trackere oppfordres også til å sende web-link til KKPGxc. NB! Bruk av SPOT eller tracker fritar ikke fra kravet om å levere landingsrapport.

4.3.7 Vendepunkter til GPS

Det er pilotens ansvar å laste ned vendepunkter til sin gps fra www.KKPGxc.no ETTER 1.april, men i god tid før konkurransen. (Ingen vendepunktfiler vil bli endret etter 1.april)

4.3 'Sign to fly'

På grunn av sikkerhetshensyn må alle piloter signere lista "Sign to fly". Dette er for at arrangøren skal ha en fullstendig oversikt over hvilke piloter som er ute å flyr. En pilot som unnlater å signere straffes med null poeng for omgangen. Denne lista skal samholdes med landingsrapportene for å sikre at alle pilotene er kommet til rette.

4.4 Start

Dersom det er kø-ordning, og en pilot som står i kø bak gir signal om at han/hun vil starte, må piloten som er klar, ta av i løpet av ett minutt. Dersom denne piloten velger å ikke starte, må han/hun umiddelbart gå bort fra posisjonen og stille seg bakerst i køen.

4.5 Tracklog

Fløyets oppgave skal dokumenteres med GPS-logg og landingsrapport. Log-funksjonen må logge posisjonen med et intervall på maks 20 sekunder. De fleste logger i dag hvert sekund, men sjekk hvor stort 'spor-minne' din modell har. (Du bør ha minne til minst 6 timer)

GPS'en må vise en uavbrutt logg fra start til landing. Bl.a. av den grunn benytter de fleste piloter også et backup-instrument til loggingen.

Ved landing skal piloten slå av GPS'en for å avslutte loggen.

Krav til GPS: GPSDump må klare å laste ned eller verifisere tracklog fra denne. ("G-record") Loggen må ha høydedata.

Piloten skal så snart som mulig, og innen tidsfristen, laste opp sin tracklog på www.KKPGxc.no, på samme sted som man på forhånd har registrert seg. Etter avtale med scorekeeper kan om nødvendig følgende "nødløsning" benyttes: Opplasting på Loggboka, sending på mail, eller levert på minnepinne. Om piloten selv ikke disponerer pc, vil KKPGxc/arrangør sørge for at det alltid er en pc til utlån. Piloten MÅ medbringe kabel til sitt instrument. Man har kun anledning til å levere 1 tracklog. Unntak hvis det har oppstått en datateknisk feil med filen, eller hvis Scorekeeper ber om dette.

Alle piloter som har startet i dagens oppgave skal levere tracklog. (Dette gjelder altså selv om man bare får en kort skiturl!) Man får poeng for å ha startet. Leverer man IKKE, så får man status 'abcent' og null poeng.

4.6 Luftromskrenkelseser

Piloten har alltid personlig ansvar for å fly lovlig mtp. luftrom. KKPGxc eller Arrangør vil på forhånd, via web, så godt det lar seg gjøre gi info om evt. utfordringer vi vil møte. Arrangøren vil på briefing gi siste status om temaet. Luftromskrenkelseser straffes med 10 poeng pr meter avstand til lovlig luftrom horisontalt eller vertikalt. Mer enn 50 meter overskridelse gir null poeng. Scorekeeper vil kun forholde seg til GPS-høyden i loggen.

4.7 Landing

4.7.1 Landingsrapport

Landingsrapport og tracklog skal leveres av alle piloter så fort som mulig, senest innen tidsfristen.

Landingsrapporter er tilgjengelig for gjensidig kontroll. Piloter som ikke leverer landingsrapport innen tidsfrist uten gyldig grunn, kan bli diskvalifisert og bli gjort ansvarlig for utgifter ved eventuelle redningsaksjoner.

Piloter som ikke klarer å komme tilbake innen tidsfristen SKAL ta kontakt med stevneledelsen og si ifra at de har landet trygt.

4.7.2 Nødsignal ved utelanding

Piloten må umiddelbart etter utelanding brette sammen vingen. En utbrettet vinge vil bli tolket som en pilot som trenger hjelp.

4.7.3 Hjelp til medpilot ved ulykke

Piloter som velger å lande for å yte hjelp til en skadet medpilot, vil få en skjønnsmessig bonus for tapte konkurransepoeng. Husk rapportering om ulykken til arrangøren!

5. Oppgavetyper og evaluering

5.1 Oppgavetyper

En kan gi følgende oppgavetyper:

- Race, der starttidspunktet er felles for alle piloter.
- Race med flere starttider (brukes primært når man har mange piloter og dårlige forhold for å unngå kollisjoner)
- Elapsed time, der tiden til hver pilot blir målt individuelt.
- Fri distanse langs en akse eller en sektor eller via vendepunkter.

Radius rundt vendepunkter og mål settes av oppgavekomité for hver oppgave.

5.2 Evaluering

Registrering av korrekt start, vendepunkt og målpasering, samt tidtaking gjøres basert på track-loggen fra GPS'en. Track-loggen må ha et eller flere punkter innenfor de spesifiserte minimumsavstander fra start, vendepunkt og mål for å få godkjent passering. Det gjøres ikke unntak.

Det internasjonale poengberegningssystemet GAP brukes ved poengberegning.

Om ingenting annet opplyses på skal KKP Gxc's standard-parametere brukes. Se punkt.3.7.2.1

6. NC sammenlagt

6.1 Minimumskrav for å kåre en NorgesCup vinner

For å kåre en NorgesCup-vinner må det gjennomføres minst 2 gyldige omganger.

6.2 NC-sammenlagt resultat

2/3 deler av alle godkjente omganger vil telle sammenlagt.

Normalisering av sammenlagtresultatene utgikk f.o.m 2013. Det betyr at man får bedre "betalt" for gode plasseringer i omganger med høy deltakelse og kvalitet i forhold til omganger med lav deltakelse og/eller dårlig kvalitet.

KKP Gxc premierer de 3 beste i alle klasser sammenlagt.(Åpenklasse,Sportklasse og Kvinneklasse). Disse premiene blir delt ut senest på første NC-runden året etter. Ved dårlig oppmøte eller at man mangler 2 eller 3 av de beste, vil vi utsette dette til neste NC-runde.

-----oooooooooooooooooooooooooooooooo-----

Fotnoter:

#1: Som idrettsgren under NLF og NIF må vi forvente dopingkontroller på lik linje med andre idrettsgrener.

#2: Det tillates bruk av usertifiserte størrelser av ellers sertifiserte modeller.

(Begrunnelse: For enkelte ekstra lette/tunge piloter kan det være vanskelig å finne passende vinge i riktig størrelse som er sertifisert. Markedet er ofte for lite til at produsenten vil prioritere sertifiseringsprosessen for denne.)

#3: Det kan tillates bruk av usertifiserte lettvektsvarianter av ellers sertifiserte modeller hvis disse 3 vilkår oppfylles:

1. Gjelder ikke "CCC-vinger" eller "2-linere".
2. Vingen må ha vært tilgjengelig på det åpne marked minst 90 dager før konkurransen. Dette må dokumenteres med mail til KK.
3. Søknad om dispensasjon sendes på epost til KK senest 1 uke før konkurransen.

-----oooooooooooo slutt oooooo-----