



# Unionshåndbog

Gruppe: 736  
Dato: 01.05.12  
Side nr.: 1 af 3

## KONKURRENCE

### **NATIONALE KONKURRENCER BRIEFING OG DAGLIG AFVIKLING**

#### **1. BRIEFING**

- 1.1 Briefingen begynder normalt kl. 09:30. Ved briefing redegøres for:
  - a. rådende og forventede vejrforhold
  - b. trafiksikkerhedsmæssige forhold
  - c. dagens hovedopgave og alternative opgave(r) for hver klasse
  - d. specielle bestemmelser med tilknytning til dagens konkurrenceopgave(r)
  - e. hvilke områder der er forbudte
  - f. procedure ved opsløb
  - g. afgang- og vendepunkter og passage af afgang- og ankomstlinje
- 1.2 Piloterne skal deltage i briefing eller sikre sig de oplysninger og bestemmelser, som er givet på briefing.
  - 1.2.1 Konkurrencechefen kan foretage justeringer af regler og procedurer, hvis det viser sig nødvendigt for at sikre en fair og sikker konkurrenceafvikling.
  - 1.2.2 Disse ændringer skal altid meddeles ved briefing, før de kan træde i kraft
- 1.3 Tidspunktet for briefing kan ændres på grund af vejret eller af konkurrencemæssige årsager. Dagens første briefing kan dog højst udsættes til kl. 14:00.

#### **2. DAGLIG AFVIKLING**

- 2.1 Konkurrenceledelsen kan afgrænse det geografiske område, hvor konkurrencen skal afvikles, ved at definere et eller flere restriktionsområder, benævnt 'Forbudt Område'. Forbudte områder defineres horisontalt uden højdebegrænsning.
  - 2.1.1 Det er pilotens ansvar, ved hjælp af en registreret GPS-logger, at kunne dokumentere ikke at have gennemfløjet et Forbudt Område.
  - 2.1.2 Et forbudt område er gældende hele dagen med mindre der angives tidsintervaller hvor et forbudt område med sikkerhed kan defineres som åbent eller lukket.
  - 2.1.3 Piloten kan ikke fritages for straf uanset hvilket logningspunkt, der anvendes til beregning af den pointgivende distance.
  - 2.1.4 Hvis der ikke briefes specielle regler ang. flyvning i restriktions- og CTR/TMA-områder, flyves efter gældende luftrafikregler.
  - 2.1.5 Konkurrenceledelsen skal dog i størst muligt omfang sikre deltagerne lige vilkår.
- 2.2 Konkurrenceledelsen fastsætter rækkefølgen for første opsløb.



# Unionshåndbog

Gruppe: 736

Dato: 01.05.12

Side nr.: 2 af 3

## KONKURRENCE

- 2.2.1 Omslæb efter normalt gennemført opslæb kan først finde sted, efter at samtlige piloter i den pågældende klasse har fået eller haft lejlighed til at få deres første opslæb. Dette opslæb vil blive indplaceret i den rækkefølge, piloterne melder sig til startlederen.
- 2.2.2 Motorsvævefly kan i forbindelse med omstart fra Arnborg efter tilladelse fra konkurrenceledelsen, starte motoren på et passende punkt i landingsrunden og flyve ud i dropområdet til den maksimalt briefede opslæbshøjde (normalt 500m).
- 2.2.3 En pilot kan trække sig fra sin ret til opslæb og har derefter adgang til omslæb på samme måde, som gældende for piloter, der er landet efter et normalt gennemført opslæb.
- 2.2.4 Kun fly klar i startfeltet til tiden for 1. start har effekt på åbning/lukning af startlinien.
- 2.2.5 Motorsvævefly/ svævefly med hjemhentningsmotor har ret til opslæb blandt de øvrige deltagere. Efter opslæb skal motorsvævefly til kontrol af dokumentationssystemet udfælde motoren og starte den med max. 60 sekunders gangtid. Det skal ske på en måde som er flyvesikkerhedsmæssigt forsvarligt, dvs. i et område og i en højde, hvor man ikke er til fare for anden trafik. Den kontrol af dokumentationssystemet skal senest være afsluttet 5 min før passage af startpunkt eller startlinje. Under den følgende del af flyvningen må motoren ikke benyttes.  
Se dog UHB gruppe 737 pkt. 4.3.
- 2.2.6 Ledelsen kan ændre opslæbsproceduren, hvis denne skønner at dette giver bedre mulighed for en fair konkurrenceafvikling. Sker dette understreges betydningen af, at startlinjen ikke åbnes før alle piloter har haft fair mulighed for at bringe sig i startposition.
- 2.3 Ved udelanding efter normal opstart kan der ikke omstartes.
- 2.3.1 Ved landing på Arnborg har piloten dog ret til at omstarte jfr. procedure i 2.2.1
- 2.3.2 Såfremt en udelanding kan tilskrives fejl fra ledelsen, slæbepiloten eller ved slæbeflyet, har piloten dog ret til omstart.
- 2.3.3 Der ingen begrænsninger på antallet af genstarter / opslæb (i modsætning til Sporting Code Annex A til Section 3 pkt. 7.3.1).
- 2.4 Ledelsen kan udsætte eller helt annullere åbning af starten, såfremt det skønnes konkurrence og/eller flyvesikkerhedsmæssigt uforsvarligt at fortsætte.
- 2.4.1 En given opgave kan ikke ændres efter første start, medmindre alle igen er tilbage på pladsen.
- 2.4.2 Konkurrenceledelsen har mulighed for ved briefing, at udskrive en opgave (hovedopgave) og en eller flere alternative opgaver.



# Unionshåndbog

Gruppe: 736

Dato: 01.05.12

Side nr.: 3 af 3

## KONKURRENCE

- 2.4.3 Eventuel overgang til alternativ opgave kan af konkurrenceledelsen meddeles via radio, forudsat at startlinien ikke er åbnet.
- 2.5 Aflysning af dagens konkurrence kan tidligst finde sted kl. 08:00.
- 2.5.1 Aflysning af en given opgave kan af konkurrenceledelsen meddeles via radio, dersom konkurrenceledelsen skønner, at betingelserne for fair og sikker gennemførelse af konkurrencen ikke længere er til stede.
- 2.6 Der konkurreres så vidt muligt hver dag i konkurrenceperioden.(se også UHB gruppe 730.)
- 2.7 Skyflyvning er forbudt under konkurrencen.