

Lokale prosedyrer for NM i Grand Prix med handicap, Bømoen 22-28 mai. 16

Gjeldende regelverk for konkurransen vil være "FAI Sporting Code, Section 3, 2015 Edition" og "Rules for Sailplane Grand Prix versjon 7.0" :

<http://sgpstorage.blob.core.windows.net/sgpmedia/923673/sgp-rules-v7.pdf>. samt «LokaleProsedyrer_rev_2016N-A rev00» som gjelder for øvrige norske konkurranser

Lokale prosedyrer for Norgesmesterskap Grand Prix på Voss er utarbeidet etter malen fra disse reglene, noe modifisert til å passe vår modell med handicap.

Organisasjon

- Arrangementsansvarlig: Kato Kvitne (Os Aero Klubb)
- Assistent: Ragnar Sæbø (Voss Flyklubb)
- Konkurransleder: Leif Jørgen Ulvatne
- Operativ leder/slepeflysjef: Kjetil Dalseid
- Oppgavesetting og utelandingsansvarlig: Jo Inge Bjørø
- Scoring: Leif Jørgen Ulvatne og Kato Kvitne
- Slepeflygere: Kjetil Dalseid, Kenneth Klette, Knut Kalvik, Lars Istad
- Slepefly: Super Cub, Super Dimona, Savage Cub.
- Bakkemannskap: 5 personer som hjelper ved oppslep og landing

1. Dokumentering og krav for konkurransedeltagelse

1.1. Antall deltagere

Minimum 5 norske deltagere for gyldig norsk mesterskap. Maksimum 16 deltagere. Ved mer enn 16 påmeldte deltakere før påmeldingsfristen vil de med høyest IGC ranking få delta.

1.2. Piloter

Krav til tidligere deltakelse på ordinært NM eller Voss Grand Prix (NC).

Alle piloter skal ha fullført registrering på konkurranseweb og medbringe signert utskrift av registreringsskjema. Leveres senest ved hovedbriefing.

1.3. Mannskap

Det er ikke krav til mannskap, men pilotene oppfordres på det sterkeste å ha med. Pilotene må selv gjøre avtaler ift henting ved utlanding. De som har mannskap registrerer disse til konkurranseledelsen på registreringsskjemaet.

1.4. Seilfly

Fartøysjef er selv ansvarlig for å kontrollere at flyet har gyldige papirer og forsikring. Kopi av vektrapport skal medbringes og leveres før hovedbriefing for korrekt beregning av handicap.

2. Tekniske krav

2.1. Vekt og flatebelastning

Det flyges ikke med vannballast. Flyets avgangsvekt er grunnlag for beregning av handicap og deltagerne må derfor melde inn korrekt vekt av pilot + fallskjerm + tilbehør. Innmeldt avgangsvekt kan ikke endres underveis i konkurransen.

2.2. Kontroll av avgangsvekt

Stikkprøver kan bli gjennomført

2.3. FLARM

Flarm er obligatorisk og skal være påslått til enhver tid ved flyging.

3. Operative prosedyrer

Konkurransen gjennomføres på Bømoen flyplass i Voss kommune. Fra plassen drives det seilflyging, fallskjermhopping og mikroflying. Disse er varslet om vår aktivitet og operative forhold vil bli koordinert på daglig basis. All konkurranseflyging, inkludert start og målgang, vil bli utført i god avstand fra hoppfelt.

Operativ leder vil sørge for daglig oppdateringer på briefing.

Om plassen:

- 1000x30 meter asfaltdekke
- Høyde over havet: 300 fot/91 m
- Radiofrekvens: 123,5 MHz
- Vindpølse plassert i krysset ved fallskjermfeltet

Hoppområde og rutiner for samhandling vil bli gjennomgått på hovedbriefing. På dager med fallskjermhopping eller når konkurranseledelsen bestemmer det vil det ikke være lov å fly i hoppområdet. Under konkurranseflyging vil hoppaktivitet vike for fly når dette er nødvendig. Konkurranseledelsen koordinerer dette med ledelsen av hoppaktiviteten. Dette **området** er markert i luftromsfilen til UKK:



Kart over flyplassen:



Luftfoto over Bømoen



Det vil på hovedbriefing bli gitt en god orientering om forholdene på Vestlandet, samt en grundig utelandingsbrief. Konkurransleder vil her presisere at terskelen for å slepe opp, og også for å åpne startlinjen, vil være større enn de fleste er vant med fra Starmoen og Norgescuper. Grand Prix er racing, og konkurranseledelsen vil ha gode stabile forhold slik at alle har en god sjanse til å komme rundt. Massetilbakelandinger og masseutelandinger er scenario som vi ikke skal oppleve, derav høyere krav til stabilt vær.

3.1. Parkering av fly og grid

Deltagende fly parkeres i bane 27. Dette er normal avgangsretning og vi sparer plass og tid ved å bruke grid som parkering for natten. Etter endt flydag vil flyene dras opp igjen til bane 27 og parkeres for natten i neste dags rekkefølge. Flyene plasseres på linje på NORD siden av banen.

Tilhengere plasseres på anvist sted ved Voss Flyklubb sitt lokale.

Tidspunktet grid stenger vil normalt bli annonsert på tavle utenfor Voss flyklubb sitt klubbhus og blir senest oppgitt under daglig oppgavebriefing. Detaljer rundt oppstilling og startrekkefølge vil bli gjennomgått på hovedbriefing.

Se vedlagt skisse for detaljer

3.2. Briefing og oppgaver

Gjennomføres normalt hver dag kl 1100 i VFK sine lokaler. Flyene skal da være klargjort på grid og klar til avgang 30 minutt etter briefing er fullført. Endringer til dette blir kunngjort på VOSS GP sine FB sider, samt på oppslagstavle ved VFK klubbhus. På oppgave briefing deles oppgaveark ut med dagens oppgave, kart, oversikt over handicappet distanse og vendepunktsstørrelse og eventuelle merknader som for eksempel bruk av luftrom.

3.3. Grid og sleping

Tre slepe fly vil være tilgjengelige. Ett seilfly av gangen trekkes ut på banen for slep. Piloten bør være så klar som mulig før flyet trekkes ut, slik at tiden banen er blokkert holdes på et minimum. Dette vil sikre effektiv utnyttelse av slepekapasiteten. Arrangør stiller med slepetau.

- Prosedyrer for motorglidere

Parkeres på grid som de andre seilflyene, og dras ut og klargjør for avgang på normal måte iht rekkefølge. Motorglider kan klargjøre bak slep som gjør klar, og ta av så fort som mulig etterpå for å øke effektiviteten.

- Slepehøyde og utløsningsområde

Blir angitt på daglig briefing. 800m er normal slepehøyde om annet ikke blir oppgitt. Sleperute skal varieres av hensyn til naboer.

- Prosedyre for masse-tilbakelanding.

All klargjøring til slep avsluttes umiddelbart. Prosedyre som beskrevet i punkt 3.5.

- Prosedyre for nytt slep

Dersom et seilfly må lande skal slepeaktiviteten holdes igjen til vedkommende er landet og tatt ut fra banen. Flyet trekkes alltid ut til HØYRE for landingsretning etter landing. Dersom man lander tilbake og grid fremdeles ikke er slept opp, skal man dra flyet rett ut av banen og la det stå der til siste ordinære slep er gått. Konkurransleder vil da koordinere tilbake dytting og nytt slep.

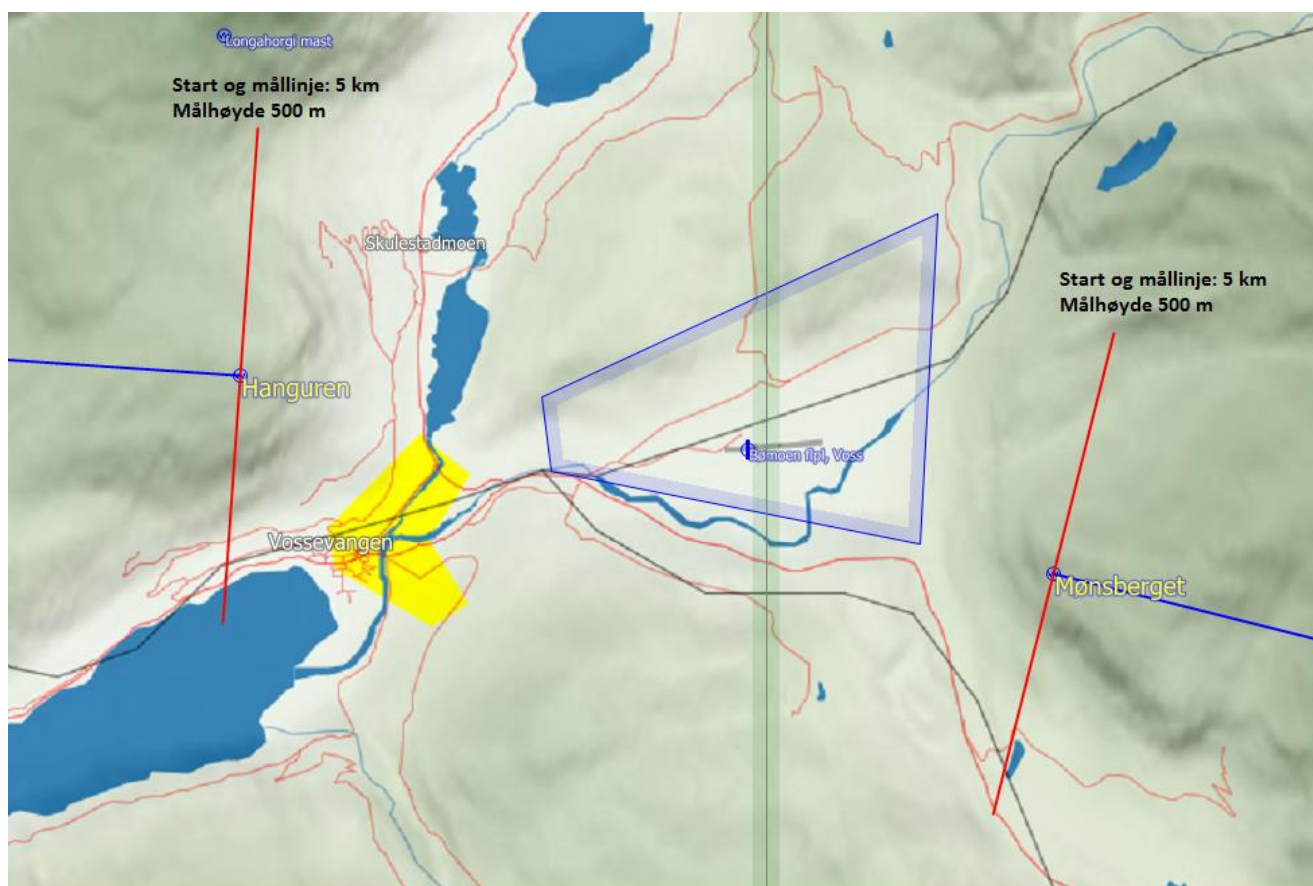
3.4. Startprosedyrer

Iht SGP regler. Startlinje vil alltid bli trukket fra et punkt bort fra plassen slik at startprosedyren ikke interfererer med fallskjermfeltet. Startrekkefølgen for slep trekkes ved hoved briefing og roteres daglig.

3.5. Prosedyre for målgang og landing

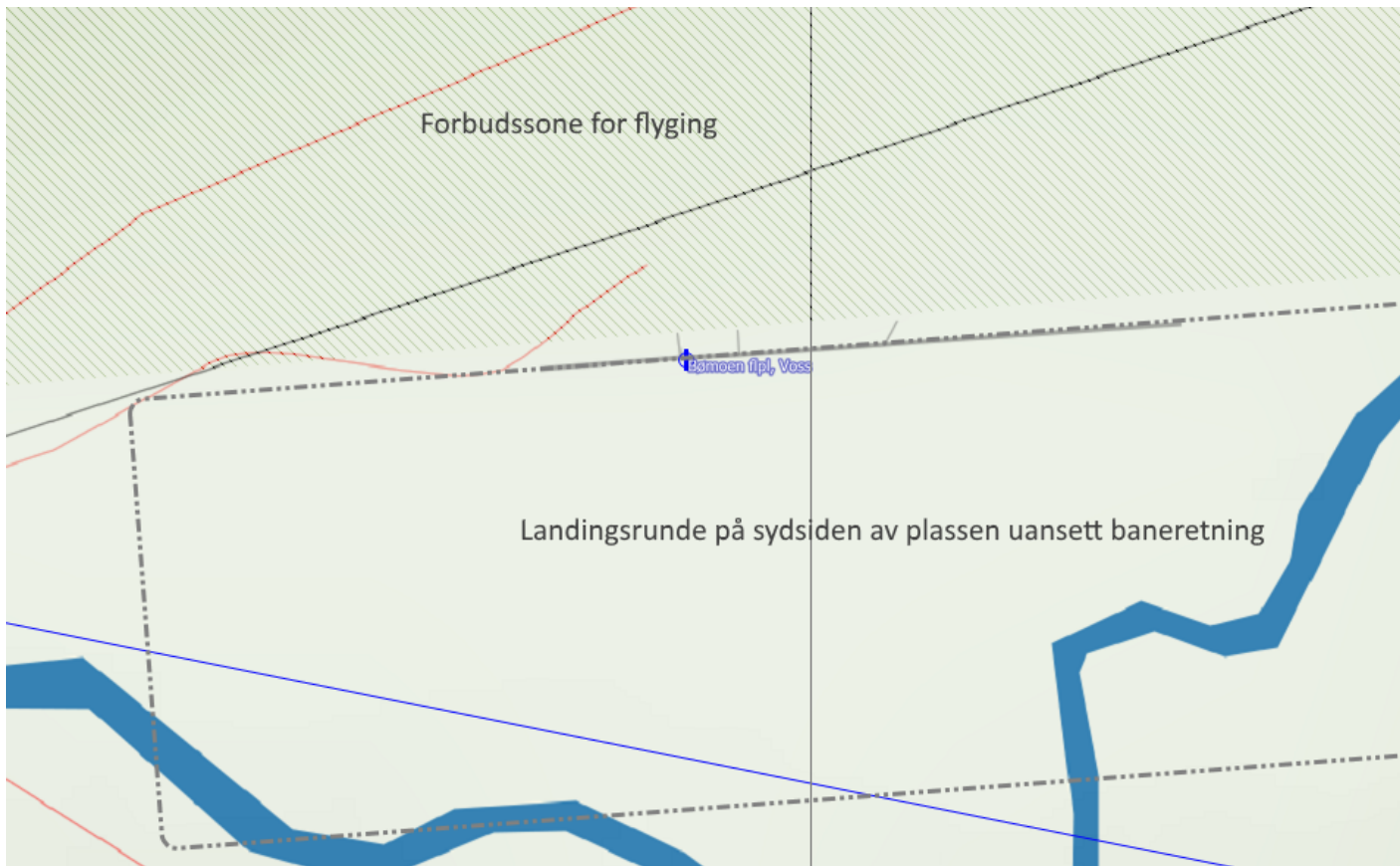
Mållinje vil bli satt bort fra flyplassen for å unngå konflikt med fallskjermområdet og i en slik høyde at pilotene har god tid normal landingsprosedyre.

Normal mål høyde er 500 meter over havet, men det kan gis andre høyder..



Start og mållinjer: Hangluren og Mønsberget vendepunkter. Linje på 5 km (2,5 km til hver side). Målhøyde 500 meter.

- Pilotene melder 10 og 2 km til mållinje ved final glide.
- Etter mållinje passering skal pilotene plassere seg ift øvrig trafikk og lande normalt. Landingsrunder foregår kun på sørsiden av plassen. Det skal ikke flys på nordsiden av plassens senterline.



- Prosedyre for direktelanding
Dersom mållinjen passerer over minimum høyde vil ikke direkte landing være aktuelt. Dersom man er lavt og allikevel må lande rett inn må dette varsles tydelig på radio.
- Prosedyre for masselanding
Dersom flere må lande samtidig er det viktig at man koordinerer dette. Førstemann som lander MÅ lande langt inne og setter seg ikke ned på før etter midten av banen. Førstemann må rulle helt til andre enden av banen, Nr to følger på så tett som mulig. Han trenger heller ikke sette seg før etter midten av banen. Midten av banen er tydelig merket. Nr to tre etc må trille så nært som mulig til han foran og svinge ut på siden rett før man stopper. Det skal alltid svinges til HØYRE, og flyet dras da helt ut av asfalten. Det vil være folk på banen som tar imot og hjelper til, men dersom mange kommer samtidig må man straks man er stoppet få flyet ut av banen og hjelpe andre. Banen på Bømoe er 1000m lang, og det er godt med plass på siden. Bane 27 vil normalt være baneretning og dette gir gode muligheter. Dersom alle i rekkefølge ruller langt inne vil det være god plass til hele feltet. Rull alltid så langt ut til HØYRE som mulig. Dersom en som kommer bak har feilberegnet fart/effekt av brems vil det allikevel være plass til å rulle forbi på venstre siden. Landingsprosedyren vil også bli gjennomgått på hovedbriefing.

3.6. Utelandinger

Områdene rundt Bømoen gir gode muligheter for utelanding, og oppgaver settes med tanke på å utnytte dette. Dagens oppgavebrief vil også inneholde en detaljert gjennomgang av aktuelle utelandsingsmuligheter. Det er utarbeidet en katalog over disse som deltagerne bør studere og skrive ut: <http://www.osaeroklubb.no/wp-content/uploads/2016/03/Utelandingskatalogen-09.03.08.pdf>

Alle jordene i denne katalogen er også vendepunkter, og det er derfor enkelt å følge disse på eget kart/gps system.

Dersom flere må lande på samme jorde gjelder samme prinsippet som for massetilbakelandinger på Bømoen. Jordene er store nok til flere fly bare man tenker seg om. Land langt inne og trill ut til siden. Nesteman som lander må trille ut til samme side. Vær raskt ut av flyet og få flyet ut til siden slik at det blir plass til andre.

Telefonnummer og detaljer for organisering av henting vil bli gjennomgått på hovedbriefing.

4. Scoring og handicap

4.1. Bruk av handicap faktor i SGP

Konkurransen gjennomføres med handicappet distanse, slik at de ulike flyene som deltar flyr ulike distanser i samsvar med flyenes handicap. På denne måten ivaretas SGP reglene der fellesstart gjennomføres, og første mann i mål vinner.

Flyet med høyest handicap har radius 500 meter på vendepunktene og de resterende flyene får økt radius på sine vendepunkt iht sitt handicap. Programmet «HandicapTask» vil bli brukt til å beregne vendepunktsradiusene. Programmet korrigerer også hvert handicap sin oppgave lengde for vinkelen mellom inn og utgående legg til vendepunktene. Dette sikrer at distansen hvert fly skal fly er korrekt korrigert for handicap.

Scoring og validering blir utført ved hjelp av programmet «SeeYou».

4.2. Gyldig handicap liste er den australske listen for multiklasse som godkjent av UKK.

Listen finnes på konkurranseweb: <http://booking.seilfly.no/default.aspx>

4.3. IGC Flight log skal leveres elektronisk til konkurranseleder via e-post innen 60 minutter etter landing. Sendes på e-mail til vossgrandprix@gmail.com

4.4. Konkurransелеder kan dispensere fra krav om levering av fil for piloter som ønsker å utnytte flydagen ved å fly videre etter målgang.

5. Luftrom og konkurranseområde

Offisielt luftrom fra UKK vil være gjeldende for konkurransen. Siste versjon finnes på konkurranseweb: <http://booking.seilfly.no/default.aspx>

Spesielle forhold vil bli gjennomgått på hoved briefing.

Konkurranseområdet definert til å være innenfor Norges grenser.

6. Resultatservice

6.1. Foreløpige resultater

Publiseres fortløpende etter målgang på

<https://www.facebook.com/VOSS.GRAND.PRIX/>

6.2. Midlertidige resultater

Publiseres på Soaring Spot etter hvert som IGC filer er levert og validert. Link til konkurransen vil bli bredt publisert.

6.3. Endelige resultater

Bekreftes etter at frist for protest er gått ut, og UKK har ført tilsyn. Normalt innen briefing dagen etter.

Vedlegg:

- a) Oversikt over flyplass området
- b) Skisse for grid
- c) Prinsipp skisse for prosedyre for masselanding 27

a) Oversikt over flyplass området



b) Skisse for grid 27



Ved adgang 09 stilles det opp på tilsvarende måte, og med seilflyene på NORD siden av strioen

c) Prinsipp skisse for prosedyre for masselanding 27



- Viktig at alle lander langt inne og følger på
- Rull ut mot høyre
- Vri flyet så fort som mulig slik at det er mulig å passere. Vingen mot senterlinje alltid ned.
- Dersom noen feilberegner fart/ brems og ikke klarer å stanse tidsnok – er det plass nok til å rulle forbi på VENSTRE side. Rull da helt ned.
- Hjelp dine medpiloter så fort ditt eget fly er dradd av banen
- Først når alle er nede og det er ikke er innkommende trafikk kan seilflyene slepes tilbake til 27 og parkering. Bakkesjef styrer dette.

Ved landingsretning 09 er prinsippet det samme. Rull ut og mot HØYRE (sørsiden av plassen)