

BVVF-REGLEMENT 2019 VOOR PRECISIELANDINGEN

1 – Algemene parameters van de proeven

Duur van de proeven: de organisatie zal het beste aantal mogelijke taken starten, rekening houdend met de volgende factoren: het aantal ingeschreven piloten, het weer, de beschikbare logistiek, de beperkingen in toegang tot de startplaats voor de ophaalbusjes, het debiet van de liervluchten (indien van toepassing), de eerlijke behandeling van de piloten, de landingszone.

Geldigheid van een proef: één taak om een manche te valideren (3 manches voor het BK), met minstens 8 ingeschreven en aanwezige piloten.

Geldigheid van een manche: alle ingeschreven piloten die een taak starten, moeten hun poging hebben kunnen volbrengen.

2 – Organisatie

- Een wedstrijdleader, benoemd door de BVVF.
- Een jury-chef (de rollen van wedstrijdleader en jury-chef kunnen samenvallen).
- Een scoorder die schriftelijk nota moet nemen van de door de jury aangekondigde prestatie en de piloot bij elke prestatie die hij maakt, moet laten aftekenen.
- Twee assistent-juryleden, die niet mogen veranderen in de loop van éénzelfde taak maar die mogen wisselen tussen de taken.
- Een startofficier bij de start.

Voor de start van de wedstrijd, wordt een jury gevormd, die de protesten zal behandelen.

Deze jury bestaat uit 3 leden :

- Een lid die verkozen wordt uit de jury, door de jury,
- De Wedstrijdleader
- Een piloot die verkozen wordt door en onder de piloten.

3 - Piloten

Het Pilotenbrevet is niet verplicht maar alle piloten moeten houder zijn van een geldige BA-pilotenverzekering.

Om Belgisch kampioen te worden, moet men lid zijn van de BVVF.

Inschrijvingen gebeuren per mail voor de proef.

4 – Proef

4.1 – Doelvlak

Dit is een vlak oppervlak waar de punten van de deelnemers worden berekend vanaf een centraal punt. Het is rond en in concentrische stroken verdeeld tot een straal van 5m. De markering van de cirkels is indicatief en is niet bedoeld om de afstand tot het centrum te bepalen, die tot op de decameter juist zal gemeten worden. De cirkels kunnen gemaakt zijn uit stof, canvas of met ecologische verf, plaaster...

Het doelvlak moet idealiter zo gelegen zijn dat men erop kan landen komende vanuit elke richting. Het doel moet goed zichtbaar tijdens de vlucht. De wedstrijdleader bepaalt de plaatsing van het doelvlak. Het doelvlak mag verplaatst worden tussen twee taken in, maar niet tijdens dezelfde taak.

Indien de start met een lier gebeurt, moet het doelvlak zich op een plaats bevinden die makkelijk bereikbaar is na het loskoppelen van de lierkabel.

4.2 - Windaanduiding

Meerdere windzakken (minstens 2) moeten heel zichtbaar geplaatst worden in de onmiddellijke nabijheid van de landingszone, idealiter op een hoogte van 3 à 4 m boven de grond. Deze zullen aangevuld worden met andere uitrustingen die rond de landingszone staan, met het doel in het midden ervan (bv: linten), die eveneens heel zichtbaar zijn en toelaten om lichte wind van de grootteorde van 1 m/sec rondom de hele zone te evalueren.

4.3 – Opschorting of stopzetten van een taak

De wedstrijdleider kan een taak opschorten als de weersomstandigheden ongunstig of gevaarlijk worden. De opgeschorte taak kan hervat worden zodra de omstandigheden dit toelaten. Een taak kan over twee dagen lopen met akkoord van de Jurychef.

4.4 – Scheiding van piloten in de lucht

De piloten moeten hun afstand in hoogte ten opzichte van andere concurrenten zelf regelen om het doelvlak in alle veiligheid te bereiken. Het tijdsinterval tussen de starts van verschillende piloten bedraagt 1 minuut en 30 seconden. Starts aan de lier dienen in functie hiervan georganiseerd te worden.

In e lucht moet iedere piloot ervoor zorgen dat de vorige piloot zijn poging kan doen zonder gehinderd te worden. Een piloot die doelbewust het doel ontweken heeft om toe te laten aan een andere piloot om veilig te landen, kan een nieuwe poging vragen aan de wedstrijdleider. Hij moet deze vraag onmiddellijk na zijn landing doen en daarbij duidelijk gemaakt hebben dat hij geen doellanding gepoogd heeft.

4.5 – Vereiste hoogte voor een poging

4.5.1: Op een natuurlijke vliegplaats: het hoogteverschil moet voldoende zijn om een doeltreffende finale te kunnen maken.

4.5.2: Voor bij lierstarten: de startprocedure wordt duidelijk uitgelegd bij de algemene briefing en herhaald indien nodig.

- De deelnemers moeten de bevelen van de startofficier opvolgen en beschikken over een beperkte tijd om te starten.
- De minimum loskoppelhoogte is 150 m.
- De startofficier of de lierman (te bepalen bij de briefing) deelt mee via de radio dat de minimumhoogte is bereikt en het is pas vanaf dat moment dat de piloot mag vragen om los te koppelen.
- Als de piloot een eerder loskoppelen vraagt of realiseert, mag hij geen doellanding pogen, hij moet dat veilig gaan landen en aan de wedstrijdleider de reden van het loskoppelen uitleggen. Indien de redenen aanvaard worden, heeft de piloot recht op een nieuwe poging. Als de redenen niet aanvaard worden zal de piloot 500 punten krijgen (cf. : 4.8).
- Eénmaal losgekoppeld op de hoogte die bepaald werd bij de briefing, gaat de piloot zich positioneren om zijn doellanding uit te voeren. Indien de piloot beslist zijn aanvlucht te onderbreken en veilig te gaan landen, zal hij zijn redenen van zijn keuze moeten uitleggen aan de wedstrijdleider. Indien de redenen aanvaard worden, heeft de piloot recht op een nieuwe poging. Als de redenen niet aanvaard worden zal de piloot 500 punten krijgen (cf. : 4.8).

4.6 – Gereguleerd luchtruim

De organisator zal de piloten informeren over de in de lucht en bij de aanvlucht na te leven regels, afhankelijk van de luchtruimregels en de plaatselijke beperkingen.

4.7 – Schorsing van een piloot

Een piloot die niet het vereiste niveau heeft, gevaarlijk gedrag vertoont of die, om voor even welke elke reden niet kan veilig deelnemen aan een taak, kan uit de taak, de wedstrijd of het kampioenschap gezet worden op beslissing van de wedstrijdleider.

Als er een identificatieregel voor de deelnemers wordt bepaald door de organisator (Rugnummer dat door de organisator wordt geleverd), verbindt iedere deelnemer zich ertoe deze regel te volgen, zoniet kan hij geschorst worden of zijn score naar 500 punten gebracht worden voor de lopende taak.

4.8 – Veiligheid

Voor de veiligheid zal, indien een piloot zich te hoog aanbiedt en om hoogte te verliezen manoeuvres uitvoert die gevaarlijk geacht worden (360°, wing-over, overdreven pumping, ...), zal de jurychef gebruik maken van een hoorn en in dat geval moet de piloot onmiddellijk zijn manoeuvres stoppen en in normale vlucht verder vliegen. Indien hij dit niet doet, zal hij gestraft worden met een score van 500 punten voor de lopende taak en kan hij buiten de wedstrijd gezet worden.

4.9 – Nieuwe poging tijdens een taak

In de loop van een taak kan een deelnemer aan de wedstrijdleider vragen om zijn poging te herhalen als hij vindt dat hij gehinderd werd. In dat geval moet hij duidelijk signaleren dat hij geen doellanding wil maken door duidelijk weg te vliegen van het doelvlak.

Hij moet daarna onmiddellijk uitleggen aan de jurychef wat de redenen zijn van zijn actie. De jurychef overlegt met de wedstrijdleider, die de vraag zal evalueren op basis van de vermelde redenen van de door de piloot ondervonden hinder zijn geeft zijn mening aan de deelnemer.

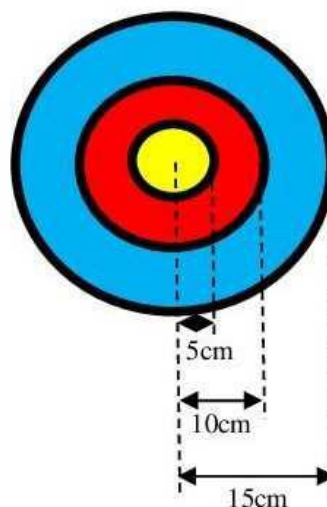
Redenen die kunnen aangehaald worden voor een vraag tot nieuwe poging zijn:

- Windsnelheid die de maximum toegelaten sterkte (7 m/s) overschrijdt gedurende een periode van 30 sec voor de landing.
- Het doel was niet goed zichtbaar of het was te onveilig vlakbij het doelvlak: het vliegpad naar het doelvlak werd visueel gehinderd en de deelnemer moest hierdoor uitwijken.
- Problemen met de loskoppelprocedure aan de lier ten gevolge van een feilen in de organisatie.
- De technische onmogelijkheid voor de jury om, volgens hen, een betrouwbare evaluatie te maken.

5 – Prestatie

5.1 – Meting

De score wordt bepaald door het juryteam die de afstand meet in centimeters vanaf het centrum van het doelvlak en het eerste contact van de piloot (rechttopstaand) met de grond. Op de centrale cirkel krijgt men 0 punten voor de strook van 5 cm breed (geel), 3 voor de strook van 10 cm (rood) en 10 voor de strook van 15 cm (blauw):



Daarbuiten, en binnen de grens van 5 m, wordt de afstand gemeten in decameters en de weerhouden afstand wordt 5 cm afgerond in voordeel van de deelnemer (bijvoorbeeld: er wordt 1.43 gemeten, 1.40 wordt weerhouden dus 140 punten - 1.48 m gemeten = 1.45 m weerhouden dus 145 punten).

De landing moet gebeuren zonder val. Als een deelnemer valt bij de landing (vooraleer het scherm de grond raakt), zal hij de maximum score krijgen (500 cm). Als er een ander gedeelte van het lichaam buiten de voeten, of het zitharnas van de piloot (met uitzondering van de speedbar of de voetverbinding) de grond raakt tussen het moment van eerste impact en het moment dat het scherm de grond raakt en zijn druk verliest, wordt dit als "vallen" gerekend.

Als de deelnemer op één of twee voeten landt op een manier dat het eerste impactpunt niet bepaald kon worden door de jury, wordt de meting gedaan op de grens van de voor de piloot het minst voordelige impactpunt (het verst gelegen van het doel).

5.2 – Individuele eindscores

Iedere piloot tekent zijn score af, die op het blad vermeldt staat, bij het verlaten van de landingszone.

De eindscore van een piloot wordt bepaald door alle scores van deze deelnemer op te tellen. Vanaf minstens 5 gevalideerde taken in de wedstrijd, wordt de minst goede taak van iedere piloot uit zijn totaalscore verwijderd.

6 – Rangschikkingen

Er is een algemeen gemengde rangschikking en een vrouwelijk rangschikking.

De piloot die het minste punten heeft verzameld eindigt eerste.

De twee volgende piloten zullen respectievelijk 2^e en 3^e geklasseerd worden.

Bij gelijkheid van punten zullen de piloten van elkaar gescheiden worden in functie van het beste klassement per taak.

7 – Toegelaten of vereist materiaal

7.1 - Parapente en zitharnas

Enkel EN-gecertificeerde parapentes zijn toegelaten. De schermen moeten gebruikt worden binnen de grenzen van hun normale vliegcapaciteiten en in functie van de tijdens de homologatie voorziene gewichtsbependingen.

De deelnemers gebruiken hetzelfde scherm gedurende de hele proef. Geen enkele wijziging mag gebeuren waardoor het scherm buiten zijn homologatie valt. De enige uitzondering waarbij men aan zijn scherm kan werken, is wanneer het noodzakelijkerwijze gerepareerd moet worden. Als een scherm ernstige schade lijdt, moet dit aan de wedstrijdleiding gesignaleerd worden en kan het scherm eventueel gerepareerd worden na toelating van de wedstrijdleader. Elke vervanging van een deel van het toestel moet gebeuren met respect voor de originele specificaties.

Zitharnassen moeten LTF09-gehomologeerd zijn.

Ten alle tijde kan de wedstrijdleader het materiaal van de piloot controleren en, indien nodig, aan de grond houden. De organisatie kan de piloot sportief straffen bij het niet naleven hiervan. De piloten moeten samenwerken met de organisatie voor de controle van hun materiaal.

7.2 – Radio

Voor de starts aan de lier is de radio verplicht en over het algemeen heel erg aangeraden. Het gebruik van de radio voor sportieve of tactische doeleinden is verboden.

7.3 – Helmen

Alle piloten moeten een helm dragen.

7.4 – Parachute

Iedere piloot moet uitgerust zijn met een operationeel noodvalscherf dat aangepast is aan zijn gewicht.

7.5 – Schoenen

De hielen en enkels van de schoenen mogen geen wijzigingen ondergaan, die het meetmateriaal (zeil, elektronisch doel...) kan beschadigen.

7.6 – Remparachute of ander luchtremstelsel

Het gebruik van een remparachute of ander gelijkaardig luchtremstelsel dat doelbewust interfereert met de natuurlijk glijhoek van het scherm, is niet toegelaten.

8 – Jury en beslissingen van de jury

8.1 – Juryleden

De juryleden worden aangeduid op het moment van organisatie van de wedstrijd. Ze werken samen als ploeg gedurende de hele proef om zo alle noodzakelijke taken bij het doel en de landingszone te kunnen vervullen.

De jury evalueert of de proef veilig kan uitgevoerd worden in goede omstandigheden en of de windcondities aanvaardbaar zijn. Ze observeren het impactpunt op of bij het doel en of de deelnemer geland is zonder te vallen. Ze duiden op een fysieke manier het impactpunt aan, wat het eerste plaats op de grond is die geraakt werd door een van de voeten van de piloot, waarna ze de afstand tot het centrum van het doel meten.

8.2 – Video

Een camera kan gebruikt worden om de landingen van de piloten te filmen. De wedstrijdleider en de jurychef kunnen kiezen of ze videobeelden gebruiken als hulp voor het nemen van beslissingen. Als de videobeelden onvoldoende of onbestaande zijn, is dit niet voldoende reden om een nieuwe vlucht toe te kennen.

De jury zullen alle technische problemen, die voortkomen uit abnormale omstandigheden, beoordelen. Bijvoorbeeld: een technisch falen van de uitrusting, een gebroken lierkabel, een windvlaag, een onvoorziene gebeurtenis die ervoor zorgt dat de piloot het doel niet kan bereiken of op onvoldoende hoogte aankomt om een redelijke aanvlucht te maken, hinder tussen piloten tijdens de aanvlucht.

De organisatie zal de video-opnames (als er zijn) minstens twee weken na publicatie van de officiële resultaten bewaren.

9 – Klachten en protesten

Als een piloot een klacht betreffende zijn prestatie wil indienen, kan hij dit mondeling doen in een tijdspanne van maximum 10 minuten na de handtekening, bij de jurychef die er met de wedstrijdleider over zal praten. Als de wedstrijdleider de klacht afwijst en de deelnemer niet tevreden is over deze afwijzing, kan de deelnemer een protest neerleggen bij de jury.

Een protest moet schriftelijk gebeuren en wordt maximum één uur na het antwoord van de wedstrijdleider ingediend. De protesten en hun antwoorden worden publiek gemaakt door de jury. De beslissingen van de jury zijn definitief.

Elke indiening van een protest moet vergezeld zijn door een waarborg van 10€ die zal teruggegeven worden in geval van een positieve uitkomst voor de deelnemer, en de resultaten zullen in overeenkomst hiermee gewijzigd worden. Indien een fout in de resultaten de verantwoordelijkheid is van de organisator, kan de verbetering hiervan gebeuren zonder rekening te houden met de termijnen.

Inschrijvingen

1. Inschrijvingen

Vanaf de inschrijvingen geopend werden, kunnen de deelnemers zich per mail inschrijven op volgend adres: PA@voler.be

De inschrijving is bevestigd bij ontvangst van het inschrijvingsbedrag.

Het inschrijvingsbedrag van **30€** voor het WE moet gebeuren op:

IBAN-rekening BE03 2500 2035 0584 met in vermelding uw naam en "PA".

Iedere betaling die in de laatste week voor de wedstrijd gebeurt geeft aanleiding tot een verhoging van **10€** (voor heel de competitie).

2. Voorrang bij de inschrijvingen

Een quotum van 10% van het totaal aantal plaatsen is voorbehouden voor vrouwelijke piloten.

De toekenning van deze plaatsen zal op volgende wijze gebeuren: eerst ingeschreven, eerst geselecteerd.

Een maximum quotum van 10% van het totaal aantal plaatsen kan gereserveerd worden door de organisator. De toekenning van deze plaatsen zal gebeuren volgens de keuze van de organisator.

3. Laattijdige afzegging

Bij niet aangekondigd wegblijven, ten laatste twee dagen voor de proef (donderdag 12u voor de taak van zaterdag), behoudt de organisator het totaal inschrijvingsbedrag.

De gevallen van heirkraft zullen door de organisator bekeken worden binnen de week na het einde van de wedstrijd, en in laatste instantie, door de BVVF.

4. Doorgaan of niet

De aankondiging wordt gedaan vrijdag om 20u ten laatste voor zaterdag. De beslissing om het te laten doorgaan of niet wordt genomen door de organisator.

Bij afgelasting betalen de organisatoren het TOTALE inschrijvingsgeld terug.

In elk geval zal een dag die ter plaatse afgelast wordt aan de aanwezige piloten terugbetaald worden, integraal of rekening houdend met de gedane gerechtvaardigde uitgaven.

5. Uitstel van de proef

Als een uitwijkdatum voorzien is op de kalender, kan deze voorgesteld worden aan de piloten. Zie de website hiervoor.