

AmstelGlide Wedstrijdreglement

Versie 2023-06

Uitgangspunt van dit wedstrijdreglement is de meest recente FAI Sporting Code, Annex A to section 3 – GLIDING. Dit reglement wordt aangevuld met “Lokale Regels” welke specifiek gelden voor het terrein waar de wedstrijd wordt gehouden.

Bij interpretatieverschillen beslist de wedstrijdleiding (zie ook 1.18)

1 WEDSTRIJDREGLEMENT

1.1 Bijzonderheden van de AmstelGlide 2023

De AmstelGlide zweefvliegwedstrijd is een individuele sportieve krachtmeting in de Club, Standaard, 15m, 18m, 21m Tweezitter en Open klasse. Voor de klasse indeling wordt gebruik gemaakt van de “DMSt Indexliste 2023”, gepubliceerd door DAeC.

1.1.1 Club klasse: DAeC t/m 107

In de Clubklasse worden alle toestellen ingeschreven behorende tot de Club klasse met een DAeC Index tot en met 107. Zowel één - als tweezitters mogen deelnemen, mits zij voldoen aan de hierboven genoemde voorwaarden. De Club klasse kan niet worden samengevoegd met een andere klasse.

1.1.2 Standaardklasse

In de Standaardklasse kunnen alle toestellen worden ingeschreven met een spanwijdte van 15m zonder flaps. De klasse wordt gehandicapt volgens de normering van de DAeC. Is bij aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de Standaardklasse minder dan 8, dan wordt deze klasse gecombineerd met een andere klasse.

1.1.3 15m klasse

In de 15m klasse kunnen alle toestellen worden ingeschreven met een spanwijdte van 15m met flaps. De klasse wordt gehandicapt volgens de normering van de DAeC. Is bij aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de 15m klasse minder dan 8, dan wordt deze klasse gecombineerd met een andere klasse.

1.1.4 18m klasse

In de 18m klasse kunnen alle toestellen worden ingeschreven met een spanwijdte van 18m met of zonder flaps. De klasse wordt gehandicapt volgens de normering van de DAeC. Is bij aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de 18m klasse minder dan 8, dan wordt deze klasse gecombineerd met een andere klasse.

1.1.5 21m Tweezitter klasse

In de 21m Tweezitter klasse kunnen tweezitters worden ingeschreven met een spanwijdte van 21m. De klasse wordt gehandicapt volgens de normering van de DAeC. Is bij aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de tweezitter klasse minder dan 8, dan wordt de klasse gecombineerd met een andere klasse.

1.1.6 Open klasse

In de Open klasse kunnen alle toestellen worden ingeschreven die niet aan de bovenstaande klasse indeling voldoen. De klasse wordt gehandicapt volgens de normering van de DAeC. Is bij aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de klasse minder dan 8, dan wordt deze klasse gecombineerd met een andere klasse.

1.1.7 Samenvoegen van klassen

Bij onvoldoende deelnemers in de hierboven omschreven klassen, kunnen klassen worden samengevoegd.

1.1.8 Afwijkende vliegtuigen in een klasse

De wedstrijdleiding kan besluiten om een bepaald type vliegtuig, omwille van de sportiviteit, in een andere klasse te plaatsen.

1.2 Vlieg- en Terreinregels

- De regels van het voor de wedstrijd gebruikte luchtvaartterrein zijn van kracht tijdens de AmstelGlide.
- Op aanwijzing van de wedstrijdleiding wordt gestart door middel van een lier, zelfstart of sleep.
- Plaats en hoogte van ontkoppelen wordt door de wedstrijdleiding vastgesteld. Zie hiervoor de "Lokale Regels".

1.3 Aanmelden

- De vlieger/deelnemer moet zich persoonlijk aanmelden.
- Gelegenheid tot aanmelden is er op de dag van de wedstrijd bij het wedstrijdsecretariaat.
- Bij de aanmelding worden documenten en eventueel apparaten gecontroleerd. Tevens wordt een eventuele wijziging van het callsign van de vlieger doorgegeven.
- Bij aanmelding worden tevens de gegevens van de vlieger(s) en ophaler(s) doorgegeven en/of gecontroleerd.
- De vlieger verklaart in welke vliegtuigconfiguratie hij zal deelnemen. Deze configuratie mag tijdens de wedstrijd niet meer gewijzigd worden.
- Vliegers en ophalers moeten een vrijwaringsverklaring tekenen t.o.v. de wedstrijdorganisatie.

1.4 De deelnemers moeten de onderstaande geldige papieren kunnen tonen:

- LAPL(S), SPL of gelijkwaardig internationaal document.
- Een geldige medische verklaring.
- ARC, journaal, onderhoudsboek en zendmachtiging van het deelnemende zweefvliegtuig.
- FAI-sportlicentie
- D-brevet
- KNVvL lidmaatschap of een WA-verzekeringsbewijs van tenminste € 900.000,- bij MTOW <500 kg, danwel € 1.800.000,- bij MTOW >500 kg per geval met dekking voor zweefvliegen.

1.5 Vliegkaarten en Files

Deelnemers dienen te beschikken over een recente ICAO vliegkaart of een (al dan niet digitale) equivalent die te raadplegen is tijdens de vlucht met airspace data van april 2023 of nieuwer. De afgeleide digitale versie van de ICAO kaart die de wedstrijdleiding hanteert ter controle zal op SoaringSpot beschikbaar worden gesteld.

1.6 Uitrusting

1.6.1. Wedstrijdnummer

Op deelnemende vliegtuigen moet een duidelijk wedstrijdnummer van tenminste 25 cm hoog aan weerskanten van het kielvlak zijn aangebracht. De wedstrijdleiding heeft de bevoegdheid een wedstrijdnummer af te keuren of aan te passen.

1.6.2. Radio's

Een radiozender/ontvanger geschikt voor alle 8.33KHz zweefvliegfrequenties is verplicht. Het gebruik van andere dan op de eerste briefing aangegeven frequenties is verboden, tenzij het gaat om contacten welke de veiligheid betreffen. De wedstrijdleiding kan het radiogebruik beperken. De wedstrijdrequentie dient primair voor de veiligheid tijdens start, finish en landing, tevens dient deze voor uitwisseling van berichten tussen vliegers en de wedstrijdleiding. Op de wedstrijdrequentie mag alleen het wedstrijdnummer als callsign gebruikt worden. De ophaalploeg mag niet zenden op deze frequentie anders dan ter bevestiging van ontvangst. De wedstrijd- en contactfrequenties worden op de eerste briefing bekend gemaakt.

1.6.3. Gyroscopische instrumenten

Wolkenvliegen is verboden. Gyroscopische instrumenten moeten worden uitgebouwd of volgens aanwijzing van de wedstrijdleiding onbruikbaar worden gemaakt. Het is de plicht van de vlieger/deelnemer de aanwezigheid van dergelijke instrumenten in zijn/haar vliegtuig bij inschrijving te melden.

1.6.4. Motorzwevers (zijnde zweefvliegtuigen met zelfstarter of turbo)

Deze dienen op de eerste wedstrijddag een geldige flightlog motorloop registratie van de flightrecorder te overhandigen van een recente vlucht waarin de motor is gebruikt.

1.6.4.1 Zelfstarters

Zelfstarters mogen klimmen tot een door de wedstrijdleiding opgegeven “ontkoppel hoogte” en moeten de motor inklappen in de onmiddellijke nabijheid van het ontkoppelpunt van de zweefvliegtuigen zonder motor. Zij mogen de motor, zonder eerst te zijn geland, niet opnieuw starten voor het afvliegen.

1.6.4.2 Motorzwevers en turbo's

Alvorens af te vliegen mag een motorzwever de motor maximaal één (1) minuut laten lopen, dit moet op de vluchtregistratie zichtbaar zijn. Gebruik van de motor dient op een zo hoog mogelijke punt gedaan te worden. Gedurende vijf (5) minuten na deze motorloop registratie test mag er niet worden afgevlogen. Voor zowel motorzwevers als turbo's geldt: dat de motor maar één keer mag worden gestart na elke (lier)start.

1.6.4.3 Beperking motorgebruik

De motor mag slechts worden gebruikt in de sectoren die hiervoor zijn aangegeven in de lokale procedures. Dit geldt zowel voor zelfstarten als het testen van de motorloop.

1.6.5. Valscherm

Tijdens de vlucht moet(en) de vlieger(s) een deugdelijk valscherm dragen.

1.6.6. GPS flightrecorders

Uit het bewijs van de vluchtgegevens, geregistreerd door een door de IGC goedgekeurde flightrecorder, moet blijken dat voldaan is aan de wedstrijdopdracht. Flightrecorders moeten ingesteld zijn op WGS-84. Maximaal twee flightrecorders mogen worden gebruikt; één als primaire en één als back-up flightrecorder. De flightrecorder hoeft niet recent te zijn geijkt, wordt er een ijkbarogram voor aanvang van de wedstrijd overlegd, dan zal bij de beoordeling van de vlucht de eventuele afwijking worden meegenomen. Er dient gevlogen te worden met een loggerinterval van maximaal 2 seconden.

1.6.7. Back-up flightrecorder

Indien de primaire flightrecorder tijdens de vlucht heeft gefaald en de deelnemer niet over een back-up flightrecorder beschikt, kan het bewijs dat voldaan is aan de wedstrijdopdracht geleverd worden door een andere registratie van GPS gegevens; b.v. het bestand van een niet IGC-goedgekeurde vluchtcomputer, niet IGC-goedgekeurde FLARM, IPAQ, etc. De wedstrijdleiding stelt vast op welke wijze de registratie wordt overgenomen. Bij aanlevering van de back-up gegevens moet ook de primaire flightrecorder worden ingeleverd.

1.7 Zweefvliegtuig

1.7.1 FLARM

Een werkende FLARM installatie is verplicht.

1.7.2 Clubklasse

In de Clubklasse geldt de MTOW uit het handboek en is het verboden waterballast mee te nemen.

1.7.3 Standaard klasse

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de Standaard klasse bedraagt 525 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het laagste gewicht is bepalend.

1.7.4 15m klasse

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de 15m klasse bedraagt 525 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het laagste gewicht is bepalend.

1.7.4 Tweezitter klasse

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de Tweezitter en 20 meter klasse bedraagt 800 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het laagste gewicht is bepalend.

1.7.6 Open Klasse

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de Open klasse bedraagt 850 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het laagste gewicht is bepalend.

1.7.7 Weging

De wedstrijdleiding kan besluiten om een vliegtuig te wegen, dit hoeft niet van tevoren aangekondigd te worden. Vullen van water na een weging of na de boxtijd mag enkel en alleen na toestemming van de wedstrijdleiding.

Het is niet toegestaan waterballast te lozen in de box of zodanig dat andere deelnemers daar hinder van ondervinden. Vóór de eerste start in een klasse kan de wedstrijdleiding bepalen dat er zonder waterballast wordt gestart door alle vliegers in die betreffende klasse.

1.8 Dagelijks programma

De vliegers zijn verplicht dagelijks op een vast tijdstip aanwezig te zijn op de briefing, tenzij anders wordt bekend gemaakt. (zie de "Lokale Regels") Tijdens de briefing komt aan de orde:

- Meteobriefing
- Te volgen procedures zowel op de grond als in de lucht
- De wedstrijdopdracht, deze wordt tevens schriftelijk aan de vliegers uitgereikt (opdrachtformulier). Op dit formulier staan tenminste;
 - De te vliegen opdracht
 - Startpunt of startlijn
 - Finishpunt
 - Minimale finishhoogte
 - Soort opdracht
 - Boxtijd
 - QNH
 - Eerst mogelijke en laatst mogelijke start

Tevens staan op dit opdrachtformulier overige bijzonderheden vermeldt zoals, indien van toepassing, max. (af)vlieghoogte, afwijkende openingstijd startlijn, opengestelde dan wel gesloten verkeersgebieden, etc.

Het opdrachtformulier is leidend, alleen de maximum afvlieghoogte kan voor het openen van de startlijn worden vergroot. De standaard opdracht is de A opdracht, er kan een alternatieve opdracht wordt uitgereikt in opvolgende volgorde; B, C, ... etc. Als wordt bepaald dat er een alternatieve opdracht gevlogen wordt dient de vlieger hiervoor te tekenen.

1.9 Startregeling

1.9.1 Startvolgorde

De startvolgorde wordt op de wedstriiddag door loting bepaald. De wedstrijdleiding kan, indien nodig, van deze volgorde afwijken.

1.9.2 Startleider

De aanwijzingen van de startleider dienen te worden opgevolgd betreffende:

- Het transport van en naar de startplaats
- Het aanhaken van de kabels en het weghelpen van de vliegtuigen
- Het vrijmaken van de startplaats indien de vlieger niet gereed is of niet wil starten.
- De startleider geeft aan de wedstrijdleiding door wanneer alle deelnemers in een klasse een startbeurt hebben gehad.

1.9.3 Eerste start

Het tijdstip waarop de vliegtuigen opgesteld moeten staan in de boxen (boxtijd) en het verwachte tijdstip van de eerste start worden op de briefing bekend gemaakt. Een vlieger die niet klaar is, of niet wil starten, moet de startplaats vrijmaken en verliest een startbeurt. De vlieger wordt geacht te zijn gestart v.w.b. de bepaling van het tijdstip afvliegaanvang. De wedstrijdleiding kan een vlieger die niet gereed was op de boxtijd of voor de eerste start en vliegers die de thermiekaansluiting hebben gemist, vóór de volgende klasse laten starten.

1.9.4 Latere start & aantal starts

Binnen de tijd die daarvoor open staat kan een deelnemer zich aanmelden voor een latere start bij de startleider. Van deze start moet direct gebruik gemaakt worden, anders vervalt een startbeurt. De eerste start van een deelnemer in een andere klasse die reeds begonnen is met starten gaat voor. Een vlieger heeft per wedstriiddag recht op vier (4) startbeurten.

1.9.5 Laatste startmogelijkheid

De laatste startmogelijkheid wordt aangegeven d.m.v. een bepaalde tijdsduur na de afvliegopening. Normaliter is dit twee (2) uur na opening van de startlijn.

1.9.6 Buitenlanding en motorgebruik

Voor vliegers die landen buiten de grenzen van het vliegveld, of gebruik hebben gemaakt van de motor, anders dan omschreven in 1.6.4, is het niet toegestaan om opnieuw te starten voor dezelfde opdracht.

1.9.7 Kabelbreuk of mislukte start

Bij kabelbreuk of mislukte start beslist de startleider over de geldigheid van de start. Na een ongeldige start heeft de vlieger het recht onmiddellijk opnieuw te starten. Doet hij/zij dit niet, dan wordt hij/zij geacht te zijn gestart v.w.b. de bepaling van de afvliegaanvang.

1.9.8 Onderbreking van het startbedrijf

De wedstrijdleiding en/of startleider kan het startbedrijf onderbreken omwille van de veiligheid.

1.10 Afvliegen en finishen

1.10.1 Afvliegpunt en afvliegcilinder

Het afvliegpunt of een afvliegcilinder is een afvliegoptie die gebruikt kan worden.

1.10.2 Afvliegpunt en afvlieglijn

De afvlieglijn is een rechte lijn, haaks op het eerste been met als middelpunt het afvliegpunt. Normaliter is de lijn naar beide kanten vijf (5) km lang. Als de wedstrijdleiding hiervan afwijkt dan wordt dit op het opdrachtformulier aangegeven.

1.10.3 Afvliegaanvang

De afvliegaanvang vindt op zijn vroegst plaats 15 minuten nadat de laatste vlieger in een klasse heeft ontkoppeld. Bij een erg hoge basis of heel zwak stijgen kan de wedstrijdleider besluiten de lijn later te openen. De laatste start in een klasse en de bepaalde afvliegaanvang worden aangekondigd op de wedstrijdrequentie. De afvliegaanvang zal minimaal 10 minuten van tevoren worden aangekondigd. De eventueel aangekondigde resterende tijd tot lijnopening moet gezien worden als een indicatie; de GPS tijd is bepalend voor het afvliegtijdstip.

1.10.4 Afvliegtijd

De afvliegtijd is de tijd behorende bij de laatste GPS-positie in de afvliegcilinder of voor de afvlieglijn. Het is toegestaan om meer dan eenmaal af te vliegen. Een nieuwe poging, met het duidelijke oogmerk de opdracht opnieuw aan te vangen, maakt een eerdere onvoltooide poging ongeldig.

1.10.5 Afvlieghoogte

De wedstrijdleiding kan een maximaal toegestane afvlieghoogte vaststellen op het opdrachtformulier. Tot uiterlijk 15 minuten voor het openen van de startlijn kan de wedstrijdleiding via de radio een gewijzigde (hogere) maximaal toegestane afvlieghoogte doorgeven per klasse. De gewijzigde afvlieghoogte zal altijd tezamen met het openen van de startlijn worden gemeld via de radio door de wedstrijdleiding. De maximaal toegestane afvlieghoogte wordt t.o.v. MSL opgegeven (QNH op de hoogtemeter). Een verlaging van de maximale afvlieghoogte moet via een nieuwe opdracht.

1.10.6 Afvliegsnelheid

De wedstrijdleiding kan een maximale afvliegsnelheid vaststellen op het opdrachtformulier.

1.10.7 Finishring en finishlijn

De finishring is gecentreerd om een vastgesteld punt op het opdrachtformulier. De ring is in principe cirkel- of sectorvormig en de straal van de finishring is minimaal 3 kilometer. Gebruik van de finishlijn tijdens de wedstrijd is mogelijk. Er zal bij voorkeur een ophielpunt gebruikt worden voor het aanvliegen van de finish in juiste richting. Het passeren van de finishring dient op een minimale vlieghoogte van op het opdrachtformulier te noemen hoogte.

1.10.8 **Finishen**

Een Race- of AAT opdracht eindigt nadat het vliegtuig de finish geheel is gepasseerd in de juiste richting. Dit mag ook rollend geschieden, maar uitsluitend voortbewogen door luchtkrachten, de zwaartekracht en de traagheidskracht. Na het passeren van de finish moet de vlieger zonder vertraging landen, tenzij een tweede poging wordt ondernomen.

Het finishen en het gedeelte van de vlucht na het finishen dient veilig te geschieden, dit ter beoordeling van de wedstrijdleiding. Bij een speedfinish moet op een veilige hoogte over obstakels en boven de grond worden gevlogen. Bij een directe landing moet de nadering een continu dalend verloop hebben, naderingen 'in het grondeffect' zijn verboden. Het is verboden, vlak vóór of na het overvliegen van de finish abrupte snelheid of richting veranderingen te maken, in het bijzonder steil optrekken. Als er binnen de grenzen van het vliegveld wordt geland zonder dat de finish is overschreden dan geldt de landingstijd als finishtijd. Dit laatste wordt bestraft met een in paragraaf 1.17 beschreven aftrek van wedstrijdpunten.

1.10.9 **Tweede poging**

Na een voltooide wedstrijdvlucht mag, zonder tussenlanding, een volgende poging worden gedaan om de wedstrijdopdracht te vervullen, dit moet direct, vóór afvliegen aan de wedstrijdleiding worden gemeld. Deze nieuwe poging maakt een eerder voltooide poging niet ongeldig

1.11 **Keerpunt en observatiezone, Assigned Area's en GPS bewijs van afvliegen**

1.11.1 **Keerpunt:** een keerpunt is een positie tussen twee (2) af te leggen benen van een vlucht.

De observatiezone van een keerpunt is het luchtruim in een verticale cilinder met een radius van 500 meter, gecentreerd op het keerpunt.

1.11.2 **Assigned Area**

Dit is een cirkel of sectorvorm met een bepaalde radius, gecentreerd op een keerpunt.

Uit de registratie van de door IGC goedgekeurde flightrecorder moet blijken op welk tijdstip het vliegtuig;

- De afvliegcilinder heeft verlaten
- De afvlieglijn is overgevlogen
- De eerste area en de keerpunten of de area's van de opdracht in de juiste volgorde zijn gerond (zie ook 1.10.1 en 1.10.2).

Indien een piloot meerdere vluchten op één dag maakt dient van elke vlucht een log-registratie te worden ingeleverd. Bewijs van ronden van een keer- of afvliegpunt wordt geleverd door de aanwezigheid van ten minste één GPS-positie of een rechte lijn tussen twee opeenvolgende GPS posities in de cilinder met een straal van 500 m rond de coördinaten van het keerpunt of afvliegpunt. Op 500 meter afstand rondom deze cilinder of afvlieglijn kan ook nog worden gerond of afgevlogen, maar dit wordt bestraft met aftrek van 50 wedstrijdpunten.

Een Assigned Area is gerond wanneer tenminste één GPS-positie of een rechte lijn tussen twee opeenvolgende GPS posities in de area ligt. Wordt een keerpunt of een area gemist of het finishpunt niet bereikt, dan wordt een buitenlanding toegekend op de verste GPS-positie. De verste GPS-positie is die GPS-positie die de grootste afgelegde afstand oplevert. Een motorzwever krijgt afstandspunten tot de laatste GPS-positie voordat de motor is gestart, of de verste GPS-positie voorafgaande aan dit tijdstip.

Een registratie onderbreking van vijf (5) minuten is maximaal 2 x per wedstrijdvlucht toegestaan behalve;

- Vanaf 2 minuten voor het afvliegen en het bezoeken van keerpunten en/of area's
- In de omgeving van verboden gebieden indien tijdens de onderbreking het verboden gebied binnengevlogen zou kunnen zijn, ook vóór het afvliegen.
- Tijdens de motorloopregistratie ENL van motorzwevers.

Nabij het afvliegpunt, keerpunten, Assigned Area's en de finish dient de flightrecorder maximaal elke twee (2) seconden een positie vast te leggen, daarbuiten geldt een interval van bij voorkeur twee (2) seconden en maximaal vier (4) seconden.

De loggerfiles dienen binnen 45 minuten, maar het liefst zo snel mogelijk, na de landing op het vliegveld te zijn ingeleverd bij de wedstrijdleiding. Bij een buitenlanding op het eerst mogelijke moment na terugkeer op het vliegveld, maar het liefst zo snel mogelijk.

1.12 Buitenlanding

Zie de Lokale Regels.

1.13 Uitslagen

De voorlopige uitslag van de wedstrijddag zullen zo spoedig mogelijk bekend gemaakt worden.

1.14 Reparatie en vervanging

Indien een zweefvliegtuig tijdens de wedstrijd wordt beschadigd, mag het worden gerepareerd. Onderdelen zoals: stabilo, hoogteroer, richtingsroer, rolroer, kap, wiel, wieldeuren, vleugeltip, winglet, etc. mogen worden vervangen. Niet vervangen mogen worden: een romp of een vleugeldeel. Indien een vlieger, buiten zijn schuld, niet meer over zijn vliegtuig kan beschikken, kan de wedstrijdleiding hem toestaan een ander zweefvliegtuig te gebruiken. Schade bij een buitenlanding wordt in principe beschouwd als zijnde de schuld van de vlieger.

1.15 Vliegveiligheid

Bij het binnenvliegen en verlaten van een thermiekbel mogen andere vliegtuigen niet worden gehinderd. Anders dan om een botsing te vermijden zijn abrupte snelheid- en richtingveranderingen verboden. Elke vlieger is verantwoordelijk voor zichtcontact en voldoende separatie in hoogte en afstand tussen hem/haar en andere vliegers. Uitluisteren op de wedstrijd frequenties wordt aanbevolen, ook wanneer meerdere vliegtuigen in hetzelfde veld een buitenlanding maken. Kunstvluchten zijn tijdens de wedstrijd verboden. De wedstrijdleider kan de vlieghoogte beperken rond de afvliegpunten en keerpunten.

1.16 Luchtvaartvoorschriften

1.16.1 Luchtruimgrenzen

Zowel wedstrijdleiding als deelnemers moeten op de hoogte zijn van de voor de wedstrijden relevante onderwerpen in AIP's, NOTAM's, OAL's en MAL's. Op de briefings en zo nodig op andere wijze zal de wedstrijdleiding mededelingen doen over verboden, gevaarlijke en beperkte gebieden, hoogterestricties en andere informatie van belang voor de veiligheid. De luchtruimbegrenzungen zoals omschreven in de AIP zal bepalend zijn voor het beoordelen van schendingen.

1.16.2 Beoordeling

Op de briefing zal de QNH bekend worden gemaakt en de MSL hoogte in meters gerelateerd aan deze druk van relevante hoogtebegrenzungen in het wedstrijdgebied van die dag. De QNH zal worden gebruikt om te beoordelen of er overtredingen van hoogterestricties zijn gemaakt. Beoordeeld wordt de drukhoogte die van de flightrecorder wordt gelezen. In het geval dat een back-up flightrecorder zonder druksonde wordt gebruikt is de GPS hoogte bepalend. Hierop wordt dan de correctie QNH t.o.v. 1013,2 hPa toegepast. Indien er een ijkbarogram is ingeleverd vóór aanvang van de wedstrijd dan zal deze worden gebruikt bij de beoordeling van de vluchten. Er wordt géén rekening gehouden met temperatuurcorrecties, hoogtemeterinstellingen etc.

1.17 Maatregelen bij fouten en overtredingen

De wedstrijdleiding kan bij overtredingen een deelnemer waarschuwen en/of direct aftrek van punten opleggen. Bij meervoudige fouten/overtredingen kunnen straffen volgen met diskwalificatie/uitsluiting van de wedstrijd.

1.17.1 De hoogte van de puntenaftrek/straf zal zijn;

A1. 1 (één) wedstrijdpunt per meter bij overschrijden van de hoogtebeperking zoals deze is gesteld bij het afvliegen en finish

C1. 10 wedstrijdpunten bij te laat inleveren van loggerfiles

D1. 20 wedstrijdpunten minimaal voor een technische fout, foutief radiogebruik of gebruik van een niet toegestane frequentie

E1. 50 wedstrijdpunten minimaal voor gevaarlijk vliegen of schenden van BvL-restricties

F1. 2 (twee) minuten extra vliegtijd voor landen op het vliegveld zonder finish passage na een voltooide opdracht

H1. 50 wedstrijdpunten voor afvliegen tussen 0 en 500 meter buiten de afvliegcilinder; afvliegen tussen 0 en 500 meter rondom de afvlieglijn zonder de lijn te overvliegen; het bezoeken van een keerpunt tussen 500 meter en 1 kilometer

I1. 200 wedstrijdpunten minimaal bij grove onsportiviteit, maar diskwalificatie voor de dag indien aanmerkelijk voordeel zou zijn verkregen door de overtreding

J1. Diskwalificatie voor de wedstrijd in geval van doping en bedrog, zoals het vervalsen van wedstrijddocumenten, vluchtregistratie, verzegeling of motorloop registratie, het gebruik van verboden instrumenten etc.

K1. Diskwalificatie voor motorzwevers die geen ENL motorloop registratie kunnen aantonen

L1. 10 wedstrijdpunten per minuut voor landen na de daglichtperiode

1.17.2 **Een schending van gecontroleerde en/of verboden gebieden wordt als volgt bestraft;**

A2. Luchtruimschendingen worden zowel horizontaal als verticaal beoordeeld. De kleinste waarde van deze twee wordt bestraft. Bepalend is de grootste afstand per overtreding.

B2. De horizontale schending wordt gemeten tot de dichtstbijzijnde grens.

C2. De verticale afstand wordt bepaald door de afstand naar de onder- of bovengrens.

D2. De grens wordt bepaald door de QNH zoals door de wedstrijdleiding op de briefing voor die dag gegeven.

E2. Luchtruimschendingen door middel van het vliegen van een buitenlandingscircuit worden niet beoordeeld.

F2. Alle luchtruimschendingen, dus ook die tussen de start en het afvliegen of van een voorgaande vlucht op die dag en luchtruimschending na een virtuele buitenlanding door motorgebruik, worden bestraft.

G2. Bij meerdere overtredingen per dag wordt de som van de overtredingen als maat voor de straf genomen.

H2. De straf bedraagt: minimaal 100 punten + afstandspenalty.

I2. Afstandspenalty wordt als volgt bepaald; één punt per meter verticaal, één punt per 2 meter horizontaal.

J2. Een luchtruimschending in TMA3, TMA4, TMA5 en EHP25 wordt bestraft met een diskwalificatie van de gehele wedstrijd.

De aftrek van punten die de wedstrijdleader kan opleggen zal niet lager zijn dan de genoemde minima, maar moet altijd méér zijn dan het puntenvoordeel dat mogelijk door de overtreding zou kunnen zijn verkregen. Een deelnemer kan door aftrek van punten niet negatief scoren. Aftrek van punten wordt toegepast na het vaststellen van het dag resultaat en zal de dag factor niet beïnvloeden. Om dezelfde reden krijgt een gediskwalificeerde deelnemer evenveel strafpunten als zijn onterechte dag resultaat. Malversaties worden door de wedstrijdleiding schriftelijk aan de CWS gemeld. De betrokkene krijgt hiervan afschrift.

Alle luchtruimschendingen, dus ook die tussen de start en het afvliegen of van een voorgaande vlucht op die dag, worden bestraft.

NB: Als een virtuele buitenlanding ter plaatse van de eerste luchtruimschending tijdens het voor de wedstrijd scorende deel van de vlucht voordeliger is voor de vlieger, dan de som van de beoordeelde luchtruimschending(en) tijdens het voor de wedstrijd scorende deel van de vlucht geldt de virtuele buitenlanding en vervallen de strafpunten voor de luchtruimschending(en) tijdens het voor de wedstrijd scorende deel van de vlucht. Deze regel is dus niet van toepassing op luchtruimschending(en) na een virtuele buitenlanding door motorgebruik en deze luchtruimschending(en) zullen te allen tijde bestraft worden.

1.18 Interpretatie

De wedstrijdleiding beslist bij meningsverschillen betreffende de uitleg van dit reglement en andere voorschriften betreffende de wedstrijd, of bij situaties waarin dit reglement niet voorziet.

1.19 Protesten

Deelnemers kunnen bij meningsverschillen of tegen genomen maatregelen protesteren, de betrokkene krijgt hiervan afschrift. Protesten moeten binnen 24 uur na de publicatie van het officiële dag klassement schriftelijk bij de wedstrijdleiding worden ingediend onder betaling van € 75,-. Dit bedrag zal worden geretourneerd, indien het protest wordt toegewezen.

De jury treedt in functie nadat een protest is ingediend tegen een beslissing van de wedstrijdleiding. De beslissing van de jury wordt binnen 48 uur bekend gemaakt zowel mondeling als ook schriftelijk aan de wedstrijdleiding en de indiener van het protest. Dit is de enige situatie waarin een al definitieve dag klassement kan worden gewijzigd. Tegen deze beslissing is geen beroep mogelijk.

1.20 Slotbepaling

De wedstrijdleiding kan een wedstrijddag op ieder moment annuleren wanneer de veiligheid ernstig in gevaar komt of wanneer een deel van de deelnemers onredelijk benadeeld zou worden.

De wedstrijdleiding behoudt zich het recht voor de wedstrijd af te gelasten of te staken, indien onvoorziene omstandigheden dat noodzakelijk maken. De organisatoren zijn niet aansprakelijk voor eventuele schade die hierdoor zou kunnen ontstaan.

2 REGLEMENT PUNTENTELLING

2.1 Opdrachten en begripsbepalingen

2.1.1 Race

Een Race is een gesloten snelheidsvlucht over een vastgesteld traject. Dit kan zijn een retourvlucht met één keerpunt, een driehoek vlucht met twee keerpunten of een vlucht met meer dan twee keerpunten. Een Race wordt gewaardeerd volgens de formules die verder op in deze paragraaf staan beschreven.

2.1.2 Assigned Area Task (AAT)

Dit is een snelheidsopdracht via Assigned Area's, dit zijn cirkelvormige of sectorvormige gebieden met een referentiepunt (keerpunt uit de lijst) waarvan de positie en afmetingen (straal en twee radialen) door de wedstrijdleiding worden bepaald. Ieder willekeurig punt in een area kan als keerpunt worden opgevat. Alle Assigned Area's moeten in de juiste volgorde worden gerond. Een AAT wordt beoordeeld volgens de formules die verder op in deze paragraaf staan beschreven.

2.1.3 Tijdsduur (Td en Tmin)

De tijdsduur Td bij een Race en een AAT is de tijd nodig voor het voltooien van de opdracht. Tijdsduur is finishtijd minus afvliegtijd. Bij een AAT wordt door de wedstrijdleiding een minimum tijdsduur Tmin gesteld. Is bij het passeren van de finishlijn de gestelde minimum vluchtduur Tmin nog niet verstreken, dan geldt Tmin voor het berekenen van de snelheid. Anders geldt de werkelijke vluchtduur Td van de door de vlieger uitgevoerde opdracht.

2.1.4 Afstandsvlucht

Een Race of een AAT wordt automatisch een afstandsvlucht na een echte of toegekende buitenlanding.

2.1.5 Afgelegde Afstand (D)

- A. Bij een voltooide Race is de lengte van de afgelegde afstand niet relevant; alle gefinishte vliegers krijgen automatisch maximale afgelegde afstand toegewezen voor de berekening van het afstandspunten deel. (Rd is n.v.t).
- B. Bij een onvoltooide Race is de afgelegde afstand de lengte van de opdracht vanaf het gebruikte afvliegpunt verminderd met de nog te vliegen afstand vanaf de verste GPS-positie naar het finishpunt. De afgelegde afstand zal niet minder zijn dan de afgelegde afstand naar het laatst bezochte keerpunt. Bij de berekening van Rd wordt voor Dm de maximaal door een vlieger afgelegde afstand in het kader van de opdracht genomen. Deze vlieger kan al dan niet gefinisht zijn.
- C. Bij een voltooide AAT wordt ten behoeve van de snelheidsberekening de afgelegde afstand bepaald vanaf het gebruikte afvliegpunt, via de GPS-posities in de area's welke de vlieger de grootste afstand opleveren, tot het finishpunt. Voor de toekenning van afstandspunten is, net zoals bij Race, de afgelegde afstand niet relevant (Rd is n.v.t). Het heeft dus geen nut na het verstrijken van Tmin en voorafgaande aan het passeren van de finishlijn nog meer km's te maken, tenzij daarmee de gemiddelde vliegsnelheid verhoogd kan worden.
- D. Bij een onvoltooide AAT wordt de afgelegde afstand berekend vanaf het afvliegpunt via de meest optimale GPS- posities in de bezochte area's tot de verste GPS-positie voorafgaande aan de buitenlanding of het afbreken van de wedstrijdvlucht. Hierbij wordt voor het laatste been de afstand berekend vanaf de verste GPS-positie in de laatst bezochte area (of afvliegpunt) tot het referentiepunt van de volgende area (of finishpunt), verminderd met de nog af te leggen afstand tussen de laatste verste GPS-positie van het landingspunt en dit referentiepunt (of finishpunt). Bij de berekening van Rd wordt voor Dm de maximaal door een vlieger afgelegde afstand in het kader van de opdracht genomen. Deze vlieger kan al dan niet gefinisht zijn.

2.1.6 Behaalde snelheid

De behaalde snelheid bij een race is de lengte van de opdracht vanaf het gebruikte afvliegpunt, gedeeld door de tijdsduur van de vlucht.

De behaalde snelheid bij een AAT is de afgelegde afstand via de Assigned Area's, gedeeld door de tijdsduur van de vlucht of de gestelde tijdsduur T_{min} indien deze groter is. Bij een buitenlanding of bij een landing op het thuisveld zonder dat alle area's zijn bezocht, wordt een AAT alleen op afstand gewaardeerd.

2.2 Meting van Afstand en Tijd

De gevlogen afstand en tijd worden berekend uit de logfile(s) van de flightrecorder.

2.3 Wedstrijddag

Een wedstrijddag is geldig wanneer aan iedere deelnemer in een klasse ten minste eenmaal de gelegenheid is geboden te starten en ten minste één van de deelnemers in die klasse een afstand heeft afgelegd van minimaal 100 km.

- Niet samengevoegde klassen: ongehandicapt 100 km als minimum
- Samengevoegde klassen: gehandicapt 100 km als minimum

2.4 Symbolen en Formules

Symbolen (afstand in km, snelheid in km/h) en handicap bij samengevoegde klassen;

D Afgelegde afstand door een vlieger

Dc De behaalde afstand van de vlieger gecorrigeerd met de handicapfactor

Dcm De maximale behaalde afstand gecorrigeerd met de handicapfactor

Dm Maximale afgelegde afstand berekend over alle vliegers

Fm Correctiefactor voor geleverde prestatie

Fw Correctiefactor voor slecht weer

Fd Correctiefactor voor afgelegde afstand (<1 indien $D_m < 250$ km)

Fv Correctiefactor voor vluchtduur (<1 indien $D_m/V_{cm} < 3$ uur)

Fx Handicapfactor (afhankelijk van de gemiddelde snelheid van de drie snelste vliegers)

H Handicapsterkte in relatie tot de snelheid van de drie snelste vliegers

I Handicap index

In Normindex (laagste waarde van de handicap index in een klasse)

N Aantal vliegers dat een wedstrijdstart heeft gemaakt

N100 Aantal vliegers dat een afstand heeft afgelegd van ten minste 100 km

Nv Aantal vliegers dat gehandicapt sneller is dan 2/3 van de maximale gehandicapte snelheid

Pc Wedstrijdpunten van de vlieger

Pp Strafpunten

Pu Dagpunten van de vlieger

Rd Verhouding tussen de afgelegde afstand door de vlieger en de maximaal afgelegde afstand

Rn Verhouding tussen N_v en het aantal deelnemers met een wedstrijdstart

Rv Verhouding tussen de gehandicapte snelheid van een vlieger en de maximale gehandicapte snelheid

Ta Afvliegtijd

Tf Finishtijd

Td Tijdsduur voor het voltooien van de opdracht

Tmin Door de wedstrijdleiding gestelde minimale vluchtduur (bij AAT)

V De behaalde snelheid van de vlieger

Vc De behaalde snelheid van de vlieger gecorrigeerd met handicapfactor

Vm De behaalde snelheid van de snelste vlieger

Vcm Maximale behaalde snelheid gecorrigeerd met handicapfactor

Handicap index correctie factoren;

Voor alle klasse geldt dat de DAeC handicaplijst 2023 wordt toegepast op snelheid en afstand.

Handicapfactor $f_x = \{ \ln + H (I - \ln) \} / \ln$, ($1 \leq f_x \leq I / \ln$) Toepassing van de handicapfactor:

$V_c = V / f_x$ en $V_{cm} = (V / f_x)_{\max}$

$D_c = D / f_x$ en $D_{cm} = \text{maximale afstand } D_c$

F_m is prestatiefactor en is de kleinste waarde van;

$F_d = (5 * D_m - 250) / 1000$ (correctiefactor voor afgelegde afstand; $0 \leq F_d \leq 1$) en

$F_v = (400 * D_m / V_m - 200) / 1000$ (correctiefactor voor snelheid in relatie tot afgelegde afstand; $0 \leq$

$F_v \leq 1$) $F_w = 1.25 * N_{100} / N$ (correctiefactor voor slecht weer; $0 \leq F_w \leq 1$)

Weegfactoren in de formules:

$R_d = D / D_m$, $R_n = N_v / N$, $R_v = V_c / V_{cm}$ (met $2/3 \leq R_v \leq 1$)

$R_d = D_c / D_{cm}$ (alleen voor de Clubklasse en combi klasse 18m/Open)

2.4.1 Formules Race

Voor een vlieger die buitenlandt: $P_u = R_d * (1 - 2/3 * R_n) * 1000$ (alleen afstandspunten)

Voor een vlieger die finisht: $P_u = \{ (1 - 2/3 * R_n) + 2 * (R_v - 2/3) * R_n \} * 1000$ (afstands- en snelheidspunten)

2.4.2 Formules Assigned Area Task (AAT)

Zelfde formules als voor Race.

2.4.3 Wedstrijdpunten P_c

$P_c = P_u * F_m * F_w - P_p$

- Wedstrijdpunten worden afgerond op hele punten.

- Er wordt gewerkt met het 1000 punten scoring systeem.

- Iedere klasse wordt apart gescoord.

- Het totaalklassement is de som van de afgeronde wedstrijdpunten per dag.

BIJLAGE A: TECHNISCHE INSPECTIE

Elk vliegtuig dat dagelijks gewogen dient te worden moet vóór de briefing op de eerste wedstrijddag worden goedgekeurd tijdens een Technische Inspectie. Het vliegtuig moet worden aangeboden in de configuratie zoals deze wordt gevlogen, deze configuratie moet tijdens de gehele wedstrijd onveranderd blijven. Tijdens deze inspectie wordt het maximale referentie gewicht vastgesteld, tevens wordt de vliegconfiguratie en de transportmiddelen vastgelegd.

Instructies voor de inspectie;

- Vliegtuig in de configuratie zoals deze tijdens de wedstrijd wordt gevlogen
- Alle accu's op de juiste plaats in het vliegtuig aanwezig
- Parachute, boordpapieren en apparatuur op de juiste plaats aanwezig in het vliegtuig
- Piloot en alle copiloten aanwezig
- Het vliegtuig aanbieden zodat de som van het leeggewicht + alle vliegspullen (chutes, accu's, papieren ect.) + waterballast + brandstof + piloten dicht bij het maximale startgewicht is. Dit is de verantwoordelijkheid van de piloot.

Verder meenemen naar de technische inspectie;

- Geldig zwaartepunt rapport
- Grondtransport spullen die gebruikt zullen worden om het vliegtuig naar de grid en dagelijkse weging te transport