



Local Procedures NK 2025 Terlet v2



LOCAL PROCEDURES

Nationale kampioenschappen 2025

A. Kampioenschapsinformatie

Locatie

Vliegveld Terlet

Wedstrijd schema:

Het wedstrijd schema staat op de website van de organisatie

Organisatie

Gelderse Zweefvliegclub

Website wedstrijd

www.nkzweefvliegen.nl

Email adres wedstrijdleiding

info@nkzweefvliegen.nl

Wedstrijdleiding

Wedstrijdleader: Rik de Lange

Adjunct Wedstrijdleader: Martijn Alders

Scoring: Ronald Stellaard

Meteo & tasksetting: Robin van Maarschalkerweerd

Financiën: Marion Rozema

Jury

Op voorstel van de wedstrijdleiding benoemt de CW&S de jury, de samenstelling van de jury wordt op de eerste briefing bekend gemaakt.



Veiligheidscommissie

Een veiligheidscommissie bestaande uit van elke klasse één – maar minimaal drie van de deelnemers wordt samengesteld door de wedstrijdleader en op de openingsbriefing voorgesteld. Ze neemt klachten over onveilig vliegen in ontvangst. Deze commissie kan vliegers aanspreken op onveilig vlieggedrag en indien nodig bij de wedstrijdleiding aandringen op maatregelen.

B. Algemene regels en klassen

Wedstrijd reglement bestaat uit.

Sporting Code General Section.

Sporting Code section 3.

Sporting Code Section 3a.

De lokale procedures (dit document)

1.3.1 Klassen

De klassen waar in de wedstrijd wordt gehouden zijn de Clubklasse, Standaard klasse, 15 meter klasse, 18 meter klasse, 20 meter tweezitter klasse en de Open klasse. Voor alle klasse geldt dat er minimaal 8 deelnemers (ongeacht de nationaliteit) benodigd zijn voor een aparte klasse. De Nederlands kampioen is de hoogst geklasseerde Nederlander in het klassement van die klasse.

1.3.1 Samenvoegen van klassen

Bij minder dan acht (8) deelnemers per in 1.3.1 beschreven klassen, kunnen er klassen worden samengevoegd. Indien er in een klasse onvoldoende deelnemers zijn, wordt er samengevoegd volgens onderstaande methode;

De Standaard, 15 meter en/of de 20 meter tweezitter klasse kunnen geheel of gedeeltelijk worden samengevoegd. Indien er moet worden samengevoegd, maar het mogelijk is om één klasse als zelfstandig te behouden, zal dit ook worden gedaan. Bij voorkeur worden de Standaard en/of de 20 meter klasse samengevoegd met de 15 meter klasse. De Open klasse kan worden samengevoegd met de 18 meter klasse.

Als er wordt samengevoegd met de 15 meter klasse dan heet de nieuwe klasse:

‘Combi klasse’

Als er wordt samengevoegd met de 18 meter klasse dan heet de nieuwe klasse:

‘Open klasse’



1.4.2 Algemene veiligheid regels

Onafhankelijk van welke regelgeving ook, geldt dat alles opgenomen in de FAI Sporting code, de lokale procedures, opdrachtformulieren of beslissingen genomen door de wedstrijdleader of zijn/haar assistenten bindend is.

De vlieger blijft de verantwoordelijke persoon voor zijn/haar zweefvliegtuig, het opereren ermee en de navolging van wettelijke regels en het er veilig mee opereren in het luchtruim.

Door deelname aan de NK committeren de deelnemers zich aan de hoogst mogelijk vorm van sportiviteit en wederzijds respect naar andere vliegers.

Veiligheid heeft de hoogste prioriteit in iedere omstandigheid!

In geval van een (ernstig) incident dient de vlieger dit zo spoedig mogelijk te rapporteren bij de wedstrijdleiding.

1.4.5.2 Luchtruim en Keerpunten bestand

Het luchtruimbestand en het keerpunten bestand worden op Soaringspot.com bekend gemaakt. De SeeYou bestanden .cupx (.cup) en .cubx (.cub) zijn leidend

1.4.5.3 Gebruik van de sporting limit en maximale hoogte

Tijdens deze wedstrijd zal de sporting limit niet gebruikt worden. De maximale hoogten zijn de flight levels in het luchtruimbestand vermeld. Deze worden in meters hoogte samen met de QNH op het opdracht formulier vermeld

C. Deelname

Alle punten in de annex A paragraaf C die over het nationale team gaan (inclusief de team captain) zijn niet van toepassing op deze wedstrijd

3.2 Kwalificatie

Wanneer een deelnemer niet aan de kwalificatie eisen voldoet kan de CW&S een wildcard geven.

3.4.2 Kosten

De kosten voor de wedstrijd worden op de website van de organisatie vermeld

3.4.3.f Gezagvoerder van tweezitter

De gezagvoerder in een tweezitter zal elke dag de zelfde vlieger zijn. Hij/zij mag tijdens de wedstrijd wisselen van co-piloot. Deze co-piloot mag niet hoger staan op de nationale ladder dan de gezagvoerder zelf.



3.5 Aanmelden

De vlieger/deelnemer moet zich persoonlijk aanmelden.

Gelegenheid tot aanmelden is er normaliter op de dag vóór aanvang van de wedstrijd bij het wedstrijdsecretariaat. Afwijkingen worden op de wedstrijd website aangegeven.

Alleen met toestemming van de wedstrijdleiding kan men zich op de eerste wedstrijddag aanmelden vanaf 08:00 uur.

De vlieger verklaart in welke vliegtuigconfiguratie hij/zij zal deelnemen. Deze configuratie mag tijdens de wedstrijd niet meer gewijzigd worden.

Vliegers moeten een vrijwaringverklaring tekenen t.o.v. de wedstrijdorganisatoren.

3.5.4 Verplichte documenten

De deelnemers moeten bij het aanmelden de onderstaande geldige papieren kunnen tonen;

- SPL of een gelijkwaardig BvB, samen met een geldige medische verklaring
- ARC, BVI en BVL van het zweefvliegtuig of gelijkwaardige luchtwaardigheidsbewijs.
- FAI-sportlicentie.

3.6. Verzekering

De verplichte verzekering is een KNVvL lidmaatschap of een WA-verzekering van tenminste € 900.000,- bij MTOW <500 kg dan wel € 1.800.000,- bij MTOW >500 kg per geval met dekking voor zweefvliegen.

D. TECHNISCHE VEREISTEN

4.1.1 C Tracking

Aanvullende tracking systemen zullen niet verplicht worden gesteld tijdens de wedstrijd

4.1.1 D Flashers/Stroboscoop licht

Het gebruik van flashers en/of stroboscoop licht wordt ten zeerste aangeraden maar is niet verplicht bij de nationale kampioenschappen.

4.1.1 E Vereiste materialen

Het is voor iedere vlieger verplicht om een eigen sleepkabel mee te nemen. De ophaler is verantwoordelijk voor het ophalen van deze sleepkabel NA het sleepbedrijf op aangeven van de wedstrijdleiding uit het “dropveld”



4.1.2.b Verboden 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.

4.2.2 Technische keuring

Technische inspectie

Elke deelnemend vliegtuig dient te voldoen aan de type certificatie van het vliegtuig dit mag ten aller tijden worden beoordeeld door de wedstrijdleiding

De technische inspectie voor de wedstrijd van de Clubklasse is nodig voor het bepalen van de handicap.

Elk vliegtuig dat gewogen dient te worden moet vóór de briefing op de eerste wedstrijddag worden geïnspecteerd tijdens de 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 vast gesteld, tevens wordt de vliegconfiguratie 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

Verder meenemen naar de technische inspectie;

Geldig zwaartepunt rapport



E. ALGEMENE REGELS EN PROCEDURES

5.2 Eenheden voor de wedstrijd

Tenzij anders vermeld, worden de volgende eenheden gebruikt.

Afstand in meters (m) en kilometers (km)

Hoogte in meters boven grondniveau (AGL) = QFE

Vlieghoogte in meters boven zeeniveau (MSL) = QNH

Snelheid in kilometers per uur (km/h)

Verticale snelheid in meters per seconde (m/s)

Gewicht in kilogrammen (kg)

Richting in graden t.o.v. het ware noorden

5.3. Frequenties tijdens de wedstrijd

De onderstaande radio frequenties zijn toegelaten voor gebruik;

Channel 130.130 Mhz – Wedstrijd frequentie: Roepnaam “NK wedstrijdleiding”

Voor alle lokale communicatie op en rond het vliegveld Terlet.

Voor en tijdens de start, openen van de startlijn, onderuitzakken, finalglide, binnen 10 km van de finish en tijdens de landingsfase

Channel 122.480 Mhz – “Hallo frequentie”

Voor communicatie tussen vliegers onderling

Channel 123.380 Mhz – “Hallo frequentie”

Voor communicatie tussen vliegers onderling

Frequentie 121.500 Mhz – Internationale Noodfrequentie

Voor gebruik ten behoeve van vliegveiligheid doeleinden

De frequentie van het luchtverkeersgebied waarin eventueel wordt buiten geland.

De wedstrijdleiding kan een deelnemer bestraffen met 20 strafpunten voor het gebruiken van een andere radio frequentie dan opgegeven door de wedstrijdleiding.



F. COMPETITIE PROCEDURES

5.4d Control Procedures

In aanvulling op regel 5.4d mag ook een logfile ingeleverd worden van voor de wedstrijd maar maximaal 1 maand oud.

7.1.e Water tanken

Er wordt niet gewogen voor de kist in de grid wordt geplaatst. Water vullen in de grid is toegestaan tot aan boxtijd. Water lozen in de grid is niet toegestaan zonder expliciete toestemming van de wedstrijd leiding. Dagelijks kan de wedstrijdleiding bepalen welke vliegtuigen dienen te worden gewogen. De eventuele weging kan plaats vinden na deze boxtijd. Overgewicht wordt met strafpunten bestraft en het te veel aan (water)ballast moet worden geloosd.

7.2.2 Vliegveld begrenzing

De vliegveld begrenzing is zoals de fysieke vliegveld begrenzing aan geeft.

7.3.1.e Aanvullende start procedures (afsluiting rijroutes tijdens start bedrijf)

De rijroutes zullen worden afgesloten voor alle deelnemers en ophalers, vanaf 15 minuten voor de start tot dat de wedstrijdleiding de rijroutes weer vrijgeeft via whatsapp. In deze periode mag alleen na toestemming van de wedstrijdleiding over de rijroutes worden gereden.

7.3.2.a Start procedure zelfstarters

Zelfstarters dienen hun motor in het ontkoppelgebied, op de hoogte die is aangegeven op het opdrachtformulier (of lager), uit te zetten.

7.3.3 Ontkoppel gebied en hoogte

Het ontkoppel gebied wordt op de openingsbriefing en/of de eerste briefing van de eerste wedstrijddag visueel bekend gemaakt. De hoogte wordt per dag op het opdrachtformulier gezet.

7.3.3.b Draairichting

Er worden geen eisen gesteld aan de draairichting anders dan dat men aansluit in de draairichting die door de eerste aanwezige is bepaald.

7.4.3 Start geometrie

De start lijn wordt gebruikt tijdens de volledige wedstrijd. Deze zal een lengte hebben van 10km (radius 5km)



7.4.5. Opening startlijn

De startlijn zal 20 minuten na het ontkoppelen van het laatste vliegtuig van een klasse worden geopend.

7.4.5.a Procedure omroepen opening startlijnen

Voor elke klasse wordt op de wedstrijdfrequentie omgeroepen wanneer de startlijn open gaat op 20, 10 en 5 min voor het openen. Ook zal als indicatie de opening worden omgeroepen. Bij alle tijden geldt dat de GPS tijd leidend is.

7.4.7 Communicatie van de starttijden

De starttijd hoeft niet te worden gemeld aan de wedstrijdleiding.

7.6.1.a Instructies voor buitenlandingen

Alle zaken betreffende de buitenlanding zal de deelnemer met zijn/haar ophaalploeg zelf moeten regelen. Wel is het verplicht de wedstrijdleiding te informeren via SMS en of whatsapp z.s.m. na het landen. In deze SMS/whatsapp moet staan: Wedstrijdregistratie, positie (lieft coördinaten) en aantal keerpunten gerond

7.6.3 Sleepvluchten na een buitenlanding

Wanneer een deelnemer op een vliegveld buitenland is het de vlieger vrij om een sleepvlucht te regelen die de vlieger op de snelst mogelijke manier terugbrengt. Wel zal de vlieger de wedstrijdleiding op de hoogte brengen per SMS/Whatsapp.

7.7.2 Finish geometrie

Tijdens de wedstrijd zal er gebruik gemaakt worden van een finish-ring en/of finishlijn.

De radius van de finish-ring wordt op het opdracht formulier aangegeven tevens wordt er bij een finish-ring gebruik gemaakt van een minimale finish hoogte deze wordt ook op het opdracht formulier aangegeven.

De lengte van de finishlijn is 1km (500m radius)

7.7.4.a Finish en landingsprocedures

Het aanmelden voor de finish wordt gedaan bij het reporting point. Bij de dagelijkse briefing wordt er per dag aangegeven welke procedure gevolgd moet worden voor de finish en de landing na het passeren van de finish. Het is verboden om bij het finishen laag over mensen of gebouwen te vliegen.

7.9 Inleveren log files

Binnen 45 minuten na de landing dienen logfiles te zijn ingeleverd bij de wedstrijdleiding. Dit kan primair d.m.v. uploaden via de wedstrijd website.



G SCORING

De in dit hoofdstuk genoemde team cup regels zijn niet van toepassing

8.1 Scoring systeem

De Scoring methode die gebruikt wordt tijdens de gehele wedstrijd is de klassieke 1000 punten methode.

8.1.1 Scoring software

De scoring software die gebruikt wordt voor de wedstrijd is SeeYou van Naviter.

8.2.4 Handicaps

In alle klasse wordt er gehandicapt.

In de Clubklasse wordt er gehandicapt volgens de Annex A.

De handicaps die worden gehanteerd in de overige klasse zijn die van de BGA handicap lijst met een deling door 100 als gevolg van de reken methode van de FAI. Deze lijst is als bijlage aan deze local procedures toegevoegd. Mocht de BGA handicap lijst een ingeschreven type vliegtuig niet omschrijven bepaalt de CWS deze handicap. Ook bij gecombineerde klassen wordt er gehandicapt volgens de BGA handicap lijst.

H BEZWAREN EN PROTEST

9.2.3 Protest kosten

De kosten voor een protest zijn €50,-

I RESULTATEN EN PRIJSUITREIKING

10.1 Resultaten

De resultaten van de wedstrijd zullen bekend gemaakt worden tijdens de prijsuitreiking

10.2 Prijsuitreiking

De prijsuitreiking zal plaats vinden op de laatste vliegday het tijdstip wordt op de dag zelf gecommuniceerd. Voor de prijsuitreiking is het niet nodig om een vlag aan te leveren. Er zullen geen FAI certificaten uitgereikt worden.



Bijlage 1: Handicap lijst.

120.25	EB29 (D)R
119.5	JS5
118	JS1c (21m),
117.75	EB28 edition
117.5	ASW22bl, Nimbus 4, ASH30
116	ASW 22b, ASH25EB28
115	ASH25 (26m), ASH 25 (27m), ASH31 (21m), Nimbus 3 (25.5m), Nimbus 4d
114	ASH25 (25.6m), Antares(20m), ASW22, Nimbus 3 (24.5m), Nimbus 3d (25.6m)
113	ASH25, Nimbus 3d (24.6m)
111.5	JS3 (18m), Ventus 3S & ST (18m), AS33 (18m)
111	Nimbus2cs (23.5m), ASG29 (18m), JS1a, b, c(18m), Antares (18m), Ventus2cxa(18m), ASH31(18m), Ventus 3P T & M (18m)
110.5	Ventus 3S FES (18m)
110	ASH26 Ventus2cx (18m), Lak 17b (18m), DG 800 (18m), HPH304S, LS-10 (18m), Ventus2cxa FES (18m)
109.5	Ventus 2C (18m)
109	Lak 17a (18m), Lak 17b FES (18m), HPH304SFES, HPH304TS, ASG32, Arcus
107	LS 6c (18m), DG 600 (18m), Glasflugel 604, Kestrel 22
106	Nimbus 2, b, c, ASW17, LS8-18 (18m), LS 6c (17.5m), Ventus c (17.6m), SZD 42 Jantar 2, Lak 19 (18m), ASW28-18 (18m), Discus 2c (18m)
105	DG 600 (17m), ASW12, Lak 12, Discus 2c FES (18m)
104.5	JS3 (15m), Ventus 3S & ST (15m), AS33 (15m)
104	ASW27a, b, ASG29 (15m), Ventus2 a, b, ax, Ventus2c, cx, cxa (15m), Lak 17b (15m), Ventus a,b (16.6m), Kestrel 20, DG 500/505 (22m), Stemme S10, LS-10 (15m)
103.5	DG 800(15m-w), Lak 17a(15m-w), Ventus 3S FES (15m)
103	SZD 56, DG 800 (15m), Lak 17a (15m), Ventus2cxa FES (15m), Lak 17b FES (15m)
102	Duo Discus X (750kg), Duo Discus XL, LS 3 (17m), Kestrel 19, DG1000 (20m), ASW20bl, SZD 38 Jantar 1
101.5	Duo Discus (w), Duo Discus X (700kg), LS 6(15mw)
101	Duo Discus, LS 6 (15m), Ventus a, b, c (15m), IS 32, ASW20cl, ASW20FL, Vega L (17m), DG 400 (17m), DG 202 (17m),
100.5	Discus 2(w) & 2c (15m), LS8 Neo (15m)
100	Discus 2, LS 8 (15m), ASW28, ASW28-18 (15m), Lak 19 (15m-w), DG 500/505 (20m) (flapped), Calif A21, Diamant 18, Janus, c (retractable)
99.5	DG 600 (15m-w), Lak 19 (15m), Discus 2c FES (15m)
99	Glasflugel 304, DG 600 (15m)
98.5	Discus (w)
98	Discus, SZD 55, Mosquito a, b, ASW20, ASW20b, ASW20c, ASW20f, Mini Nimbus, LS3 (15m), Kestrel 17, Janus c (fixed), DG 500/505, Orion (20m), LS7Neo
97.5	ASW24 (w), LS7 (w)
97	DG 200, DG 202 (15m), Vega (15m), DG 400 (15m), ASW24, LS 7, DG303
96.5	DG300(w)
96	LS 4, DG 300, Libelle 301, Pik 20, Speed Astir, Cirrus (18.8m), Janus a, b, DG 1000 (18m), Lak 17b Mini FES
95	Pegasus, DG 300 Club (retractable)