

Uitgangspunt van dit wedstrijdreglement is de meest recente FAI Sporting Code, Annex A to section 3 – GLIDING.
Bij interpretatieverschillen beslist de wedstrijdleiding.

1 WEDSTRIJDREGLEMENT

1.1 Bijzonderheden van de Gilzer eendaagse 2026

De Wedstrijd is een individuele sportieve krachtmeting in de Club en Combi klasse.

1.1.1 Club klasse: Annex A

In de club klasse worden alle toestellen ingeschreven behorende tot de Club klasse volgens de Annex A van de FAI SC3. De toestellen worden niet gewogen en krijgen de handicap die toebehoort bij het referentie gewicht van het toestel. Mocht een toestel niet opgenomen zijn in de clubklasse volgens de Annex A maar wel een lagere DAeC handicap hebben dan 107, wordt de handicap bepaald door de wedstrijdleiding aan de van de DAeC handicap lijst. De Club klasse kan niet worden samengevoegd met een andere klasse.

1.1.2 Combi klasse: DAeC handicap 108 t/m 125

In de Openklasse klasse kunnen alle toestellen worden ingeschreven die niet aan de bovenstaande klasse indeling voldoen.

1.1.3 Samenvoegen van klassen

Bij minder dan vijf (5) deelnemers per de hierboven beschreven klassen, kunnen er klassen worden Samengevoegd.

1.1.4 Afwijkende vliegtuigen in de klasse.

De wedstrijdleiding kan beslissen 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 kampioenschappen.
- Op aanwijzing van de wedstrijdleiding wordt gestart door middel van een lierstart.

1.3 Aanmelden

- De vlieger/deelnemer moet zich persoonlijk aanmelden.
- Gelegenheid tot aanmelden is er normaliter op de dag van de wedstrijd bij het wedstrijdsecretariaat.
- Bij de aanmelding worden documenten en eventueel apparaten gecontroleerd ook wordt het callsign van de vlieger en de aanwezige ophaalploeg opgegeven.
- De vlieger verklaart in welke vliegtuigconfiguratie hij zal deelnemen. Deze configuratie mag tijdens de wedstrijd niet meer gewijzigd worden.
- Vliegers moeten een vrijwaringverklaring tekenen t.o.v. de wedstrijdorganisatoren.

1.4 De deelnemers moeten de onderstaande geldige papieren kunnen tonen;

- ☑️ Lapl / SPL (met geldige recency).
- ☑️ Een geldige medische verklaring.
- ☑️ ARC, journaal, onderhoudsboek en zendmachtiging van het deelnemende zweefvliegtuig.

KNVVl lidmaatschap of een WA-verzekeringsbewijs van tenminste Euro 900.000,- bij MTOW <500 kg danwel Euro 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 versie van de ICAO vliegkaart. De afgeleide digitale versie hiervan 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 voor alle 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 de veiligheid tijdens start, finish en landing, tevens dient deze voor uitwisseling van berichten tussen vliegers en 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 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 en turbo)

Deze dienen alleen op de wedstrijd dag een geldige flightlog motorloop registratie van de flightrecorder te overleggen. Alvorens af te vliegen mag een motorzwever de motor maximaal één (1) minuut laten lopen, binnen 10 minuten na ontkoppelen dit moet op de vluchtregistratie zichtbaar zijn. Gedurende 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 lierstart.

1.6.5. Valscherm

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

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 Combi 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.

1.7.4 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 en in de lucht
- De wedstrijdopdracht
- De wedstrijdopdracht wordt 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 vermeld 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 bepaald door het "Free gridden" Principe, per klasse wordt van achter naar voor gewerkt met het gridden.

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 wedstrijddag recht op vier (4) startbeurten.

1.9.5 Laatste startmogelijkheid

De laatste startmogelijkheid wordt aangegeven d.m.v. een bepaalde tijdsduur na de afvliegopening. Dit is 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 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

1.11.1 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 wedstrijdleader 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 ligt gecentreerd op het punt SFGilze. De ring is in principe cirkel- of sectorvormig en de straal van de finishring is minimaal 2 kilometer. Gebruik van de finishlijn tijdens de wedstrijd is mogelijk. Er zal bij voorkeur een oprijpunt 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

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 overvlogen
- 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 rondes 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 afgevlagen, 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 bij voorkeur elke vier (4) seconden een positie vast te leggen, daarbuiten geldt een interval van maximaal tien (10) seconden.

De loggerfiles dienen binnen 75 minuten 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.

1.12 Buitenlanding

Zie de Lokale Regels.

1.13 Uitslagen

De voorlopige uitslag van de wedstrijd dag zullen zo spoedig mogelijk worden bekendgemaakt.

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 thermiekbekel 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 wedstrijdleader 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 meerdere overtredingen worden de strafpunten vermenigvuldigd met het aantal overtredingen van dezelfde aard. Ook kan de wedstrijdleiding besluiten iemand te diskwalificeren voor de dag en of de volledige wedstrijd.

De wedstrijdleiding mag tijdens de briefing een algemene waarschuwing geven, deze gelden voor alle deelnemers alsof het een officiële waarschuwing is.

Waarschuwingen en strafpunten zullen worden vermeld op de dag uitslagen.

Strafmaatregelen in de volgende categorieën worden mee genomen in het algemeen klassement dus ook wanneer deze begaan worden op de trainingsdag en of een gecancelde/ongeldige wedstrijddag: Bij de overtredingen in de categorie gevaarlijk vlieggedrag en in de specifieke gevallen van het vliegen onder invloed van alcohol en/of drugs en bij het gebruik van doping.

Bij diskwalificatie en/of grove overtredingen zal er een melding worden gedaan bij het CW&S. De deelnemer zal daar ook van op de hoogte worden gesteld.

Op de volgende pagina is de lijst met strafmaatregelen te vinden.

Bij de strafmaatregelen waarbij de straffen per keer omhoog gaan wordt na de 3^e dag het aantal punten per keer vermenigvuldigd.

1.17.1 lijst van strafmaatregelen

Type overtreding

Te zwaar of te licht bij weging	eerste overtreding KG/m2 x 20 punten	Tweede overtreding 2x KG/m2 x 20 punten	Derde overtreding 3x KG/m2 x 20 punten
missende of te laat ingeleverde informatie			
Documentatie niet compleet	geen start mogelijkheid	geen start mogelijkheid	geen start mogelijkheid
Configuratie niet op orde	geen start mogelijkheid	geen start mogelijkheid	geen start mogelijkheid
logger interval groter dan 2 seconden	waarschuwing	10 punten	25 punten
Te laat inleveren logger file (<45 min)	waarschuwing	10 punten	25 punten
Gemiste start, keerpunt of finish			
De startlijn of start cilinder bezocht tussen de 0 en 0,5 km buiten de gestelde grenzen	50 punten	50 punten	50 punten
De startlijn of start cilinder bezocht op meer dan 0,5 km buiten de gestelde grenzen	ongeldige start	ongeldige start	ongeldige start
een keerpunt bezoeken tussen de 0 en 0,5 km buiten de gestelde grenzen	50 punten	50 punten	50 punten
een keerpunt bezoeken op meer dan 0,5 km buiten de gestelde gerezen	keerpunt niet gerond	keerpunt niet gerond	keerpunt niet gerond
Finishen onder de gestelde minimale finish hoogte	1 punt per meter	1 punt per meter	diskwalificatie
finish niet passeren maar wel landen op het vliegveld	landingstijd + 2 minuten	landingstijd + 2 minuten	landingstijd + 2 minuten
Gevaarlijk vlieggedrag			
Wolkvliegen of aerobatics	100 punten	geen punten voor de dag	Diskwalificatie
Niet de aangewezen draairichting volgen tijdens thermieken	waarschuwing	25 punten	Diskwalificatie
Luchtruim schending horizontaal en/of verticaal	buitenlanding bij binnen vliegen	geen punten voor de dag	Diskwalificatie
Gevaarlijke finish of gevaarlijk vlieggedrag na finish	25 punten	50 punten	Diskwalificatie
Niet opvolgen landing info	Waarschuwing	25 punten	Diskwalificatie
Landing na daglicht periode	10 punten per minuut	geen punten voor de dag	Diskwalificatie
Valsspelen of vervalsing			
Vervalsing van documenten of logfiles	Diskwalificatie	Diskwalificatie	Diskwalificatie
Een poging tot hulp krijgen van niet deelnemend zweefvliegtuig of ander vliegtuig	geen punten voor de dag	Diskwalificatie	Diskwalificatie
Andere overtredingen			
Vliegen onder invloed van alcohol of drugs	geen punten voor de dag	Diskwalificatie	Diskwalificatie
niet opvolgen van de motor regels voor de start	waarschuwing	25 punten	Diskwalificatie
zelfstart boven de genoemde maximale hoogte	1 punt per meter	2 punten per meter	3 punten per meter
vleugelspanwijdte te groot in de 20 m 2 Zitter, 18 m, 15m, standaard en clubklasse (afgerond op hele centimeters)	1 punt per centimeter	1 punt per centimeter	1 punt per centimeter
positieve dopingtest	zie topsport beleidsplan CW&S		

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 € 50,-. 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 alsook 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 van punt 2.4.1.

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 van punt 2.4.2.

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 Tmin 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

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 Dm < 250 km)

Fv Correctiefactor voor vluchtduur (<1 indien Dm/Vcm < 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 Dag punten van de vlieger

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

Rn Verhouding tussen Nv 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 2015 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 $D_{cm} = \text{maximale afstand } D_c$

Fm 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 buitenland: $P_u = R_d * (1 - 2/3 * R_n) * 1000$ (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 Pc

$P_c = P_u * F_m * F_w - P_p$

- Wedstrijdpunten worden afgerond op hele punten.

- Er wordt gewerkt met het 1000 punten scoring systeem.

- Iedere klasse wordt apart gescoord.

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 transporteren

BIJLAGE B:

LOKALE REGELS

Onafhankelijk van welke regelgeving ook, geldt dat alles opgenomen in de FAI Sportcode Zweefvliegen, het wedstrijdreglement, de lokale regels, opdrachtformulieren of beslissingen genomen door de wedstrijdleider 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 wedstrijd 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 iedere deelnemende vlieger dit zo spoedig mogelijk aan de wedstrijdleider door te geven, natuurlijk na zo goed mogelijk hulp te hebben geboden bij het incident.

Aanmeldingen

- Aanmelden kan enkel via het online aanmeldingsformulier op de GLC website
- De laatste mogelijkheid tot aanmelden is 10 April 2024.
- Pas nadat het volledige inschrijfgeld is ontvangen op de site vermelde bankrekening, is de aanmelding afgerond en definitief.

Aanvullende documenten

De wedstrijdleiding mag en kan de volgende documenten van de deelnemende vlieger opvragen ter controle;

- ☒ Geldig Lapl / SPL
- ☒ Geldig Medical
- ☒ Geldige FAI Sportlicentie (niet verplicht)

Voor het deelnemende zweefvliegtuig;

- ☒ Geldige ARC
- ☒ Geldig BVI en BAR
- ☒ Geldig zwaartepunt en/of weegrapport
- ☒ Geldig verzekeringsbewijs
- ☒ Zendmachtiging

Technische aspecten

Verplichte toevoeging op werkende instrumenten en persoonlijke zaken;

- ☒ Akoestische variometer
- ☒ Bekabeling voor het uitlezen van de primaire en secundaire GPS flightrecorder
- ☒ Mobiele telefoon

Instrumenten welke verboden zijn om aan boord van het deelnemende zweefvliegtuig te voeren, zijn;

- ☒ Gyroscopische instrumenten waarmee zonder referentie naar de grond zou kunnen worden gevlogen
- ☒ Elke vorm van kunstmatige horizon

☐ Random weging kan plaatsvinden. Een technische inspectie, zoals beschreven in het wedstrijdreglement, is niet nodig.

☐ Het gebruik van FLARM is verplicht.

□ Apparatuur zoals PDA's, PNA's, mobiele computers en GPS vluchtrecorders dienen stevig verankert in of op het instrumentenpaneel of canopy te zijn. Het zicht van de vlieger mag niet belemmerd worden. Losse voorwerpen in de cockpit dienen tot een absoluut minimum te worden beperkt.

De wedstrijdleider mag eisen dat deelnemende zweefvliegtuigen worden uitgevoerd met duidelijke markeringstekens om de vliegveiligheid te bevorderen.

De wedstrijdleider mag eisen dat deelnemende zweefvliegtuigen worden voorzien van volgapparatuur om te voorzien in meer publieke toegankelijkheid tijdens de wedstrijdvluchten. De deelnemende vliegers zullen tijdens de briefing worden geïnformeerd, indien er volgapparatuur wordt geïnstalleerd.

Maximale startgewichten per klasse;

De organisatie mag ieder deelnemend zweefvliegtuig hierop controleren.

Een gewichten check mag uitgevoerd worden om het maximale startgewicht te controleren. Hiervoor kunnen aanvullende eisen gelden betreffende het aanbrengen en lozen van (water)ballast, voor begin van de start.

Algemene Vliegprocedures;

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

Voor iedere vliegtag zal de geldige QNH (hPa) en de eventuele maximale vlieghoogte voor die dag worden vastgesteld en geprint worden op het opdrachtformulier.

Iedere vlieger dient in het bezit te zijn van de Aeronautical Chart ICAO schaal 1:500.000:

- Netherlands/ Nederland/ Niederlande en/of Hannover (NO 51/6)

Radio Kanalen tijdens de wedstrijd;

De onderstaande radiokanalen zijn toegelaten voor gebruik;

■ **125.330 Mhz** – Roepnaam “Gilze Radio” Voor alle lokale communicatie op en rond Gilze-Rijen mbt starten en landings fase

■ **123.380 Mhz** – Roepnaam “Gilze Grond” Voor alle lokale communicatie op en rond het vliegveld Gilze-Rijen. Openen van de startlijn en final glide. Bij onderuitzakken of finishen schakelen naar: 125.330 > Gilze Radio.

■ **123.380 Mhz** – “Hallo frequentie” Voor communicatie tussen vliegers onderling

■ **121.500 Mhz** – Internationale Noodfrequentie

Voor gebruik ten behoeve van vliegveiligheid doeleinden

De frequentie van het luchtverkeersgebied waarop eventueel wordt buitengeland.

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

Er kan worden afgeweken van bovengenoemde bestanden, dit wordt bij de briefing bekendgemaakt.

Briefing: XX:XX uur

Briefing vindt plaats in het clubhuis van GLC illustrious.

Boxen:

Vanaf XX:XX kan er geboxt worden, via de app groep zal bekend gemaakt worden op welke baan er gestart zal worden.

Boxen gaat via het “Free gridden” principe, en word van achter naar voren geboxt per klasse.

De box sluit 30min voor de eerste start, en vanaf dag moment zal er ook meteen ingedikt worden.

Water tanken:

Water tanken in de box is toegestaan. Water tanken na weging is niet toegestaan.

Water tanken na sluiting van de box is niet toegestaan, tenzij er toestemming van de wedstrijdleider is verleend.

Auto's in de box: Op boxtijd dienen alle auto's uit de box verwijderd zijn en geparkeerd te staan op de aangegeven locatie(s). De wedstrijdleiding kan een deelnemer bestraffen met 50 strafpunten voor het te laat verwijderen van diens auto uit de box. De vlieger is te allen tijde verantwoordelijk voor het tijdig verwijderen van de auto uit de box.

Startprocedure: Gestart zal worden door middel van lierstart. Deelnemers dienen over een geldige lier aantekening te beschikken.

Op het tijdens de briefing aangegeven tijdstip "eerste start" dienen de vliegers in de eerste twee startrijen vliegklaar zitten. Bij onderuitzakken op downwind melden bij wedstrijdleiding (125.330).

Binnen een straal van 10 km rondom het veld (en ook (na)bij keerpunten) extra aandacht voor de draairichting in de thermiek. De voorkeurs draairichting in de thermiek is linksom, uiteraard dient u zich aan te passen indien u invoegt bij een andere zweefvlieger.

De flightrecorder dient minimaal twee (2) minuten voor de start aangezet te zijn, om een geldige hoogteaanzijning te kunnen generen. Voorkeursintervaltijd niet langer dan 1 sec, maximaal 2 sec.

Finishprocedure;

Iedere opdracht zal voorzien zijn van een oprijnpunt dat deel uitmaakt van de opdracht. Direct bij het passeren van het oprijnpunt dient te worden opgeroepen met callsign en locatie. De wedstrijdleiding bevestigt met callsign en verstrekt landingsinformatie.

Gebruik van de finishlijn tijdens de wedstrijd is mogelijk. Het finishpunt ligt op het midden van de finishlijn. Deze is naar beide zijden 500 m lang en staat haaks op het laatste been van de opdracht. Finishpunt en finishlijn worden op de briefing bekend gemaakt. De finishring heeft een straal van 3km, gecentreerd op het ARP. Het passeren van de finishring dient op het opdracht formulier bepaalde minimale vlieghoogte te gebeuren.

Na de finish dient er te worden opgetrokken zodat er een veilig landing gemaakt kan worden; dit kan alleen door middel van aansluiten op een circuit voor RWY 02/20. In alle gevallen geldt:

Na optrekken dient het glijpad een continu dalend verloop te hebben. Details worden bekend gemaakt tijdens de briefing.

Na de landing dient het landingsveld zo spoedig mogelijk vrijgemaakt te worden.

Transport van het vliegtuig naar de aanhanger dient in elk geval langs de buitenrand van het veld te geschieden.

Aanwijzingen van de veldleiding dienen omwille van de veiligheid strikt te worden opgevolgd.

Het is niet toegestaan een vliegtuig te demonteren in het (landings)veld.

Landing en/of Buitenlanding (echt en/of virtueel);

Een buitenlanding is de positie waarbij in een opdracht de flightlog laat zien dat:

- Het deelnemende vliegtuig tot stilstand komt.
- Er motorloopregistratie plaatsvindt.
- Wegens een technisch mankement de flightrecorder gestopt is met loggen.

■ Bij een virtuele buitenlanding dient men direct, met inachtneming van de geldende luchtruimen en veiligheid, de kortst mogelijke weg terug naar het vliegveld te vliegen.

■ Iedere landing en buitenlanding dient binnen de geldende daglichtperiode plaats te vinden.

■ Landen buiten deze daglichtperiode zal worden bestraft.

■ Na een buitenlanding is een terugsleep vanaf een ander veld toegestaan.

Alle zaken betreffende de buitenlanding zal de deelnemer met zijn 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 moet staan:

- Wedstrijdregistratie
- Aantal keerpunten gerond

In geval van nood of bij extra assistentie kan altijd contact met de wedstrijdleiding worden opgenomen.

Telefoonnummers worden tijdens de briefing bekend gemaakt en staan vermeld op het opdrachtformulier.

Inleveren IGC logfiles:

Binnen 75 minuten na de landing dienen logfiles te zijn ingeleverd bij de wedstrijdleiding. Dit kan primair d.m.v. een mail te sturen naar XXXXX met als onderwerp de callsign van het toestel. Eventueel kan dit ook via inleveren van een USB-stick, SD-card of de logger (incl. kabels) zelf.

De officiële keerpunten en luchtruim bestanden zullen op soaringspot worden geplaatst. En ten laatste op 18 April voor 22:00 worden gewijzigd.