



LOCAL PROCEDURES

Nederlandse Kampioenschappen 2026

A. Kampioenschapsinformatie

Locatie

Vliegveld Terlet

Wedstrijdschema:

Het wedstrijd schema staat op de NK website

Organisatie

CW&S in samenwerking met de Gelderse Zweefvliegclub

Website NK

www.nkzweefvliegen.nl

Email adres wedstrijdleiding

info@nkzweefvliegen.nl

Wedstrijdleiding

Wedstrijdleader:	Willem Dortu
Scoring:	Stefan de Boer
Meteo & Tasksetting:	Sander Terpstra
Financiën:	Willem Dortu

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 local procedures (dit document)

1.3.1 Klassen

De klassen waar de wedstrijd in wordt gehouden zijn de Clubklasse, de Standaard/15-meterklasse, de 18-meterklasse, de 20-meter tweezitterklasse en de Open klasse. Voor alle (on)gecombineerde klassen geldt dat er minimaal 8 deelnemers (ongeacht de nationaliteit) benodigd zijn voor een volwaardige klasse.

De Nederlands kampioen is de hoogst geklasseerde Nederlander in het eindklassement van een pure klasse met minimaal 8 deelnemers, mits er minstens 4 wedstrijddagen waren. Ook indien deze pure klasse gecombineerd wordt met een andere klasse (zie 1.3.1 Samengevoegde klassen).

1.3.1 Samenvoegen van klassen

Indien een pure klasse minstens acht deelnemers heeft wordt er voor deze klasse een zelfstandig klassement opgesteld, ook indien deze klasse noodgedwongen gecombineerd wordt met een ander klasse. De Standaard/15-meterklasse wordt hierbij beschouwd als een pure klasse.

Indien een klasse minder dan acht deelnemers heeft, wordt samenvoegen toegepast om een volwaardig wedstrijdveld te creëren. Samenvoegen heeft echter geen invloed op de toekenning van de Nederlandse titel, die uitsluitend kan worden toegekend aan een pure klasse met minimaal acht deelnemers, ook binnen een gecombineerde klasse.

Mogelijke samenvoeging van klassen

De volgende gecombineerde klassen zijn mogelijk, waarbij de onderstreepte klasse de klasse is met onvoldoende deelnemers voor een pure klasse:

- De Clubklasse wordt toegevoegd aan de Standaard/15-meterklasse
- De Standaard/15-meterklasse wordt toegevoegd aan de 20-meter tweezitterklasse
- De 20-meter tweezitterklasse:
 - vliegtuigen met DAEC (Wettbewerb) ≤ 114 worden toegevoegd aan de standaard/15-meterklasse



- vliegtuigen met DAEC (Wettbewerb) > 114 worden toegevoegd aan de open klasse
- De 18-meterklasse wordt toegevoegd aan de Open klasse
- De Open klasse wordt toegevoegd aan de 18-meterklasse

Klassementen bij samenvoeging

Indien een pure klasse met minimaal acht deelnemers deel uitmaakt van een gecombineerde klasse, worden gedurende het kampioenschap de volgende klassementen opgesteld:

- een klassement voor de pure klasse met minimaal acht deelnemers
- een klassement voor de gecombineerde klasse

Na iedere wedstrijddag wordt:

- een dagwinnaar aangewezen voor de pure klasse met minimaal acht deelnemers
- een dagwinnaar aangewezen voor de gecombineerde klasse

Na afloop van het kampioenschap:

- wordt er een beker uitgereikt aan de eindwinnaar van de pure klasse met minimaal acht deelnemers (bij minimaal 4 wedstrijddagen is diegene tevens Nederlands kampioen)
- wordt er een beker uitgereikt aan de eindwinnaar van de gecombineerde klasse

Gecombineerde klasse zonder pure klasse

Indien twee klassen moeten worden samengevoegd omdat beide klassen minder dan acht deelnemers hebben, ontstaat er uitsluitend een gecombineerde klasse.

In dat geval:

- wordt er geen Nederlands Kampioen aangewezen
- wordt er uitsluitend een eindwinnaar van de gecombineerde klasse gehuldigd

Samenvoegen van drie klassen

Indien het noodzakelijk blijkt om drie klassen samen te voegen, beslist de wedstrijdleiding hierover in overleg met het CW&S, waarbij het uitgangspunt van een minimale pure klasse van acht deelnemers voor een Nederlands kampioenschap onverkort van kracht blijft.



1.4.1.2 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

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 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 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

1.4.5.5 Opdrachtformulier

Naast de papieren opdrachtformulieren kan er optioneel ook gekozen worden voor een digitaal opdrachtformulier. Dit kan aangegeven worden bij de inschrijving (whatsapp is een vereiste).



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

Een functionerende flashers en/of stroboscoop licht is verplicht vanaf de komende nationale kampioenschappen. De Annex A verplicht dit, maar we hebben dit punt vooralsnog hier laten staan aangezien dit voor de komende NK nieuw is.

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.

4.4.1 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, onderuitzakken, finalglide, binnen 10 km van de finish en tijdens de landingsfase

Channel 122.255 Mhz – Roepnaam “NK startlijn”

Voor alle calls mbt de opening startlijn. Zie 7.4.5.a

Channel 122.480 Mhz – “Hallo frequentie”

Voor communicatie tussen vliegers onderling

Channel 123.505 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.



Local Procedures NK 2026 Terlet v6



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



E. ALGEMENE Vlieg PROCEDURES

5.3 Control procedure

5.3.a Loggers

Voor de Nederlands Kampioenschappen zijn een primaire en secundaire logfile verplicht. Bij voorkeur is de primaire logfile IGC goedgekeurd, maar tenminste één van de twee loggers dient IGC goedgekeurd te zijn. Wanneer de primaire logger geen PEV kan loggen mag een secundaire logfile als standaard aangeleverd worden. Deze secundaire logger hoeft niet IGC goedgekeurd te zijn.

Calibratierapport van de IGC logger hoeft niet op voorhand te worden overlegd.

De IGC goedgekeurde logfile moet ten alle tijden kunnen worden overlegd wanneer de wedstrijdleiding twijfelt aan de validatie van de niet IGC goedgekeurde file met PEV, welke als primaire file is ingediend.

Wanneer er vermoedens bestaan dat een vlieger luchtruim heeft geschonden of de finishlijn niet juist heeft gekruist is niet de meest positieve file maar enkel de goedgekeurde IGC file leidend in de bepaling van de strafmaat.

5.3.d MoP

In aanvulling op regel 5.4d mag ook een logfile met MoP ingeleverd worden van de eerste wedstrijddag.



F. COMPETITIE PROCEDURES

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.~~

7.4.2.1 Opening startlijn

~~De opening van de startlijn zal tussen de 20 en 30 minuten na het ontkoppelen van het laatste vliegtuig van een klasse volgen. Dit is analoog aan Annex A, maar blijft hier voorlopig staan vanwege de nieuwigheid voor de komende NK. Op het opdrachtformulier zal worden aangegeven wanneer de startlijn voor de betreffende klasse wordt geopend.~~

7.4.3 Start geometrie

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

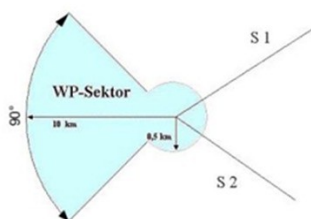


7.4.7 Communicatie van de starttijden

De starttijd hoeft niet te worden gemeld aan de wedstrijdleiding.

7.6.1 Keerpunten

Keerpunt: Een keerpunt is gedefinieerd door zijn coördinaten. Hij neemt de vorm van een 'Keyhole' met een 500m radius cylinder, plus een 10km sector welke symmetrisch staat op de koerslijnen (zie afbeelding)



7.7.1.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

7.7.3 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.

7.8.2 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 en deze wordt ook op het opdrachtformulier aangegeven.

De lengte van de finishlijn (indien in gebruik), is 1km (500m radius).

7.8.4.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.



7.11 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 danwel via scoaring.com.



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

Alle NK klassementen worden met een vliegtuighandicapfactor berekend. Dit wordt gedaan om oudere vliegtuigen in een klassement vergelijkbaar te maken met nieuwere, beter presterende vliegtuigen. De percentages die volgen uit het gehandicapte eindklassement tellen voor de Nationale Ladder. Er is dus geen ongehandicapt schaduwklassement meer! Hierdoor wordt het aantrekkelijker gemaakt om ook met een ouder, minder presterend zweefvliegtuig mee te doen aan de wedstrijd omdat de kans op kwalificatie voor EK's/WK's reëler wordt*.

In de Clubklasse wordt het klassement berekend met de vliegtuighandicapfactoren volgens de Annex A ([link](#)). In de overige pure klassen en in ongecombineerde klassen worden de klassementen berekend met de DAEC Wettbewerbs handicaplijsten ([link](#)). Voor de wedstrijd worden de Annex A en DAEC Wettbewerbs handicaplijsten gebruikt die op de sluitingsdag van de inschrijving (15 april 2026 om 23:59 uur) actueel zijn.

* Het CW&S kan bedingen dat deelname aan een EK/WK met een concurrerend vliegtuig moet plaatsvinden.

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 vliegdag 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.

APPENDIX 3

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

APPENDIX 4

Procedure omroepen opening startlijnen



Voor elke klasse wordt op **de startlijnfrequentie** het volgende omgeroepen. Na het ontkoppelen van de laatste kist wordt per klasse omgeroepen « de startlijn voor de 'XXX'-klasse opent over x minuten » (zie 7.4.5), « de startlijn voor de 'XXX'-klasse opent over 10 minuten » en « de startlijn voor de XXX-klasse is nu geopend ». Bij elke call zal de laatst gestarte kist uit de betreffende klasse worden gevraagd om de call te confirmen. Indien hier geen antwoord op komt wordt random een andere kist uit de betreffende klasse gevraagd de call te confirmen. Bij alle tijden geldt dat de GPS tijd leidend is.