

LOCAL PROCEDURES

Vergulde Venturi 2.0 2026

A. Algemene informatie

Locatie

Nijmeegse Aeroclub, Vliegveld Malden

Groesbeekseweg 55a

6581 BJ Malden

Wedstrijdschema:

Het wedstrijdschema staat op de website van de organisatie

Inschrijving:

Bij de inschrijving s.v.p. uitgeprint vrijwaringsbewijs ondertekend meenemen.

Inschrijfgeld te voldoen per pintransactie.

Organisatie

Nijmeegse Aeroclub (NijAC)

Website

[VerguldeVenturi 2.0](#)

Organisatie

Wedstrijdleiders: Paul van den Berk en Ger Kwant
T: 06-23880362

Scoring: Puck van den Berk

Meteo & tasksetting: Ger Kwant en Paul van den Berk

Lierman: Pierre Luran

Overige aspecten: Puck van den Berk en Greet Eijkelboom

Veiligheidscommissie

Een veiligheidscommissie bestaande uit minimaal twee van de deelnemers wordt samengesteld door de wedstrijdleider 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 3 Annex A.

De lokale procedures (dit document)

1.2. Algemene eisen

Het minimale aantal wedstrijddagen bedraagt 1 wedstrijddag om tot winnaar van de Vergulde Venturi 2.0 uitgeroepen te kunnen worden.

Zie het wedstrijdschema op de wedstrijdsite voor het aantal trainings- en vliegdagen. De organisatie is niet verplicht om een rustdag in het wedstrijdschema op te nemen.

Alle officiële communicatie zal in het Nederlands gepubliceerd worden.

Voor de Vergulde Venturi 2.0 is geen officiële FAI of IGC goedkeuring of vergoeding vereist.

1.3. Klasse

De klasse waar in de wedstrijd wordt gehouden is de Tweezitter Open klasse.

Deze klasse wordt aan de hand van de DAeC-lijst gehandicapt. De gehanteerde handicapfactor zal voor aanvang op de wedstrijdsite gepubliceerd worden.

1.4.2 Algemene veiligheidsregels

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 VV2.0 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 .cup en .cub zijn leidend

1.4.5.3 Gebruik van de sporting limit en maximale hoogte

Tijdens de VV2.0 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 (inclusief de team captain), wedstrijdorganisatie, jury en aantal deelnemers per klasse gaan zijn niet van toepassing op deze wedstrijd.

3.2 Kwalificatie

Wanneer een deelnemer niet aan de kwalificatie-eisen voldoet kan de wedstrijdleiding 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 tweezitters

De gezagvoerder in een tweezitter hoeft niet elke dag dezelfde vlieger te 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. Indien de gezagvoerder tijdens de wedstrijd wisselt, worden de resultaten van deze wedstrijd niet meegenomen voor de score voor de nationale ladder.

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 08:30 uur.

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

Vliegers en ophalers 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, LAPL-S, of een gelijkwaardig BvB.

- Een geldige medische verklaring.
- ARC, BVI en BVL van het deelnemend zweefvliegtuig of gelijkwaardige luchtwaardigheidsbewijs op basis van land van herkomst.
- FAI-sportlicentie
- Zendmachtiging
- Verzekeringsbewijs

3.6. Verzekering

De verplichte verzekering is een KNNvL 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 volgens Annex A, voor deelname aan de Vergulde Venturi 2.0 geldt deze verplichting niet, maar wordt het wel aanbevolen.

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 het type certificatie van het vliegtuig dit mag ten allen tijden worden beoordeeld door de wedstrijdleiding

De technische inspectie voor de wedstrijd 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 vastgesteld, 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

Random weging

Dagelijks kan de wedstrijdleiding bepalen welke vliegtuigen dienen te worden gewogen. Water vullen mag tot sluiting van de boxtijd en de eventuele weging kan plaats vinden na deze boxtijd. Overgewicht wordt met strafpunten bestraft en het te veel aan (water)ballast moet worden geloosd. Opnieuw water vullen, na boxtijd, bijvoorbeeld na weging of onderuitzakken, kan alleen op een vastgesteld punt en na toestemming van de wedstrijdleiding. Een nieuwe weging kan worden uitgevoerd.

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 radiofrequenties zijn toegelaten voor gebruik;

Channel 123.355 Mhz – Roepnaam “Malden Grond”

Voor alle lokale communicatie op en rond het vliegveld Malden. Voor en tijdens de start, openen van de startlijn, onderuitzakken, finalglide, binnen 10 km van de finish en tijdens de landingsfase

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 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.

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 Start grid

De startvolgorde kan op 2 manieren worden bepaald. Door middel van de zogenaamde vaste grid of vrije grid methode. De wedstrijdleiding beslist voor de openingsbriefing welke methode er de hele wedstrijd van toepassing zal zijn.

7.1.a Bij de vaste grid methode wordt de startvolgorde de eerste wedstrijddag door loting bepaald. Na iedere wedstrijddag wordt de volgorde volgens een vast patroon verschoven binnen de klasse. De wedstrijdleiding bepaalt per dag in welke volgorde de klassen worden opgesteld.

7.1.a Bij de vrije grid methode wordt er per klasse zonder vaste plek in de box plaats genomen waar bij de laatste in de box als eerst zal starten. Hierbij zal per dag bepaald worden in welke volgorde de klassen worden gestart.

7.1.e Water tanken

Water vullen in de grid is toegestaan tot aan boxtijd. Na boxtijd is water vullen alleen toegestaan na toestemming van de wedstrijdleiding. Waterlozen in de grid is niet toegestaan zonder expliciete toestemming van de wedstrijdleiding.

7.2.2 Vliegveld begrenzing

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

7.3.2.a Startprocedure zelfstarters/kabelbreuk/ motorgebruik

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

I.v.m. de lokale situatie (bomen/bos) geldt voor Malden een aangepaste kabelbreukprocedure. Deelnemers worden geacht hiervan kennis te hebben genomen en zich daarnaar te gedragen. Bij de inschrijving ontvangen deelnemers deze informatie op papier; bij de briefings wordt hier nader uitleg over gegeven.

Alvorens af te vliegen moeten motorzwevers en zweefvliegtuigen met een turbo de motor maximaal één minuut laten lopen, max tot 30 min voor het afvliegen. Dit geldt alleen voor de 1^e wedstrijddag.

Motorgebruik boven Malden

In verband met geluidsoverlast voor omwonenden hanteren we de volgende regel:

Tussen de kop van de strip 13 en 31 is een denkbeeldige lijn. Alleen noord van deze lijn mag de reglementaire test van maximaal 1 min. motorloopregistratie gedaan worden. Zie afbeelding.



7.3.3 Ontkoppelgebied en -hoogte

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

7.3.3.b Draairichting

Binnen een straal van 10 km rondom het veld moet linksom worden gedraaid. Bij onderuitzakken op downwind melden op de wedstrijd frequentie.

7.4.3 Start geometrie

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

7.4.5.a Radio procedure voor opening startlijn

De startlijn zal 20 minuten na het ontkoppelen van het laatste vliegtuig van een klasse worden geopend. Daarbij wordt voor elke klasse omgeroepen wanneer de startlijn opengaat 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. Wanneer de designated starttijd wordt gebruikt zal de tijd afgerond worden op de eerstvolgende 10 minuten. (Bijvoorbeeld de startlijn zou om 13.13 openen dan wordt dit bij de designated starttijd 13.20)

7.4.7 Communicatie van de starttijden

De starttijd hoeft niet te worden gemeld aan de wedstrijdleiding.

7.6.1.a Instructies voor buitenlandelingen

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 (liefst 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 volledige wedstrijd zal er gebruik gemaakt worden van een finishpunt.

Het finishpunt ligt midden op het banenkruis en is het einde van het laatste been. Het finishpunt is het midden van de finishcilinder met een straal van 500 meter. Dus geland op Malden = gefinisht.

Na de finish moet de vlieger zonder vertraging landen, tenzij een tweede poging wordt ondernomen.

7.7.4.a Finish en landingsprocedures

10 km uit melden met call-signa en afstand. (“**Malden Finish, MA, 10 km uit**”). Malden bevestigt met call-signa en verstrekt landingsinformatie.

- Alle finishes lopen in principe via het oprijpunt Persingen
- Speed-finish heeft de voorkeur boven direct landing.
- In beide gevallen heeft de vliegbaan een continu dalend verloop.
- De minimumhoogte van de finish is 15m.
- Geen abrupte snelheids- of richtingsveranderingen.
- Na de finish geen pull-up en aansluiten op het geadviseerde circuit (denk om turbulentie door de bomen).

Na de landing dient de baan zo snel mogelijk te worden vrijgemaakt. Aanwijzingen van de wedstrijdleiding dienen omwille van de veiligheid zoveel mogelijk te worden opgevolgd.

Demonteren c.q. gemonteerd stallen van het vliegtuig alleen op de daarvoor aangewezen plaatsen.

Vlieger dient zelf zorg te dragen voor opbindmateriaal. Pinnen en dergelijke dienen tijdens de box periode en daarna zodanig te worden opgeborgen c.q. gemarkeerd dat hiervan geen hinder kan worden ondervonden.

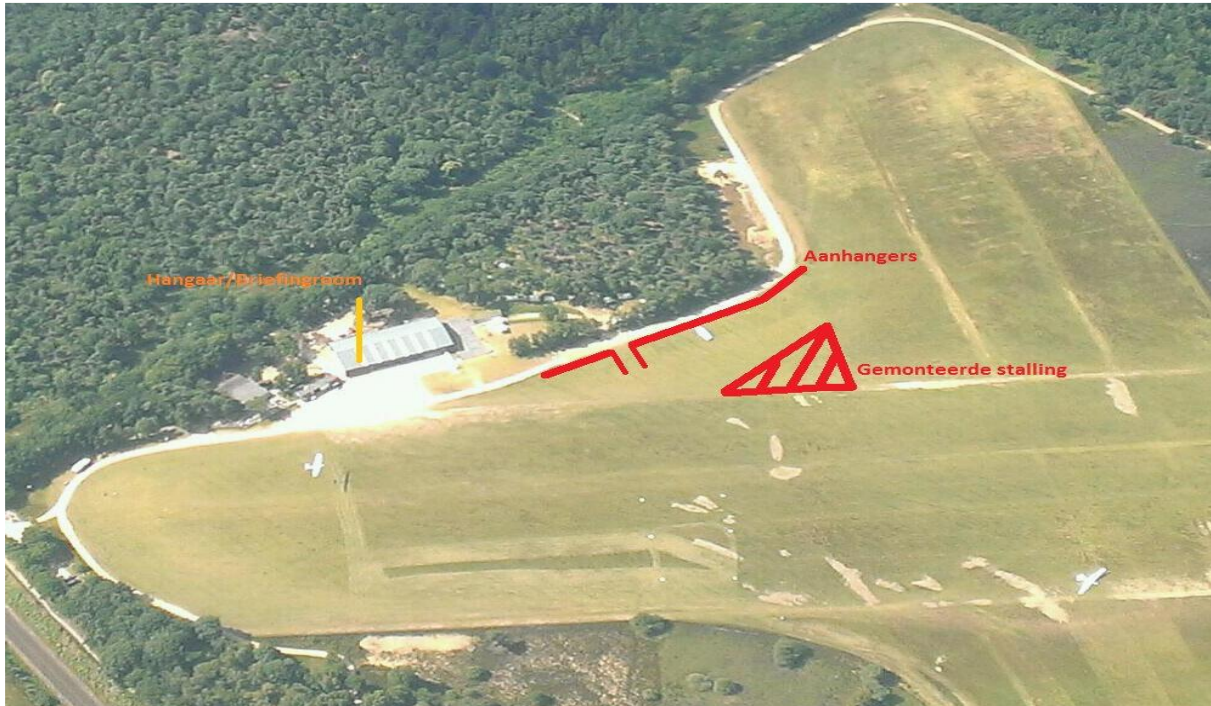
Parkeren aanhangers:

Bij aankomst op Malden dienen aanhangers geparkeerd te worden op aanwijzing van de wedstrijdleiding.

Parkeren auto's:

Op aanwijzing van de wedstrijdleiding of voor de aanhanger. Parkeren op de grid wordt tijdens de briefing bekend gemaakt.

Op het vliegveld geldt een maximumsnelheid van 15 km/h. Bij de camping 5 km/h. Rij stofvrij!



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 scoring of de wedstrijd website.

G SCORING

De scoring en strafpunten zoals in de annex A omschreven (8.1 t/m 8.7) worden vervangen door onderstaande tekst.

8.1 t/m 8.5 Scoring

Deze regels worden vervangen door de volgende regels:

Opdrachten en begripsbepalingen

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 dit verder op in deze paragraaf staan beschreven

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.

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.

Afstandsvlucht

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

Afgelegde Afstand (D)

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).

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.

1. 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 T_{min} en voorafgaande aan het passeren van de finishlijn nog meer km's te maken, tenzij daarmee de gemiddelde vliegsnelheid verhoogd kan worden.

2. 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 D_m de maximaal door een vlieger afgelegde afstand in het kader van de opdracht genomen. Deze vlieger kan al dan niet gefinisht zijn.

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.

Meting van Afstand en Tijd

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

Wedstrijddag

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

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 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;

Bij de Vergulde Venturi 2.0 zoals genoemd in regel 1.3 van de lokale procedures worden vaste handicaps toegepast en wordt op snelheid en afstand gehandicapt.

Er wordt geen snelheidsafhankelijke handicap toegepast.

Handicapfactor $f_x = \{ I_n + H (I - I_n) \} / I_n$, ($1 \leq f_x \leq I / I_n$) 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)

Formules Race

Voor een vlieger die buiten landt: $P_u = R_d * (1 - 2/3 * R_n) * 1000$ (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)

Formules Assigned Area Task (AAT)

Zelfde formules als voor Race.

Wedstrijdpunten P_c

$P_c = P_u * F_m * F_w - P_p$

Wedstrijdpunten worden per dag afgerond op hele punten.

Er wordt gewerkt met het 1000 punten scoring systeem.

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

8.6 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 meegenomen in het algemeen klassement dus ook wanneer deze begaan worden op de eventuele 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 omhooggaan wordt na de 3^e dag het aantal punten per keer vermenigvuldigd.

8.7 lijst van strafmaatregelen

Type overtreding	eerste overtreding	Tweede overtreding	Derde overtreding
Te zwaar of te licht bij weging	KG/m ² x 20 punten	2x KG/m ² x 20 punten	3x KG/m ² 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	

H BEZWAREN EN PROTEST

9.2.3 Protest kosten

De kosten voor een protest zijn €50,-

I RESULTATEN EN PRIJSUITREIKING

10.1 de resultaten

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

10.2 de 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.

Appendix 1 en 2

Deze appendici zijn niet van toepassing tijdens de Vergulde Venturi 2.0