

# WEDSTRIJDREGELEMENT NSK



# 1. Inleiding

Dit wedstrijdreglement is vrijwel volledig gebaseerd en overgenomen op/van het reglement van de NJW. Dit reglement zal leidend zijn tijdens de wedstrijd maar voor ongedefinieerde / onduidelijke reglementen zal de wedstrijdleiding altijd leidend zijn.

## 2. Bijzonderheden

De wedstrijd wordt georganiseerd door de DSA en is een bedoeld voor studenten om samen te komen en om op een laagdrempelige manier een wedstrijd te vliegen en om te strijden voor de titel van Nederlandse Studenten Kampioen.

Alle piloten die aan de eisen voldoen mogen deelnemen aan de wedstrijd, maar enkel door voltijds studenten aan een Nederlandse instellingen voor voortgezet onderwijs kan gestreden worden om de titel van Nationaal Studenten Kampioen

Er wordt een handicap toegepast volgens de laatste indexlijst van de DAeC.

Het gebruik van een motor is toegestaan om een buitenlanding te voorkomen.

## 3. Wedstrijdleiding

De wedstrijd wordt georganiseerd door de DSA en de wedstrijdleiding is Thijs Boss

## 4. Starten

Er wordt gestart door middel van een lier. Startkosten zijn inbegrepen bij het inschrijfgeld.

## 5. Prijzen

De dagwinnaar zal een prijs ontvangen en aan het eind van de wedstrijd zullen de top drie vliegers een prijs ontvangen.

## 6. Vliegregelingen en tereinregelingen

De wedstrijd wordt gevlogen vanaf de beneden strip op Terlet. De lokale veldregels en gebruiken zijn nog steeds van toepassing tijdens de wedstrijd en zullen aan tijdens de ochtendbriefing besproken worden.

## 7. Overmacht

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

## 8. Aanmelden

- De vlieger moet persoonlijk aanmelden op de eerste wedstrijddag om 8:30
- Bij de aanmelding worden documenten en apparaten gecontroleerd
- De vlieger verklaart in welke vliegtuigconfiguratie hij zal deelnemen. Deze configuratie mag tijdens de wedstrijd niet meer gewijzigd worden.

De deelnemers moeten de onderstaande geldige papieren kunnen tonen

- Paspoort of ID
- SPL met lieraantekening
- Geldige medische verklaring
- ARC, BVI en BVL van deelnemend zweefvliegtuig
- FAI-Sportlicentie
- KNNVL lidmaatschap

## 9. Vliegkaarten en files

Deelnemers dienen te beschikken over een recente versie van de ICAO vliegkaart, op papier dan wel digitaal, overeenkomend met het gebied bestreken door de ICAO-kaarten The Netherlands, Hannover en Frankfurt. De digitale versie hiervan die de wedstrijdleiding gedurende de wedstrijd hanteert ter controle zal op de NSK-website beschikbaar worden gesteld.

## 10. Uitrusting

### Wedstrijdnummer

Op deelnemende vliegtuigen moet een duidelijk wedstrijdnummer van tenminste 30 cm hoog aan weerskanten van het kielvlak zijn aangebracht. De wedstrijdleiding heeft de bevoegdheid een wedstrijdnummer af te keuren of aan te passen.

### Radio

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

### Valscherm

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

### 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. Heeft het vliegtuig een motor dan dient deze flightrecorder uiteraard ook motorloop of MOP te registreren

## 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 IGC-file uit de primaire flightrecorder worden ingeleverd. Heeft het vliegtuig een motor dan dient deze back-up flightrecorder uiteraard ook motorloop of MOP te registreren.

## FLARM

Een werkende FLARM-installatie is verplicht.

## Transponder

Het vliegtuig moet zijn voorzien van een correct werkende mode-S transponder.

## Canopy Flasher

In tegenstelling tot wat is opgenomen in Annex A van het FAI wedstrijdreglement, is het voeren van een canopy flasher niet verplicht voor deelname aan de wedstrijd. In het kader van veiligheid beveelt de wedstrijdleiding het gebruik van zichtbaarheidverhogende maatregelen als flashers en contrasterende striping echter wel van harte aan.

Dagelijks programma Tenzij anders bekend gemaakt moeten de vliegers om 9:30 uur aanwezig zijn op de dagelijkse briefing, waarin aan de orde komen:

- Debriefing vorige opdracht en uitreiking dagprijs
- Meteo briefing
- Te volgen procedures op de grond en in de lucht
- Nieuwe wedstrijdopdracht

# 11. Startregelingen

## Startvolgorde

De startvolgorde is vrij

## Startleider

De aanwijzingen van de startleider dienen opgevolgd te worden

## Eerste start

Het tijdstip waarop de vliegtuigen opgesteld moeten staan (in de box) en het 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, verliest een startbeurt (zie 14.5). De vlieger wordt geacht te zijn gestart v.w.b. de bepaling van het tijdstip afvliegaanvang (zie 15.2). 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

## Laatste startmogelijkheid

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

## Buitenlanding en motorgebruik

Voor vliegers die landen buiten de grenzen van het vliegveld, of gebruik hebben gemaakt van de motor, anders dan omschreven in 12.4, is het niet toegestaan om opnieuw te starten voor dezelfde opdracht.

## Kabelbreuk

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.

## Onderbreking van het startbedrijf

De wedstrijdleiding of de startleider kan het startbedrijf onderbreken ter wille van de veiligheid.

## Waterballast

Het meevoeren van waterballast is niet toegestaan.

# 12. Afvliegen en finishen

## 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.

## Afvliegaanvang

De afvliegaanvang vindt op zijn vroegst plaats 15 minuten nadat de laatste reguliere vlieger in een klasse heeft ontkoppeld (zie 14.3 en 14.8). Bij een erg hoge basis of heel zwak stijgen kan de wedstrijdleider besluiten de lijn later te openen. De laatste start in een klasse en de bepaalde afvliegaanvang worden aangekondigd op de wedstrijdrequentie. De afvliegaanvang zal minimaal 10 minuten van tevoren worden aangekondigd. De eventueel aangekondigde resterende tijd tot lijnopening moet gezien worden als een indicatie; de gps-tijd is bepalend voor het afvliegtijdstip.

## Afvliegtijd

De afvliegtijd is de GPS-tijd behorende bij de laatste GPS-positie voor de afvlieglijn. Het is toegestaan om meer dan éénmaal af te vliegen. De tijd behorende bij de laatste geldige afvlucht is dan de afvliegtijd.

## Afvlieghoogte

De wedstrijdleiding kan een maximaal toegestane afvlieghoogte opgeven 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 doorgegeven per klasse. De gewijzigde afvlieghoogte zal altijd samen met het openen van de startlijn worden gemeld via de radio door de wedstrijdleiding. De maximaal toegestane afvlieghoogte wordt t.o.v. AMSL opgegeven (QNH op de hoogtemeter). Een verlaging van de maximale afvlieghoogte moet via een nieuwe opdracht.

## Afvliegsnelheid

De wedstrijdleiding kan een maximum afvliegsnelheid vaststellen op het opdrachtformulier.

## Finishpunt

### Finishcirkel

Het finishpunt ligt in de oorsprong van de finishcirkel. De finishcirkel heeft een straal van 5km rondom het finishpunt en voor het passeren van deze cirkel geldt een minimum finish hoogte van 484 (MSL).

## Final glide

Het is niet toegestaan om tijdens de final glide onder de minimaal finish hoogte te komen. Dolfijnen tijdens de final glide mag, maar snelheid aanduiken onder de minimale finish hoogte en dan voor de finish cirkel de snelheid omzetten in hoogte om de minimale finish hoogte te bereiken mag niet.

## Finishen

Bij een finishcirkel eindigt de race of AAT bij het binnenvliegen van de finishcirkel. De vlieger dient voor voldoende hoogte te zorgen om het veld veilig te bereiken. Na het passeren van de finishcirkel 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 gebeuren; dit ter beoordeling van de wedstrijdleiding. Het is verboden voor of na het overvliegen van de finishcirkel abrupte snelheidsveranderingen of richtingsveranderingen te maken met name steil optrekken.

Er dient een volledig circuit gevlogen te worden in achtnaam van het lokale vliegverkeer op Terlet. Speed finishes en low passes zijn strikt verboden.

## 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.

## 13. Gps-bewijs van afvliegen, bezoeken van keerpunten en Assigned Areas

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

- De afvliegcilinder heeft verlaten
- De afvlieglijn is overgevlogen
- De eerste area en de keerpunten of de area's van de opdracht in de juiste volgorde zijn gerond

Gedurende de gehele vlucht en niet alleen nabij het afvliegpunt, keerpunten, Assigned Area's en de finish dient de flightrecorder bij voorkeur elke (1) seconde maar tenminste elke twee (2) seconden een positie vast te leggen.

De loggerfiles dienen binnen 45 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.

## 14. Landingsmelding

Na een buitenlanding moet de vlieger zo spoedig mogelijk de volledige landingsmelding doorgeven. Indien de vlieger (nog) geen contact heeft gehad met de wedstrijdleiding, maar wel met de ophaalploeg, moet de ophaalploeg de volledige landingsmelding doorgeven aan de wedstrijdleiding voordat het thuisveld wordt verlaten. Hetzelfde geldt voor de vlieger die een GPS-buitenlanding heeft gemaakt. Terugslepen vanaf een vliegveld na een buitenlanding is toegestaan, maar pas nadat de buitenlanding telefonisch is gemeld.

## 15. Uitslagen

De voorlopige uitslag van elke wedstrijddag plus het totaalklassement zullen zo spoedig mogelijk worden bekendgemaakt. Bij voorkeur niet later dan de volgende briefing.

## 16. Reparatie en vervanging

Indien een zweefvliegtuig tijdens de wedstrijd wordt beschadigd, mag het worden gerepareerd. Onderdelen als stabilo, hoogteroer, richtingsroer, aileron, 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.

## 17. Vliegveiligheid

Iedere vlieger dient zich aan te passen aan andere, reeds aanwezige vliegtuigen, door in dezelfde richting te cirkelen. Bij het binnenvliegen en verlaten van een bel mogen andere vliegtuigen niet worden gehinderd. Anders dan om een botsing te vermijden zijn abrupte snelheidsveranderingen en richtingsveranderingen verboden. Elke vlieger is verantwoordelijk voor zichtcontact en voldoende separatie in hoogte en afstand tussen hem/haarzelf en andere vliegers. Uitluisteren op de wedstrijdrequentie 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. Een veiligheidscommissie die op initiatief van de wedstrijdleiding wordt samengesteld 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.

Opmerkingen aangaande vliegveiligheid kunnen op ieder moment bij de wedstrijdleiding kenbaar gemaakt worden.

## 18. Luchtvaartvoorschriften

### Luchtruimgrenzen

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

### Beoordeling

Op de briefing zal de QNH bekend worden gemaakt en de AMSL-hoogte in meters gerelateerd aan deze druk van relevante hoogtebegrenzingsen in het wedstrijdgebied van die dag. De QNH zal worden gebruikt om te beoordelen of er overtredingen van hoogterrestricties 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 NSK-reglement dan zal deze worden gebruikt bij de beoordeling van de vluchten. Er wordt géén rekening gehouden met temperatuurcorrecties, hoogtemeterinstellingen etc.

## Protesten

Protesten tegen een beslissing van de wedstrijdleiding moeten binnen 24 uur na de daaropvolgende briefing, of na de publicatie van het officiële dagklassement, schriftelijk bij de wedstrijdleiding worden ingediend onder betaling van EUR 25,-. Dit bedrag zal worden gerestitueerd indien het protest wordt toegewezen.

## 19. Maatregelen bij fouten en overtredingen

- a) **1 (één) wedstrijdpunt per meter** bij overschrijden van de hoogtebeperking zoals deze is gesteld bij het afvliegen en finish.
- b) **Minimaal 20 wedstrijdpunten** voor een technische fout, foutief radiogebruik of gebruik van een niet toegestane frequentie.
- c) **Minimaal 50 wedstrijdpunten** voor gevaarlijk vliegen of schenden van BvL-restricties.
- d) **2 (twee) minuten extra vliegtijd** voor landen op het vliegveld zonder finish passage na een voltooide opdracht
- e) **50 wedstrijdpunten** voor afvliegen tussen 0 en 500 meter buiten de afvliegcilinder; afvliegen tussen 0 en 500 meter rondom de afvlieglijn zonder de lijn te overvliegen; het bezoeken van een keerpunt tussen 500 meter en 1 kilometer.
- f) **Minimaal 200 wedstrijdpunten** bij grove onsportiviteit, maar diskwalificatie voor de dag indien aanmerkelijk voordeel zou zijn verkregen door de overtreding.
- g) **Diskwalificatie** voor de wedstrijd in geval van doping en bedrog, zoals het vervalsen van wedstrijddocumenten, vluchtregistratie, verzegeling of motorloop registratie, het gebruik van verboden instrumenten etc.
- h) **Diskwalificatie** voor motorzwevers die geen ENL motorloop registratie kunnen aantonen.
- i) Begaat een deelnemer een fout of overtreding voor de tweede maal, dan kan de wedstrijdleader een eerdere maatregel **verdubbeld** toepassen.
- j) De eerste schending van gecontroleerde of verboden gebieden wordt in principe bestraft met een virtuele buitenlanding op het eerste punt van aanvliegen van een dergelijk gebied. Voor de scoring geldt de tot dan toe gevlogen afstand.
- k) Indien na een virtuele buitenlanding alsnog overtreding(en) worden begaan, wordt iedere volgende schending van gecontroleerde of verboden gebieden wordt als volgt bestraft: Luchtruimschendingen worden zowel horizontaal als verticaal beoordeeld. De kleinste waarde van deze twee wordt bestraft. Bepalend is de grootste afstand per overtreding. De horizontale schending wordt gemeten tot de dichtstbijzijnde grens. De verticale afstand wordt bepaald door de afstand naar de onder- of bovengrens. De grens wordt bepaald door de QNH zoals door de wedstrijdleiding op de briefing voor die dag gegeven. Bij meerdere overtredingen per dag wordt de som van de overtredingen als maat voor de straf genomen. De straf bedraagt: **100 punten + afstand penalty.**

Afstand penalty wordt als volgt bepaald:

Eén punt per meter verticaal, één punt per 2 meter horizontaal

NB 1: wordt op een van de volgende wedstrijddagen wederom een luchtruimschending begaan dan wordt de straf verdubbeld, Bij een derde herhaling is het aantal strafpunten gelijk aan de behaalde wedstrijdpunten voor die dag.

NB 2: ook als na een virtuele buitenlanding de opdracht wordt afgebroken en rechtstreeks wordt teruggekeerd naar het thuisveld (al dan niet gebruikmakend van motor of turbo), blijft deze regel onverminderd van kracht en worden luchtruimschendingen altijd bestraft.

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

## 20. 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.

## 21. 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.