



Inhoud

1	WEDSTRIJDREGLEMENT	4
1.1	Bijzonderheden van de Nederlandse Kampioenschappen Zweefvliegen (NK)	4
1.1.1	Club klasse:	4
1.1.2	20 meter tweezitter klasse	4
1.1.3	Standaard klasse	4
1.1.4	15 Meter klasse	5
1.1.5	18 Meter klasse	5
1.1.6	Open klasse	5
1.1.7	Samenvoegen van klassen	5
1.2	Deelname	6
1.3	Wedstrijdleiding, Jury en Prijzen	6
1.4	Vlieg- en Terreinregels	6
1.5	Aanmelden	6
1.6	Vliegkaarten en Files	6
1.7	Uitrusting	7
1.7.2.	Radio's	7
1.7.3.	Gyroscopische instrumenten	7
1.7.4.	Motorzwevers (zijnde zweefvliegtuigen met zelfstarter en turbo)	7
1.7.5.	Valscherm	7
1.7.6.	GPS flightrecorders	7
1.7.7.	Back-up flightrecorder	8
1.8	Zweefvliegtuig	8
1.8.2	Clubklasse	8
1.8.3	Standaard- & 15 meter klasse	8
1.8.4	Tweezitter- & 20 meter klasse	8
1.8.5	18 meter klasse	8
1.8.6	Open Klasse	8
1.8.7	Procedure controle maximum startgewicht	9
1.9	Dagelijks programma	10
1.10	Startregeling	10
1.10.2	Startleider	10
1.10.3	Eerste start	10
1.10.4	Latere start & aantal starts	11
1.10.5	Laatste startmogelijkheid	11



1.10.6	Buitenlanding en motorgebruik.....	11
1.10.7	Kabelbreuk of mislukte start.....	11
1.10.8	Onderbreking van het startbedrijf.....	11
1.11	Afvliegen en finisen.....	11
1.11.1	Afvliegpunt en afvlieglijn.....	11
1.11.2	Afvliegpunt en afvliegcilinder.....	11
1.11.3	Afvliegaanvang.....	11
1.11.4	Afvliegtijd.....	11
1.11.5	Afvlieghoogte.....	12
1.11.6	Afvliegsnelheid.....	12
1.11.7	Finishring en finishlijn.....	12
1.11.8	Finisen.....	12
1.11.9	Tweede poging.....	12
1.12	Keerpunt en observatiezone, Assigned Area's en GPS bewijs van afvliegen.....	13
1.12.2	Assigned Area.....	13
1.13	Buitenlanding.....	14
1.14	Uitslagen.....	14
1.15	Reparatie en vervanging.....	14
1.16	Vliegveiligheid, Veiligheidscommissie en Safetybox.....	14
1.17	Luchtvaartvoorschriften.....	14
1.17.2	Beoordeling.....	15
1.18	Maatregelen bij fouten en overtredingen.....	15
1.18.1	De hoogte van de puntenaftrek/straf zal zijn;.....	15
1.18.2	Een schending van gecontroleerde en/of verboden gebieden wordt als volgt bestraft;.....	16
1.19	Interpretatie.....	16
1.20	Protesten.....	16
1.21	Slotbepaling.....	17



2	REGLEMENT PUNTENTELLING	18
2.1	Opdrachten en begripsbepalingen	18
2.1.2	Assigned Area Task (AAT)	18
2.1.3	Tijdsduur (Td en Tmin)	18
2.1.4	Afstandsvlucht	18
2.1.5	Afgelegde Afstand (D)	18
2.1.6	Behaalde snelheid	19
2.2	Meting van Afstand en Tijd	19
2.3	Wedstrijddag	19
2.4	Symbolen en Formules	19
	Handicap index correctie factoren;	20
2.4.1	Formules Race	20
2.4.2	Formules Assigned Area Task (AAT)	20
2.4.3	Wedstrijdpunten Pc	20
	Instructies voor de inspectie;	21
	Verder meenemen naar de technische inspectie;	21
	BIJLAGE B:	22
	Aanmeldingen	22
	Inschrijfgelden	22
	Aanvullende documenten	23
	Technische aspecten	23
	Maximale startgewichten per klasse;	24
	Algemene Vliegprocedures;	24
	Radio Frequenties tijdens de wedstrijd;	24
	Briefing	25
	Starttijden	26
	Finishprocedure	26
	Landing en/of Buitenlanding	26
	Inleveren IGC logfiles:	26



Uitgangspunt van dit wedstrijdreglement is de meest recente FAI Sporting Code, Annex A to section 3 – GLIDING. Dit reglement wordt aangevuld met "Lokale Regels" welke specifiek gelden voor het terrein waar de NK wordt gehouden.

Bij interpretatie verschillen beslist de wedstrijdleiding (zie ook 1.18)

1 WEDSTRIJDREGLEMENT

1.1 Bijzonderheden van de Nederlandse Kampioenschappen Zweefvliegen (NK)

De NK is een individuele sportieve krachtmeting om de titels Nederlands Kampioen in de Club-, Standaard-, 15m, 18m, 20m tweezitter en de Open klasse. Eventueel in een gecombineerde Standaard/15m/20m en of 18 m/Open klasse.

De beste Nederlander in een klasse is Nederlands Kampioen indien er tenminste acht (8) deelnemers in de betreffende klasse – al dan niet gecombineerd - hebben deelgenomen en er vier (4) wedstrijddagen zijn geweest.

De wedstrijd vindt in de regel plaats in Nederland en het buitenland (b.v. Duitsland, Frankrijk). Als de wedstrijd in het buitenland wordt georganiseerd dan zal dit geen berglandschap betreffen.

1.1.1 Club klasse:

In de Clubklasse kunnen toestellen worden ingeschreven behorende tot de Club- en Standaard klasse voorkomend in de IGC handicaplijst. Tevens mogen tweezitters deelnemen die voldoen aan de hierboven genoemde voorwaarden. In de Club klasse worden de handicaps toegepast volgens de IGC handicaplijst. Deze is onder andere te bekijken op de website van de Commissie Wedstrijd en Selectie (CW & S).

De Club klasse kan niet worden samengevoegd met een andere klasse.

1.1.2 20 meter tweezitter klasse

In deze klasse kunnen tweezitters met een spanwijdte van maximaal 20 meter worden ingeschreven.

Handicap Duo Discus, DG-1000 en vergelijkbaar: 100

Handicap Arcus: 102

Het wedstrijd resultaat wordt toegekend aan de beste vlieger. De beste vlieger is normaliter de deelnemer die het hoogst geplaatst is op de Nationale ladder. In geval van onduidelijkheid beslist de CW & S. De tweede vlieger mag dagelijks wisselen, maar deze mag niet hoger op de ladder staan dan de eerste vlieger. Solo vliegen is toegestaan.

1.1.3 Standaard klasse

In deze klasse kunnen eenzitter toestellen worden ingeschreven behorende tot de Standaard- en/of Standaard/Clubklasse. Profielverandering, behalve d.m.v. gebruik van de rolroeren, is verboden.

Geen handicap.



1.1.4 15 Meter klasse

In deze klasse kunnen eenzitter toestellen worden ingeschreven met een spanwijdte van maximaal 15 meter.
Geen handicap.

1.1.5 18 Meter klasse

In deze klasse kunnen eenzitter toestellen worden ingeschreven met een spanwijdte van meer dan 15 meter tot en met 18 meter.
Geen handicap.

1.1.6 Open klasse

In deze klasse kunnen één- en tweezittertoestellen worden ingeschreven met een spanwijdte van meer dan 18 meter (éénzitters), voor wat betreft de tweezitters is dit 20 meter. Voortweezitters geldt dat het wedstrijd resultaat wordt toegekend aan de beste vlieger. De beste vlieger is normaliter de deelnemer die het hoogst geplaatst is op de Nationale ladder. In geval van onduidelijkheid beslist de CW & S. De tweede vlieger mag dagelijks wisselen, maar deze mag niet hoger op de ladder staan dan de eerste vlieger. Solo vliegen is toegestaan.
Geen handicap.

Handicap:

In de Standaard-, 15 meter-, 18 meter- en Open klasse wordt niet gehandicapt. Indien er in een gecombineerde klasse wordt gevlogen dan zal een vast klasse handicap worden toegepast, waarbij voor alle klassen een afstands- en snelheidshandicap geldt (zie artikel 2.4).

1.1.7 Samenvoegen van klassen

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

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

- Als er wordt samengevoegd met de 15 meter klasse dan heet de nieuwe klasse: 'Combi klasse'
- Als er wordt samengevoegd met de 18 meter klasse dan heet de nieuwe klasse: 'Open klasse'



1.2 Deelname

Vliegers die zich gekwalificeerd hebben, en zij die door de CW & S zijn uitgenodigd, worden op de CW & S website en de NK website in de lijst "NK genodigden" opgenomen. Vliegers die niet gekwalificeerd zijn of in het verleden aan de NK hebben deelgenomen dienen een verzoek bij de CW&S in te dienen. Buitenlandse vliegers, die door hun nationale aeroclub worden voorgedragen, kunnen door de CW & S worden toegelaten. Zij kunnen echter de titel "Nederlands Kampioen" niet behalen.

1.3 Wedstrijdleiding, Jury en Prijzen

- De CW & S stelt de wedstrijdleider(s) aan.
- Op voorstel van de wedstrijdleiding benoemt de CW & S de jury, de samenstelling van de jury wordt op de eerste briefing bekend gemaakt.
- Iedere wedstrijddag ontvangt de dagwinnaar in elke klasse een prijs. Aan het eind van de kampioenschappen ontvangen de drie hoogst geklasseerde Nederlandse vliegers in elke klasse een prijs.

1.4 Vlieg- en Terreinregels

- De regels van het voor de NK gebruikte luchtvaartterrein zijn van kracht tijdens de kampioenschappen.
- Op aanwijzing van de wedstrijdleiding wordt gestart door middel van een lier, sleepvliegtuig of zelfstart.
- Plaats en hoogte van ontkoppelen wordt door de wedstrijdleiding vastgesteld. Zie hiervoor de "Lokale Regels".

1.5 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 NK website aangegeven.
- Alleen met toestemming van de wedstrijdleiding kan men zich op de eerste wedstrijddag aanmelden vanaf 08:00 uur.
- 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 en ophalers moeten een vrijwaringverklaring tekenen t.o.v. de wedstrijdorganisatoren.

1.5.1 De deelnemers moeten de onderstaande geldige papieren kunnen tonen;

- GPL, LAPL-S, of een gelijkwaardig BvB.
- Een geldige medische verklaring.
- ARC, BVI en BVL van het deelnemend zweefvliegtuig.
- FAI-sportlicentie
- 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.

1.6 Vliegkaarten en Files

Deelnemers dienen te beschikken over een recente versie van de ICAO vliegkaart, op papier danwel digitaal. De digitale versie hiervan die de wedstrijdleiding hanteert ter controle zal op de NK website beschikbaar worden gesteld.



1.7 Uitrusting

1.7.1. **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.

1.7.2. **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.

1.7.3. **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.

1.7.4. **Motorzwevers (zijnde zweefvliegtuigen met zelfstarter en turbo)**

Deze dienen op of voor de eerste NK wedstrijddag ten minste één geldige flightlog motorloop of MOP registratie van de flightrecorder(s) te overleggen welke bij de wedstrijd worden gebruikt. Zelfstarters mogen klimmen tot een door de wedstrijdleiding opgegeven hoogte en moeten de motor inklappen in de onmiddellijke nabijheid van het ontkoppelpunt van de zweefvliegtuigen zonder motor. Zij mogen de motor, zonder eerst te zijn geland, niet opnieuw starten voor het afvliegen.

Wordt gekozen voor een sleepstart dan mag een motorzwever de motor maximaal één (1) minuut laten lopen, binnen 5 minuten na ontkoppelen alvorens af te vliegen. 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 sleep- of lierstart.

1.7.5. **Valscherm**

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

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



1.7.7. 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 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.

1.8 Zweefvliegtuig

1.8.1 FLARM

Een werkende FLARM installatie is verplicht.

1.8.2 Clubklasse

In de Clubklasse geldt het IGC referentiegewicht en is het conform de Annex A verboden waterballast mee te nemen.

1.8.3 Standaard- & 15 meter klasse

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de Standaard en 15 meter klasse bedraagt 525 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het laagste gewicht is bepalend.

1.8.4 Tweezitter- & 20 meter klasse

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de Tweezitter en 20 meter klasse bedraagt 750 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het laagste gewicht is bepalend.

1.8.5 18 meter klasse

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de 18 meter klasse bedraagt 600 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het laagste gewicht is bepalend.

1.8.6 Open 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.

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.



1.8.7 **Procedure controle maximum startgewicht**

Er kunnen twee methodes worden toegepast, in de "Lokale Regels" wordt vastgelegd welke methode per klasse van toepassing is.

A. 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. In de "Lokale Regels" wordt vastgelegd of een verplichte technische inspectie(1) voorafgaand aan de eerste wedstrijddag noodzakelijk is. 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.

B. Dagelijkse weging

Voor de eerste vliegday wordt tijdens een verplichte technische inspectie(1) het maximale referentie gewicht vast gesteld. Voordat het vliegtuig in de grid wordt geplaatst dient te worden gecontroleerd dat het maximale referentie gewicht niet is overschreden. Het vliegtuig dient op de door de weger aangegeven manier over de weegschaal te rijden. M.u.v. van de piloot (of piloten) en drinken/eten dienen alle benodigde spullen zoals accu's, parachute(s) op de juist plaats in de kist aanwezig te zijn. Bij het overschrijden van het maximale referentie gewicht moet, op aanwijzing van de weger water worden geloosd zodat het gewicht minder is dan het maximale referentie gewicht. Dit verplicht lozen van water levert geen strafpunten op. Na goedkeuring van de weger kan het vliegtuig in de grid worden geplaatst.

Opnieuw water vullen, na weging b.v. onderuitzakken, kan alleen op een vastgesteld punt en na toestemming van de wedstrijdleiding. Een nieuwe weging is noodzakelijk.

(1) Technische inspectie

In de dagen voorafgaand aan de eerste wedstrijddag dient elk vliegtuig te worden goedgekeurd tijdens een technische inspectie. Tijdens deze inspectie wordt het maximale referentie gewicht vastgesteld (zie verder bijlage A).



1.9 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:

- Debriefing van de voorgaande wedstrijddag en de uitreiking van dagprijzen
- Het dag- en algemeen klassement met vermelding van de eventuele strafpunten
- Meteobriefing
- Te volgen procedures zowel op de grond en in de lucht
- De nieuwe wedstrijdopdracht

De wedstrijdopdracht wordt schriftelijk aan de vliegers uitgereikt (opdrachtformulier), op dit formulier staan tenminste;

- De te vliegen opdracht
- Startpunt of startlijn
- Finishlijn
- 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 worden uitgereikt in opvolgende volgorde; B, C, ... etc. Als wordt bepaald dat er een alternatieve opdracht gevlogen wordt dient de vlieger hiervoor te tekenen.

1.10 Startregeling

1.10.1 Startvolgorde

De startvolgorde wordt de eerste wedstrijddag door loting bepaald. Na iedere wedstrijddag wordt de volgorde volgens een vast patroon verschoven zowel binnen de klasse als de klassen onderling. De wedstrijdleiding kan, indien nodig, van deze volgorde afwijken.

1.10.2 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.

1.10.3 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 (zie ook 1.10.4 en 1.11.3). 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.



1.10.4 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.

1.10.5 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.

1.10.6 Buitenlanding en motorgebruik

Voor vliegers die landen buiten de grenzen van het vliegveld, of gebruik hebben gemaakt van de motor, anders dan omschreven in 1.7.4, is het niet toegestaan om opnieuw starten voor dezelfde opdracht.

1.10.7 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.

1.10.8 Onderbreking van het startbedrijf

De wedstrijdleiding en/of startleider kan het startbedrijf onderbreken omwille van de veiligheid.

1.11 Afvliegen en finishen

1.11.1 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.

1.11.2 Afvliegpunt en afvliegcilinder

Het afvliegpunt of een afvliegcilinder is een afvliegoptie die gebruikt kan worden. Als dit het geval zou zijn dan wordt dit ruim van tevoren op de CW & S en NK website bekend gemaakt.

1.11.3 Afvliegaanvang

De afvliegaanvang vindt op zijn vroegst plaats 20 minuten nadat de laatste vlieger in een klasse heeft ontkoppeld. 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.

1.11.4 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.



1.11.5 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.

1.11.6 Afvliegsnelheid

De wedstrijdleiding kan een maximum afvliegsnelheid vaststellen op het opdrachtformulier.

1.11.7 Finishring en finishlijn

De finishring ligt gecentreerd op het Aerodrome Reference Point (ARP). De ring is in principe cirkel- of sectorvormig en de straal van de finishring is minimaal 3 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 200 meter MSL te gebeuren.

1.11.8 Finisen

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 finisen en het gedeelte van de vlucht na het finisen 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 1.18 beschreven aftrek van wedstrijdpunten.

1.11.9 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.



1.12 Keerpunt en observatiezone, Assigned Area's en GPS bewijs van afvliegen

1.12.1 Keerpunt

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.

1.12.2 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 1.11.1 en 1.11.2).

Indien een piloot meerdere vluchten op één dag maakt dient van elke vlucht een log-registratie te worden ingeleverd.

Bewijs van ronden van een keer- of afvliegpunt wordt geleverd door de aanwezigheid van ten minste één GPS-positie 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 afgevlogen, maar dit wordt bestraft met aftrek van 50 wedstrijdpunten.

Een Assigned Area is gerond wanneer tenminste één GPS-positie 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.

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.



1.13 Buitenlanding

Zie de Lokale Regels.

1.14 Uitslagen

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

1.15 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.

1.16 Vliegveiligheid, Veiligheidscommissie en Safetybox

Bij het binnenvliegen en verlaten van een thermiekbel 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.

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.

In de briefingroom zal een zogenaamde "Safetybox" aanwezig zijn. Deze brievenbus dient voor het deponeren van opmerkingen m.b.t. de vliegveiligheid.

1.17 Luchtvaartvoorschriften

1.17.1 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.



1.17.2 **Beoordeling**

Op de briefing zal de QNH bekend worden gemaakt en de MSL hoogte in meters gerelateerd aan deze druk van relevante hoogtebegrenzings 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.

1.18 **Maatregelen bij fouten en overtredingen**

De wedstrijdleiding kan bij overtredingen een deelnemer waarschuwen en/of direct aftrek van punten opleggen. Bij meervoudige fouten/overtredingen kunnen straffen volgen met diskwalificatie/uitsluiting van de wedstrijd.

1.18.1 **De hoogte van de puntenaftrek/straf zal zijn;**

- A1.** 1 (één) wedstrijdpoint per meter bij overschrijden van de hoogtebeperking zoals deze is gesteld bij het afvliegen en finish
- B1.** 10 wedstrijdpointen bij te laat inleveren van de starttijd (tijdens de vlucht)
- C1.** 10 wedstrijdpointen bij te laat inleveren van loggerfiles
- D1.** 20 wedstrijdpointen minimaal voor een technische fout, foutief radiogebruik of gebruik van een niet toegestane frequentie
- E1.** 50 wedstrijdpointen minimaal voor gevaarlijk vliegen of schenden van BvL-restricties
- F1.** 2 (twee) minuten extra vliegtijd voor landen op het vliegveld zonder finish passage na een voltooide opdracht
- H1.** 50 wedstrijdpointen 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
- I1.** 200 wedstrijdpointen minimaal bij grove onsportiviteit, maar diskwalificatie voor de dag indien aanmerkelijk voordeel zou zijn verkregen door de overtreding
- J1.** 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.
- K1.** Diskwalificatie voor motorzwevers die geen ENL motorloop registratie kunnen aantonen
- L1.** 10 wedstrijdpointen per minuut voor landen na de daglichtperiode

Overschrijden van het maximale gewicht wordt omgerekend naar de vleugbelasting (Vb. overschrijding) en afgerond naar hele kg/m². Som strafpunten is Vb. overschrijding * 20 punten, als Vb. overschrijding groter dan 1 kg/m².

Begaat een deelnemer een fout of overtreding voor de tweede maal dan kan de wedstrijdleader een eerdere maatregel verdubbeld toepassen.



1.18.2 Een schending van gecontroleerde en/of verboden gebieden wordt als volgt bestraft;

- A2.** Luchtruimschendingen worden zowel horizontaal als verticaal beoordeeld. De kleinste waarde van deze twee wordt bestraft. Bepalend is de grootste afstand per overtreding.
- B2.** De horizontale schending wordt gemeten tot de dichtstbijzijnde grens.
- C2.** De verticale afstand wordt bepaald door de afstand naar de onder- of bovengrens.
- D2.** De grens wordt bepaald door de QNH zoals door de wedstrijdleiding op de briefing voor die dag gegeven.
- E2.** Luchtruimschendingen door middel van het vliegen van een buitenlandingscircuit worden niet beoordeeld.
- F2.** Alle luchtruimschendingen, dus ook die tussen start en het afvliegen of van een voorgaande vlucht op die dag en luchtruimschending na een virtuele buitenlanding door motorgebruik worden bestraft.
- G2.** Bij meerdere overtredingen per dag wordt de som van de overtredingen als maat voor de straf genomen.
- H2.** De straf bedraagt: minimaal 100 punten + afstandspenalty.
- I2.** Afstandspenalty wordt als volgt bepaald; één punt per meter verticaal, één punt per 2 meter horizontaal.

De aftrek van punten die de wedstrijdleader 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 dagresultaat en zal de dagfactor niet beïnvloeden. Om dezelfde reden krijgt een gediskwalificeerde deelnemer evenveel strafpunten als zijn onterechte dagresultaat. Malversaties worden door de wedstrijdleiding schriftelijk aan de CWS gemeld. De betrokkene krijgt hiervan afschrift.

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. Alle luchtruimschendingen, dus ook die tussen de start en het afvliegen of van een voorgaande vlucht op die dag, worden bestraft.

NB: Als een virtuele buitenlanding ter plaatse van de eerste luchtruimschending voordeliger is voor de vlieger dan de som van de beoordeelde luchtruimschending(en), dan geldt de virtuele buitenlanding en vervallen de strafpunten voor de luchtruimschending(en). Deze regel geldt voor het wedstrijd-scorende deel van de vlucht. Deze regel is dus niet van toepassing op luchtruimschending(en) na een virtuele buitenlanding door motorgebruik en deze luchtruimschending(en) zullen te allen tijde bestraft worden.

1.19 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.

1.20 Protesten

Deelnemers kunnen bij meningsverschillen of tegen genomen maatregelen protesteren, de betrokkene krijgt hiervan afschrift. Protesten moeten binnen 24 uur na de daarop volgende briefing, of 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.

1.21 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.



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 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.

2.2 **Meting van Afstand en Tijd**

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

2.3 **Wedstrijddag**

Een wedstrijddag is geldig wanneer aan iedere deelnemer in een klasse ten minste eenmaal de gelegenheid is geboden te starten en 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 $D_m < 250$ 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;

- Voor de Standaard, aparte 15 meter - , aparte 18 meter , en de Open klasse: Geen handicap.
- Bij het combineren van klassen zoals genoemd in paragraaf 1.1 van het wedstrijdreglement worden vaste handicaps toegepast;
 - Standaard/15 meter klasse samen: standaard I = 100, 15 meter I =103
 - 20 meter/tweezitter en 15 meter klasse samen: 20 m tweezitter (niet Arcus) I= 102, 15m I = 103 en Arcus I=104
 - Standaard, 15 m en 20 m tweezitter klasse samen: standaard I = 100, 15m I = 103 en 20 m Tweezitter (niet Arcus) I = 102 en Arcus I=104
 - 18 meter/Open klasse samen: 18 m I = 100, Open I=104.
- Voor bovenstaande klassen wordt op snelheid en afstand gehandicapt.
- Er wordt geen snelheidsafhankelijke handicap toegepast.
- Bij een aparte Club klasse geldt de IGC handicaplijst voor zowel snelheid als afstand.
- Bij een aparte Tweezitterklasse wordt onderling gehandicapt volgens een vaste handicap van 100 voor de Duo Discus & DG1000 (of vergelijkbaar) en 102 voor de Arcus (of vergelijkbaar)

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; $0 \leq F_v \leq 1$)

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 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)

2.4.2 Formules Assigned Area Task (AAT)

Zelfde formules als voor Race.

2.4.3 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.
- Iedere klasse wordt apart gescoord.
- Het totaalklassement is de som van de afgeronde wedstrijdpunten per dag.



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 vast gesteld, tevens wordt de vliegconfiguratie en de transport middelen 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 wedstrijdleader of zijn/haar assistenten bindend is.

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

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

Veiligheid heeft de hoogste prioriteit in iedere omstandigheid!

In geval van een (ernstig) incident dient iedere deelnemende vlieger dit zo spoedig mogelijk aan de wedstrijdleader 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 NK website www.nkzweefvliegen.nl
- Genodigden kunnen zich aanmelden via de NK website.
- Wildcards voor deelname dienen aangevraagd te worden bij CW & S.
- Pas nadat het volledige inschrijfgeld is ontvangen op de NK bankrekening, is de aanmelding afgerond en definitief.
- Buiten mededinging meevliegen wordt per dag bekeken en het staat de wedstrijdleiding vrij dit naar inzicht te beperken.

Inschrijfgelden

Het inschrijfbedrag dient op voorhand bij aanmelding van de NK te worden voldaan op rekening KNVvL t.n.v. NK Zweefvliegen Bij dit bedrag is de airport fee inbegrepen.



Aanvullende documenten

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

- Geldig GPL incl. sleepaantekening
- Geldig Medical
- Geldige FAI Sportlicentie

Voor het deelnemende zweefvliegtuig;

- Geldige ARC
- Geldig BVI en BVL
- Geldig zwaartepunt en/of weegrapport
- Geldig verzekeringsbewijs

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

- Apparatuur zoals PDA's, PNA's, mobiele computers en GPS vluchtreorders 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 wedstrijdleader 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.

De wedstrijdleader mag eisen dat deelnemende zweefvliegtuigen worden voorzien van video apparatuur in de cockpit. De deelnemende vliegers zullen tijdens de briefing worden geïnformeerd, indien video apparatuur 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

Radio Frequenties tijdens de wedstrijd;

De onderstaande radio frequenties zijn toegelaten voor gebruik;

- **130.125 Mhz** – Roepnaam “NK Terlet”
Voor alle lokale communicatie op en rond het vliegveld Terlet.
Voor en tijdens de start, openen van de startlijn, onderuitzakken, finalglide, binnen 10 km van de finish en tijdens de landingsfase
- **122.475 Mhz** – “Hallo frequentie”
Voor communicatie tussen vliegers onderling
- **123.375 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 radio frequentie dan opgegeven door de wedstrijdleiding.



Keerpuntenbestand en luchtruimbestand worden gepubliceerd op www.nkzweefvliegen.nl onder kopje deelnemers "keerpunten & airspace" en op http://www.soaringspot.com/en_gb/nk-zweefvliegen-2017

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

Briefing : **10:15 uur**

Briefing vindt plaats in de Gelderse werkplaats tenzij anders vermeld.

Boxen : Dagelijks wordt uiterlijk om 08:30 uur op het publicatiebord of via SMS bekend gemaakt of en waar, er geboxed zal worden. Tevens zullen vanaf dat tijdstip bordjes met gridnummers uitgezet zijn. Er wordt geboxed op lijnnummer, niet op positie.

Binnen een klasse wordt de volgorde van de lijnen gerouleerd. De startvolgorde van de verschillende klassen wordt dagelijks door wedstrijdleiding bepaald. Boxtijd staat op het opdracht formulier vermeld.

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

Auto's in de box : 15 minuten voor de eerste start dienen alle auto's uit de box verwijderd zijn. 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 sleepstart of zelfstart. Deelnemers dienen over een geldige sleep-, zelfstart aantekening te beschikken.

Vliegers dienen te beschikken over een eigen sleepkabel, de kabel dient duidelijk gemarkeerd te zijn met het callsign van de deelnemer.

Op het tijdens de briefing aangegeven tijdstip "eerste start" dienen de vliegers in de eerste twee startrijen vliegklaar zitten. Er wordt gesleept tot 500m AGL met een vast afzetpunt. Zelfstarters dienen op of vlakbij dit afzetpunt op dezelfde hoogte hun motor in te klappen. Bij onderuitzakken op downwind melden bij wedstrijdleiding (130,125).

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.



Flightrecorder interval.

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.

Starttijden;

Starttijden hoeven niet te worden ingeleverd.

Finishprocedure;

Iedere opdracht zal voorzien zijn van een ophielpunt dat deel uitmaakt van de opdracht. Direct bij het passeren van het ophielpunt 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 een minimale vlieghoogte van 200m MSL te gebeuren.

Na de finish dient er te worden opgetrokken zodat er een veilig landing gemaakt kan worden; dit kan zowel straight in alsook door middel van aansluiten op een circuit voor RWY 04/14/22/32. 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. Geen auto's in het 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 NK 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 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 45 minuten na de landing dienen logfiles te zijn ingeleverd bij de wedstrijdleiding. Dit kan primair d.m.v. uploaden via de wedstrijd website. Eventueel kan dit ook via inleveren van een USB stick, SD card of de logger (incl. kables) zelf.