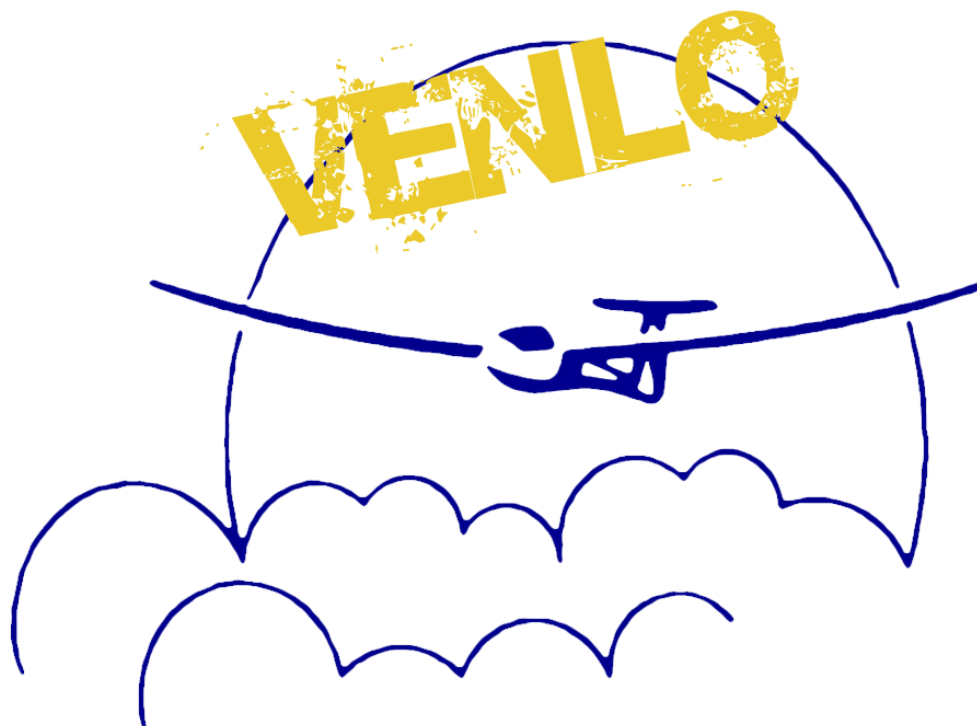


Reglement



NATIONALE JUNIOREN WEDSTRIJD

Versie 2022-01

11 juli 2022

Inhoudsopgave

REGLEMENT NATIONALE 'JUNIOREN' WEDSTRIJD	4
1 BIJZONDERHEDEN VAN DE WEDSTRIJD	4
2 DEELNAME	4
3 WEDSTRIJDLEIDING	4
4 STARTEN.....	4
5 PRIJZEN.....	4
6 Vliegeregelingen en terreinregelingen.....	4
7 DEELNAME BUITEN MEDEDINGING	4
8 JURY.....	4
9 OVERMACHT.....	5
10 AANMELDEN.....	5
11 Vliegkaarten en files	5
12 UITRUSTING.....	5
12.1 <i>Wedstrijdnummer</i>	5
12.2 <i>Radio's</i>	5
12.3 <i>Gyroskopische instrumenten</i>	5
12.4 <i>Motorzwever (zijnde zweefvliegtuigen met zelfstarter en turbo)</i>	5
12.5 <i>Valscherm</i>	6
12.6 <i>GPS flightrecorders</i>	6
12.7 <i>Back-up flightrecorder</i>	6
12.8 <i>Flarm</i>	6
12.9 <i>Transponder</i>	6
13 DAGELIJKS PROGRAMMA	6
14 STARTREGELINGEN	7
14.1 <i>Startvolgorde</i>	7
14.2 <i>Startleider</i>	7
14.3 <i>Eerste start</i>	7
14.4 <i>Latere start</i>	7
14.5 <i>Aantal starts</i>	7
14.6 <i>Laatste startmogelijkheid</i>	7
14.7 <i>Buitenlanding en motorgebruik</i>	7
14.8 <i>Kabelbreuk</i>	7
14.9 <i>Onderbreking van het startbedrijf</i>	8
14.10 <i>Waterballast</i>	8
15 AFVLIEGEN EN FINISHEN	8
15.1 <i>Afvliegpunt en afvlieglijn</i>	8
15.2 <i>Afvliegaanvang</i>	8
15.3 <i>Afvliegtijd</i>	8
15.4 <i>Afvlieghoogte</i>	8
15.5 <i>Afvliegsnelheid</i>	8
15.6 <i>Finishpunt, finishcirkel</i>	8
15.7 <i>Finishen</i>	8
15.8 <i>Tweede poging</i>	8
16 GPS BEWIJS VAN AFVLIEGEN, BEZOEKEN VAN KEERPUNTEN EN ASSIGNED AREAS.....	8
17 LANDINGSMELDING	9
18 LANDINGSVERKLARING	9
19 UITSLAGEN	9
20 REPARATIE EN VERVANGING.....	9
21 Vliegveiligheid	9
22 LUCHTVAARTVOORSCHRIFTEN	10
22.1 <i>Luchtruimgrenzen</i>	10
22.2 <i>Beoordeling</i>	10
23 PROTESTEN	10
24 MAATREGELEN BIJ FOUTEN EN OVERTREDINGEN	10
25 INTERPRETATIE.....	11
26 SLOTBEPALING	11

REGLEMENT PUNTE TELLING	12
1 OPDRACHTEN EN BEGRIJSBEPALINGEN	12
1.1 Race	12
1.2 Assigned Area Task (AAT).....	12
1.3 Tijdsduur (<i>T_d</i> en <i>T_{min}</i>).....	12
1.4 Afstandsvlucht	12
1.5 Afgelegde Afstand (<i>D</i>)	12
1.6 Behaalde snelheid	12
2 METING VAN AFSTAND EN TIJD	13
3 NORMINDEX EN HANDICAP	13
4 WEDSTRIJDDAG	13
5 SYMBOLEN EN FORMULES	13
5.1 Symbolen (afstand in km, snelheid in km/uur)	13
5.2 Correctie factoren	13
5.3 Formules race	14
5.4 Formules Assigned Area Task (AAT).....	14
5.5 Wedstrijdpunten <i>P_c</i>	14

Reglement Nationale 'Junioren' Wedstrijd

1 Bijzonderheden van de wedstrijd

De wedstrijd wordt georganiseerd door de Venlo Eindhoven ZweefvliegClub onder auspiciën van de KNVvL en is een sportieve krachtmeting waarbij instructie en begeleiding een grote rol spelen.

De wedstrijd vindt plaats op het zweefvliegveld Venlo van zaterdag 6 augustus tot en met zaterdag 13 augustus 2022.

Doel van deze wedstrijd is om prille overlandvliegers op een laagdrempelige manier kennis te laten maken met het wedstrijdvliegen onder begeleiding van geroutineerde wedstrijdvliegers die als scouts zullen optreden tijdens de wedstrijd.

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

Er mogen twee gekwalificeerde vliegers, willekeurig wisselend, op één vliegtuig deelnemen. In het dagklassement en totaalklassement worden de punten vermeld van het vliegtuig. Voor het eindklassement geldt alleen de som van de wedstrijdpunten die de vlieger persoonlijk heeft behaald.

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

2 Deelname

Deelname staat open voor alle zweefvliegers met geldig LAPL-S. Aanbevolen wordt een minimum van vijf overlandvluchten en voldoen aan de eisen voor zilveren C. Het inschrijfgeld bedraagt EUR 150,-.

3 Wedstrijdleiding

De organisator is de Venlo Eindhoven ZweefvliegClub. De wedstrijdleiding is in handen van Robert Werts en Bas van Hertom.

4 Starten

Er wordt gestart door middel van een lier. De kosten zijn €12,- per lierstart.

5 Prijzen

Iedere wedstriiddag ontvangt de winnaar in elke klasse een prijs. Aan het eind van de wedstrijd ontvangen de drie hoogst geklasseerde vliegers in elke klasse een prijs.

6 Vliegeregelingen en terreinregelingen

De lokale regels van het vliegveld Venlo zijn tijdens de Nationale 'Junioren' Wedstrijd van kracht. Deze worden tijdens de briefing op de eerste wedstriiddag bekend gemaakt.

7 Deelname buiten mededinging

Voor zover capaciteit, weersomstandigheden en vliegervaring dit toelaten kan buiten mededinging worden meegevoegen, dit ter beoordeling door de wedstrijdleiding. Deze vliegers worden niet in het officiële klassement opgenomen en hebben geen invloed op de puntentelling.

Buiten mededinging vliegers zijn verplicht om bij de ochtendbriefing aanwezig te zijn.

Deze vliegers mogen op geen enkele wijze invloed uitoefenen op de deelnemers d.m.v. bijvoorbeeld samenvliegen of radiocommunicatie.

De kosten voor het buiten mededinging meevliegen bedragen €35,-. Voor elke extra start wordt het VEZC gast kabel tarief gehanteerd.

8 Jury

De samenstelling van de jury wordt op de algemene briefing bekend gemaakt.

De jury treedt in functie nadat een protest is ingediend tegen een beslissing van de wedstrijdleiding. De beslissing van de jury wordt zo spoedig mogelijk bekend gemaakt aan de wedstrijdleiding en de klager. Tegen deze beslissing is geen beroep mogelijk.

9 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.

10 Aanmelden

- De vlieger moet persoonlijk aanmelden op vrijdag 5 augustus vanaf 17:00 uur tot 19.00 uur.
- Alleen met toestemming van de wedstrijdleiding kan op de eerste wedstrijddag aanmelden vanaf 08:30 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.

De deelnemers moeten de onderstaande geldige papieren kunnen tonen;

- Paspoort of Identiteitsbewijs
- LAPL-S met lieraantekening, of een gelijkwaardig BvB.
- Een geldige medische verklaring.
- ARC, BVI en BVL van het deelnemend zweefvliegtuig.
- FAI-sportlicentie
- KNNvL lidmaatschap of een WA-verzekeringsbewijs van tenminste Euro 900.000,- bij MTOW <500kg danwel Euro 1.800.000,- bij MTOW >500 kg per geval met dekking voor zweefvliegen.

11 Vliegkaarten en files

Deelnemers dienen te beschikken over een recente versie van de ICAO vliegkaart, op papier danwel 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 NJW website beschikbaar worden gesteld.

12 Uitrusting

12.1 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.

12.2 Radio's

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 wedstrijdrequentie dient primair de veiligheid tijdens start, finish en landing, tevens 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 wedstrijdrequenties en contactfrequenties worden op de briefing bekend gemaakt.

12.3 Gyroscopische instrumenten

Wolkenvliegen is verboden. Gyroscopische instrumenten moeten worden uitgebouwd of volgens aanwijzing van de wedstrijdleiding onbruikbaar gemaakt. Het is de plicht van de vlieger/deelnemer de aanwezigheid van dergelijke instrumenten in zijn/haar vliegtuig bij inschrijving te melden.

12.4 Motorzwever (zijnde zweefvliegtuigen met zelfstarter en turbo)

Motorzwevers dienen op of voor de eerste 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 lierstart 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 lierstart.

Een motorzwever krijgt afstandpunten tot de laatste GPS-positie voordat de motor is gestart, of de verste GPS-positie voorafgaande aan dit tijdstip. De verste GPS-positie is die GPS-positie die de grootste afgelegde afstand oplevert. Het gedeelte van een wedstrijdvlucht dat valt na een onderbreking van de motorloop registratie is ongeldig.

12.5 Valscherm

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

12.6 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

12.7 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.

12.8 Flarm

Een werkende FLARM installatie is verplicht.

12.9 Transponder

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

13 Dagelijks programma

Tenzij anders bekend gemaakt moeten de vliegers om 10:00 uur aanwezig zijn op de dagelijkse briefing, waarin aan de orde komen:

- De-briefing vorige wedstrijddag en de uitreiking van de dagprijzen
- Het dagklassement en algemeen klassement met vermelding van de eventuele strafpunten
- Meteo briefing
- 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

- Finishcircle
- Soort opdracht
- Boxtijd
- QNH
- Eerst mogelijke en laatst mogelijke start.

Tevens staan op dit opdrachtformulier overige bijzonderheden vermeld zoals, indien van toepassing, max. (af)vlieghoogte, afwijkende openingstijd startlijn, opengestelde dan wel gesloten verkeersgebieden, etc.

Het opdrachtformulier is leidend, alleen de maximum afvlieghoogte kan voor het openen van de startlijn worden vergroot. De standaard opdracht is de A opdracht, er kan een alternatieve opdracht wordt uitgereikt in opvolgende volgorde; B, C, ... etc. Als wordt bepaald dat er een alternatieve opdracht gevlogen wordt dient de vlieger hiervoor te tekenen.

14 Startregelingen

14.1 Startvolgorde

De startvolgorde wordt de eerste dag door loting bepaald. Na iedere wedstrijddag wordt de volgorde volgens een vast patroon verschoven. De wedstrijdleiding kan, indien nodig, van deze volgorde afwijken.

14.2 Startleider

De aanwijzingen van de startleider moeten 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

14.3 Eerste start

Het tijdstip waarop de vliegtuigen opgesteld moeten staan (in de boxen) 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.

14.4 Latere start

Binnen de tijd die daarvoor open staat kan een deelnemer zich aanmelden voor een latere start bij de startleider. Deze houdt de aanmelding hierna nog 30 seconden open zodat een vlieger met een lager startnummer kan voorgaan. Van deze start moet direct gebruik gemaakt worden anders vervalt een startbeurt. De eerste start van een andere klasse gaat voor.

14.5 Aantal starts

Een vlieger heeft per wedstrijddag recht op vijf startbeurten. Na iedere startbeurt wordt het startnummer van de vlieger verhoogd met het aantal deelnemers in zijn klasse.

14.6 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.

14.7 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 starten voor dezelfde opdracht.

14.8 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.

14.9 Onderbreking van het startbedrijf

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

14.10 Waterballast

Het meevoeren van waterballast is niet toegestaan.

15 Afvliegen en finishen

15.1 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.

15.2 Afvliegaanvang

De afvliegaanvang vindt op zijn vroegst plaats 20 minuten nadat alle vliegers 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.

15.3 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.

15.4 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.

15.5 Afvliegsnelheid

De wedstrijdleiding kan een maximum afvliegsnelheid vaststellen op het opdrachtformulier.

15.6 Finishpunt, finishcirkel

Het finishpunt ligt in de oorsprong van de finishcirkel. De finishcirkel heeft een straal van 3km rondom het finishpunt en voor het passeren van deze cirkel geldt een minimum finish hoogte van 300m (MSL).

15.7 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.

15.8 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.

16 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 overvlogen

- De eerste area en de keerpunten of de area's van de opdracht in de juiste volgorde zijn gerond (zie ook 10.1).

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.

17 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.

18 Landingsverklaring

Een landingsverklaring hoeft niet meer te worden opgemaakt.

19 Uitslagen

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

20 Reparatie en vervanging

Indien een zweefvliegtuig tijdens de wedstrijden 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.

21 Vliegveiligheid

Binnen een straal van 5 km van de afvliegpunten wordt bij voorkeur linksom gedraaid in de thermiek. Iedere vlieger zich aanpassen 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 hemzelf en andere vliegers. Uitluisteren op wedstrijdrequentie wordt aanbevolen, ook wanneer

meerdere vliegtuigen in hetzelfde veld een buitenlanding maken.

Kunstvluchten zijn tijdens de wedstrijd verboden.

De wedstrijdleider 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.

In de briefingroom zal een zogenaamde "Safetybox" aanwezig zijn. Deze brievenbus dient voor het deponeren van opmerkingen m.b.t. de vliegveiligheid. Alle Veiligheidsopmerkingen zijn welkom op elk moment van iedere betrokkene. Ze kunnen worden gericht aan het veiligheidscommittee, de wedstrijdleider of een andere wedstrijdofficial. Dit kan ook anoniem worden gedaan.

22 Luchtvaartvoorschriften

22.1 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, hoogterestricties en andere informatie van belang voor de veiligheid. De luchtruimbegrenzungen zoals omschreven in de AIP zal bepalend zijn voor het beoordelen van schendingen.

22.2 Beoordeling

Op de briefing zal de QNH bekend worden gemaakt en de MSL hoogte in meters gerelateerd aan deze druk van relevante hoogtebegrenzungen in het wedstrijdgebied van die dag. De QNH zal worden gebruikt om te beoordelen of er overtredingen van hoogterestricties zijn gemaakt. Beoordeeld wordt de drukhoogte die van de flightrecorder wordt gelezen. In het geval dat een back-up flightrecorder zonder druksonde wordt gebruikt is de GPS hoogte bepalend. Hierop wordt dan de correctie QNH t.o.v. 1013,2 Hpa toegepast. Indien er een ijkbarogram is ingeleverd vóór aanvang van de wedstrijd dan zal deze worden gebruikt bij de beoordeling van de vluchten. Er wordt géén rekening gehouden met temperatuurcorrecties, hoogtemeterinstellingen etc.

23 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.

24 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 wedstrijdleider een eerdere maatregel **verdubbeld** toepassen.
- j) Een schending van gecontroleerde of verboden gebieden wordt als volgt bestraft:
Luchtruimschendingen worden zowel horizontaal als vertikaal 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 + afstandpenalty**.
Afstandpenalty wordt als volgt bepaald:
Eén punt per meter vertikaal, één punt per 2 meter horizontaal
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.
- k) 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 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 CW&S gemeld. De betrokkene krijgt hiervan afschrift.

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.

25 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.

26 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.

Reglement puntentelling

1 Opdrachten en begripsbepalingen

1.1 Race

Een Race is een gesloten snelheidsvlucht over een vastgesteld traject. Dit kan zijn een retourvlucht met één keerpunt, een driehoeksvlucht met twee keerpunten of een vlucht met meer dan twee keerpunten. Een Race wordt gewaardeerd volgens de formules van punt 5.3.

1.2 Assigned Area Task (AAT)

Dit is een snelheidsopdracht via Assigned Areas. Dit zijn cirkelvormige of sector-vormige 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. Tot de area behoort ook de cilinder met een straal van 500 m rondom het referentiepunt indien de area als sector is opgegeven.

Alle assigned areas moeten in de juiste volgorde worden bezocht. Voor dit type opdracht wordt door de wedstrijdleiding een minimum vluchtduur T_{min} gesteld. Een AAT wordt beoordeeld volgens de formules van punt 5.4.

1.3 Tijdsduur (T_d en T_{min})

De tijdsduur T_d 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 T_{min} gesteld. Is bij het passeren van de finishlijn de gestelde minimum vluchtduur T_{min} nog niet verstreken, dan geldt T_{min} voor het berekenen van de snelheid. Anders geldt de werkelijke vluchtduur T_d van de door de vlieger uitgevoerde opdracht.

1.4 Afstandsvlucht

Een Race of een AAT wordt automatisch een afstandsvlucht na een echte of toegekende buitenlanding. (zie ook Reglement NJW 12.4 en 16).

1.5 Afgelegde Afstand (D)

- a. Bij een voltooide Race is de lengte van de afgelegde afstand niet relevant; alle gefinishte vliegers krijgen automatisch de maximale afgelegde afstand toegewezen (R_d 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 R_d 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.
- b. Bij een voltooide AAT wordt ten behoeve van de snelheidsberekening de afgelegde afstand bepaald vanaf het gebruikte afvliegpunt, via de GPS-posities in de areas 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 (R_d 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 kilometers te maken, tenzij daarmee de gemiddelde vliegsnelheid verhoogd kan worden. Bij een onvoltooide AAT wordt de afgelegde afstand berekend vanaf het afvliegpunt via de meest optimale GPS-posities in de bezochte areas 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 R_d 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.

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 Areas, 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 areas zijn bezocht, wordt een AAT alleen op afstand gewaardeerd.

2 Meting van afstand en tijd

De afstand wordt berekend uit de GPS coördinaten van de logger, of alleen voorlopig uit de coördinaten die door de vlieger zijn opgegeven na een buitenlanding. De afstand wordt afgerond op 1 meter, de tijd op hele seconden.

3 Normindex en Handicap

De laagste index in een klasse is de normindex voor die klasse. De handicap van een vliegtuigtype is de DAeC-index van dat type gedeeld door de normindex.

4 Wedstrijddag

Een wedstrijddag is geldig wanneer aan iedere deelnemer in een klasse ten minste éénmaal de gelegenheid is geboden te starten en tenminste één van de deelnemers in die klasse een voor handicap gecorrigeerde afstand heeft afgelegd van tenminste 50 km.

5 Symbolen en formules

5.1 Symbolen (afstand in km, snelheid in km/uur).

D	Afgelegde afstand door een vlieger
Dc	Afgelegde afstand door een vlieger gecorrigeerd voor handicap
Dcm	Maximale afgelegde afstand gecorrigeerd voor handicap berekend over alle vliegers
Fm	Correctiefactor voor geleverde prestatie
Fw	Correctiefactor voor slecht weer
Fd	Correctiefactor voor afgelegde afstand (<1 indien Dcm < 250 km)
Fv	Correctiefactor voor vluchtduur (<1 indien Dcm/Vcm < 3 uur)
fx	Handicap factor
I	DAeC-index
In	Normindex (laagste waarde van de DAeC-index in een klasse)
N	Aantal vliegers dat een wedstrijdstart heeft gemaakt
N ⁵⁰	Aantal vliegers dat een afstand gecorrigeerd voor handicap heeft afgelegd van ten minste 50 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 gehandicapte afstand door de vlieger en de maximaal afgelegde gehandicapte 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
Vcm	Maximale behaalde snelheid gecorrigeerd met handicapfactor

5.2 Correctie factoren

Handicapfactor $fx = I/In$

Toepassing van de handicapfactor:

$$Dc = D / fx \text{ en } Dcm = (D / fx)_{\max}$$

$$Vc = V / fx \text{ en } Vcm = (V / fx)_{\max}$$

Fm is prestatiefactor en is de kleinste waarde van:

- $Fd = (5 Dcm - 250) / 1000$ (correctiefactor voor afgelegde afstand; $0 \leq Fd \leq 1$)
- $Fv = (400 * Dcm / Vcm - 200) / 1000$ (correctiefactor voor snelheid in relatie tot afgelegde afstand; $0 \leq Fv \leq 1$)

$F_w = 1.25 * N_{50} / N$ (correctiefactor voor slecht weer; $0 \leq F_w \leq 1$)

Weegfactoren in de formules: $R_d = D_c / D_{cm}$, $R_n = N_v / N$, $R_v = V_c / V_{cm}$ (met $2/3 \leq R_v \leq 1$)

5.3 Formules race

Voor een vlieger die buitenland: $P_u = R_d * (1 - 2/3 * R_n) * 1000$ (alleen afstandspunten)

Voor een vlieger die finisht: $P_u = \{(1 - 2/3 * R_n) + 2 * (R_v - 2/3) * R_n\} * 1000$ (afstands- en snelheidspunten)

5.4 Formules Assigned Area Task (AAT)

Zelfde formules als voor race

5.5 Wedstrijdpunten P_c

$$P_c = P_u * F_m * F_w - P_p$$

Wedstrijdpunten worden per dag afgerond op hele punten. Het totaalklassement is de som van de afgeronde wedstrijdpunten per dag.

- Wedstrijdpunten worden per dag afgerond op hele punten.
- Het totaalklassement is de som van de afgeronde wedstrijdpunten per dag.
- Iedere klasse wordt apart gescoord.
- Het totaalklassement is de som van de afgeronde wedstrijdpunten per dag.