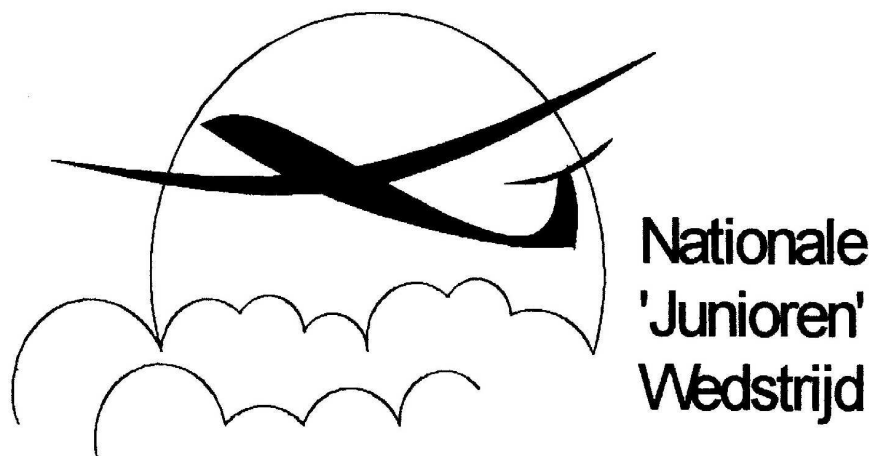


# Reglement



# 2009

Versie 2009-02 (definitief)

juli 2009

# Inhoudsopgave

<b>REGLEMENT NATIONALE 'JUNIOREN' WEDSTRIJD .....</b>	<b>4</b>
1 BIJZONDERHEDEN VAN DE WEDSTRIJD.....	4
2 DEELNAME .....	4
3 WEDSTRIJDLEIDING .....	4
4 STARTEN .....	4
5 PRIJZEN .....	4
6 VliegRegelingen en TerreinRegelingen .....	4
7 DEELNAME BUITEN MEDEDINGING.....	4
8 JURY .....	4
9 OVERMACHT.....	4
10 INBOEKEN.....	5
11 VliegKaarten .....	5
12 Uitrusting.....	5
12.1 <i>Wedstrijdnummer</i> .....	5
12.2 <i>Radio's</i> .....	5
12.3 <i>Gyroscopische instrumenten</i> .....	5
12.4 <i>Motorzwever</i> .....	5
12.5 <i>Valscherm</i> .....	6
12.6 <i>GPS Dataloggers</i> .....	6
12.7 <i>Boord computer als back-up</i> .....	6
12.8 <i>Transponder</i> .....	6
13 DAGELIJKS PROGRAMMA .....	6
14 STARTREGELINGEN.....	6
14.1 <i>Startvolgorde</i> .....	6
14.2 <i>Startleider</i> .....	6
14.3 <i>Eerste start</i> .....	6
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> .....	7
14.10 <i>Waterballast</i> .....	7
15 AFVLIEGEN EN FINISHEN.....	7
15.1 <i>Afvliegen en startlijn</i> .....	7
15.2 <i>Afvliegaanvang</i> .....	7
15.3 <i>Afvliegtijd</i> .....	7
15.4 <i>Afvlieghoogte</i> .....	8
15.5 <i>Afvliegsnelheid</i> .....	8
15.6 <i>Afvliegsluiting</i> .....	8
15.7 <i>Finishpunt, finishlijn, finishcirkel</i> .....	8
15.8 <i>Finishen</i> .....	9
15.9 <i>Tweede poging</i> .....	9
16 GPS BEWIJS VAN AFVLIEGEN, BEZOEKEN VAN KEERPUNTEN EN ASSIGNED AREAS.....	9
17 LANDINGSMELDING .....	9
18 LANDINGSVERKLARING.....	9
19 UITSLAGEN .....	10
20 REPARATIE EN VERVANGING.....	10
21 VliegVeiligheid.....	10
22 LUCHTVAARTVOORSCHRIFTEN.....	10
23 PROTESTEN.....	10
24 MAATREGELEN BIJ FOUTEN EN OVERTREDINGEN.....	11
25 INTERPRETATIE .....	11
26 SLOTBEPALING .....	11

---

<b>REGLEMENT PUNTENTELLING .....</b>	<b>12</b>
1 OPDRACHTEN EN BEGRIPSBEPALINGEN .....	12
1.1 <i>Race</i> .....	12
1.2 <i>Assigned Area Task (AAT)</i> .....	12
1.3 <i>Tijdsduur (Td en Tmin)</i> .....	12
1.4 <i>Afstandsvlucht</i> .....	12
1.5 <i>Afgelegde Afstand (D)</i> .....	12
1.6 <i>Behaalde snelheid</i> .....	13
2 METING VAN AFSTAND EN TIJD .....	13
3 NORMINDEX EN HANDICAP .....	13
4 WEDSTRIJDDAG .....	13
5 SYMBOLEN EN FORMULES .....	13
5.1 <i>Symbolen (afstand in km, snelheid in km/uur)</i> .....	13
5.2 <i>Correctie factoren</i> .....	14
5.3 <i>Formules race</i> .....	14
5.4 <i>Formules Assigned Area Task (AAT)</i> .....	14
5.5 <i>Wedstrijdpunten Pc</i> .....	14
<b>WIJZIGINGEN .....</b>	<b>15</b>

# Reglement Nationale 'Junioren' Wedstrijd

## 1 Bijzonderheden van de wedstrijd

De wedstrijd wordt georganiseerd door de Venlose Zweefvlieg Club 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 1 tot en met zaterdag 8 augustus 2009.

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.

Een tweede inzittende hoeft aan geen enkele eis te voldoen en mag gewisseld worden of weggelaten.

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

## 2 Deelname

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

## 3 Wedstrijdleiding

De organisator is de Venlose Zweefvlieg Club. De wedstrijdleiding is in handen van Robert Werts en Frank Holkamp.

## 4 Starten

Er wordt gestart door middel van een lier. De kosten zijn 10 Euro per lierstart.

## 5 Prijzen

Iedere wedstrijd dag ontvangt de winnaar in elke klasse een prijs. Na afloop 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 wedstrijd dag bekend gemaakt.

## 7 Deelname buiten mededinging

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

## 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 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 Inboeken

De vlieger moet persoonlijk inboeken op vrijdag 31 juli vanaf 17:00 uur tot 18.00 uur. Met toestemming van de wedstrijdleiding kan op de eerste wedstrijdag worden ingeboekt vanaf 08:30 uur.

De vlieger dient aan te geven in welke vliegtuigconfiguratie hij zal deelnemen en welk callsign zal worden gebruikt gedurende de wedstrijd. Deze configuratie mag na de sluiting van de inschrijving niet meer gewijzigd worden. GPS-loggers moeten zijn voorzien van het wedstrijdnummer. Vliegers en ophalers moeten een vrijwaringverklaring tekenen t.o.v. de organisatoren van de wedstrijd.

De deelnemers moeten de volgende geldige papieren kunnen tonen die kunnen worden gecontroleerd door de wedstrijdleiding:

- Paspoort of Identiteitsbewijs
- GPL met lieraantekening
- BvL, journaal en onderhoudsboek
- zendmachtiging
- FAI-sportlicentie
- betalingsbewijs van het inschrijfgeld
- Geen lid KNVvL? Dan een WA-verzekeringsbewijs van EUR 1.000.000, /geval.

## 11 Vliegkaarten

Deelnemers moeten beschikken over recente vliegkaarten, voorzien van verboden, beperkte en gecontroleerde gebieden, overeenkomend met het gebied bestreken door de ICAO-kaarten The Netherlands, Hannover en Frankfurt

## 12 Uitrusting

### 12.1 Wedstrijdnummer

Op deelnemende vliegtuigen moet een duidelijk wedstrijdnummer onder de rechtereuleg en aan weerskanten van het kielvlak zijn aangebracht. Onder de vleugel moet het, met de basis naar achteren, op 2,5 meter uit het midden zijn aangebracht en meer dan de helft van de koorde beslaan. Ook op de achterzijde van de aanhanger moet het wedstrijdnummer zijn aangebracht met tekens van tenminste 20 cm hoogte. De wedstrijdleiding heeft de bevoegdheid een wedstrijdnummer af te keuren.

### 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 de veiligheid betreffende. De wedstrijdleiding kan het radiogebruik beperken. De wedstrijdfrequentie dient primair de veiligheid tijdens start, finish en landing en tevens voor uitwisseling van berichten tussen vliegers en wedstrijdleiding. Op de wedstrijdfrequentie mag alleen het wedstrijdnummer als callsign gebruikt worden. De ophaalploeg mag niet zenden op deze frequentie.

De wedstrijdfrequenties 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.

### 12.4 Motorzwever

Motorzwevers moeten na elke vlucht een GNSS-datarecorder (hierna te noemen logger) met motorloop registratie overleggen. 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! Zelfstarters die niet op eigen vermogen starten plus zweefvliegtuigen met turbo moeten binnen 10 minuten na het ontkoppelen de motor maximaal één minuut laten lopen. Dit moet op de vluchtregistratie zichtbaar zijn. Gedurende vijf minuten na deze motorloop registratietest mag de motorzwever niet afvliegen. De logger hoeft niet recent geijkt te zijn. 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.

Ook turbo's mogen maar één keer worden gestart na elke lierstart.

### **12.5 Valscherm**

Tijdens de vlucht moet de vlieger een deugdelijk valscherm dragen.

### **12.6 GPS Dataloggers**

Het bewijs dat voldaan is aan de wedstrijdopdracht moet blijken uit de vluchtgegevens van een door de IGC goedgekeurde Flight recorder, in dit reglement logger genoemd. Loggers moeten ingesteld zijn op WGS-84 .

De uitgelezen IGC bestanden uit de logger moet na de vlucht aan de wedstrijdleiding worden aangeboden. Ook is het mogelijk de logger aan te bieden zodat de wedstrijdleiding deze kan uitlezen.

Maximaal twee loggers mogen worden gebruikt, één als primaire en één als back-up logger. De logger hoeft niet recent te zijn geijkt.

### **12.7 Boord computer als back-up**

In het geval dat de logger tijdens de vlucht heeft gefaald en de deelnemer niet over een back-up logger 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 vluchtcomputer. De wedstrijdleiding stelt vast op welke wijze de registratie wordt overgenomen. Bij aanlevering van de back-up gegevens moet ook de primaire logger (bestanden) worden ingeleverd.

### **12.8 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 strafpunten
- meteo briefing
- te volgen procedures op de grond en in de lucht
- de nieuwe opdracht

## **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) en wordt geacht te zijn gestart voor wat betreft de afvliegaanvang (zie 15.2). Indien de afvliegaanvang van een volgende klasse er niet door wordt vertraagd kan de startleider een vlieger die door overmacht niet gereed was voor de eerste start, en vliegers die de thermiekaansluiting hebben gemist, vóór die 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 gegeven op een bepaalde tijdsduur na de afvliegopening. Dit wordt op de briefing bekend gemaakt. Standaard is dat drie uur na de opening van de startlijn.

#### **14.7 Buitenlanding en motorgebruik**

Vliegers die landen buiten de grenzen van het vliegveld, of gebruik hebben gemaakt van de motor later dan 10 minuten na de start, mogen niet opnieuw starten voor dezelfde opdracht.

Transport na een buitenlanding moet over de weg geschieden. Hiervan kan door de wedstrijdleiding ontheffing worden verleend.

#### **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 dit niet, dan wordt hij geacht te zijn gestart voor wat betreft 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 Afvliegen en startlijn**

Op het afvliegpunt begint de wedstrijdvlucht.

Afvliegpunten op Venlo is: hangaar Venlose Zweefvliegclub.

Indien nodig wordt er een tweede afvliegpunt ingesteld.

Afvliegen geschiedt door het oversteken van de startlijn in de richting van het eerste (zie ook 15.3).

De startlijn heeft een lengte van 5000 meter met het afvliegpunt als middelpunt.

#### **15.2 Afvliegaanvang**

De afvliegaanvang vindt plaats 15 minuten nadat alle vliegers in een klasse een startbeurt hebben gehad (zie 14.3 en 14.8). De afvliegaanvang wordt aangekondigd op de wedstrijdrequentie. De wedstrijdleider kan de afvliegaanvang uitstellen ter wille van de veiligheid of om de deelnemers in een klasse gelijke kansen te geven.

#### **15.3 Afvliegtijd**

De afvliegtijd is de GPS-tijd behorende bij de laatste GPS-positie voor de afvlieglijn. Meer dan éénmaal afvliegen is toegestaan. Een nieuwe passage van de startlijn met het duidelijke oogmerk de opdracht opnieuw te vliegen maakt een eerdere poging ongeldig.

Afvliegsluiting vindt plaats 15 minuten na de laatste startmogelijkheid (zie ook 15.4). Afvliegen na deze tijd geeft als afvliegtijd de tijd van de afvliegsluiting. De afvliegtijd is de tijd van de laatste door de logger geregistreerde positie voor de afvlieglijn.

De eventueel aangekondigde resterende tijd tot lijnopening moet gezien worden als een indicatie.

**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 AMSL opgegeven (QNH op de hoogtemeter). Een verlaging van de maximale afvlieghoogte moet via een nieuwe opdracht.

**15.5 Afvliegsnelheid**

De maximale grondsnelheid waarmee de startlijn mag worden gepasseerd bij het afvliegen is 160 km/h, tenzij anders op het opdrachtformulier staat vermeld.

**15.6 Afvliegsluiting**

Afvliegsluiting vindt plaats 15 minuten na de laatste startmogelijkheid (zie 14.6).

**15.7 Finishpunt, finishlijn, finishcirkel**

Het finishpunt ligt op het midden van de finishlijn, of in de oorsprong van de finishcirkel.

De finishlijn begint op een vastgesteld punt, is 1000 m lang en staat haaks op het laatste been van de opdracht.

De finishcirkel heeft een straal van 3km rondom het finishpunt.

### 15.8 Finishen

Een Race of AAT eindigt nadat het vliegtuig de finishlijn geheel is gepasseerd in de juiste richting boven 100 meter hoogte. 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.

Tijdens de landing mag de finishlijn beneden de 100 meter gepasseerd worden. Dit mag ook rollend geschieden, maar uitsluitend voortbewogen door luchtkrachten, de zwaartekracht en de traagheidskracht. Na het passeren van de finishlijn 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 finishlijn abrupte snelheidsveranderingen of richtingsveranderingen te maken, met name steil optrekken.

### 15.9 Tweede poging

Na een voltooide wedstrijdvlucht mag zonder tussenlanding een volgende poging worden gedaan om de wedstrijdopdracht te vervullen. Dit moet direct aan de wedstrijdleiding worden gemeld. De poging die de meeste punten oplevert wordt in het dagklassement opgenomen.

## 16 GPS bewijs van afvliegen, bezoeken van keerpunten en Assigned Areas

Uit de registratie van de logger moet blijken op welk tijdstip het vliegtuig de afvliegcilinder heeft verlaten en dat de keerpunten of de areas van de opdracht in de juiste volgorde zijn bezocht (zie ook 10.1). Bewijs van bezoeken van een keerpunt of afvliegpunt wordt geleverd door de aanwezigheid van ten minste één GPS-positie of een rechte lijn tussen twee GPS posities in de cilinder met een straal van 500m respectievelijk 1000m rond de coördinaten van het keerpunt resp. afvliegpunt. Op 500m afstand rondom deze cilinder kan ook nog worden "bezocht", maar dit wordt bestraft met maximaal 100 punten. Een area is bezocht wanneer tenminste één GPS-positie of een rechte lijn tussen twee GPS posities 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. Het zelfde geldt bij het starten van de motor en ook voor een wedstrijdvlucht die wordt afgebroken om een buitenlanding te voorkomen. Deze zogenaamde "GPS buitenlanding" levert voor de vlieger de meeste punten op.

Een registratie onderbreking van 10 minuten is toegestaan behalve:

- bij het afvliegen en het bezoeken van keerpunten of areas,
- in de omgeving van verboden gebieden indien tijdens de onderbreking het verboden gebied binnengevlogen zou kunnen zijn,
- tijdens de motorloop registratie van motorzwevers.

Nabij afvliegpunt, keerpunten, areas en finishlijn dient de logger bij voorkeur elke 4 sec, liefst elke 2 sec een positie vast te leggen.

## 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 totaalklassement zal zo spoedig mogelijk, doch niet later dan tijdens de briefing van de volgende wedstrijdopdracht, worden bekendgemaakt.

## 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 123.35 MHz wordt aanbevolen, ook wanneer meerdere vliegtuigen in hetzelfde veld een buitenlanding maken. Kunstvluchten zijn tijdens de wedstrijd verboden. De wedstrijdleader kan de vlieghoogte beperken rond de afvliegpunten en keerpunten. Een veiligheidscommissie die op initiatief van de wedstrijdleiding wordt samengesteld neemt klachten over onveilig vliegen in ontvangst. Deze commissie kan vliegers aanspreken op onveilig vlieggedrag en indien nodig bij de wedstrijdleiding aandringen op maatregelen.

## 22 Luchtvaartvoorschriften

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, hoogte-restricties en andere informatie van belang voor de veiligheid.

## 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) Bij overschrijden van de hoogtebeperking c.q. snelheidsbeperking zoals deze is gesteld bij het afvliegen; **één(1)** punt per meter en **één(1)** punt per km/u.
- 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) **Twee minuten extra vliegtijd** voor landen op het vliegveld zonder finishlijnpassage na een voltooide opdracht.
- e) **100** wedstrijdpunten voor afvliegen van een verkeerd afvliegpunt; afvliegen tussen 0 en 500m buiten de afvliegcilinder; afvliegen tussen 0 en 500 meter buiten de uiteinden van een afvlieglijn; het bezoeken van een keerpunt tussen 0.5 km en 1 km.
- 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 de dag voor motorzwevers die geen 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.

## 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 (zie ook Reglement NJW 17). 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 $D_m < 250$ km)
Fv	correctiefactor voor vluchtduur ( $<1$ indien $D_m/V_{cm} < 3$ 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
Pd	afstandspunten van de vlieger
Pp	strafpunten
Pu	dagpunten van de vlieger
Pv	snelheidspunten 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  $f_x = l/l_n$

Toepassing van de handicapfactor:

$$D_c = D / f_x \text{ en } D_{cm} = (D / f_x)_{\max}$$

$$V_c = V / f_x \text{ en } V_{cm} = (V / f_x)_{\max}$$

$F_m$  is prestatiefactor en is de kleinste waarde van:

- $F_d = (10 D_{cm} - 500) / 1000$  (correctiefactor voor afgelegde afstand;  $0 \leq F_d \leq 1$ )
- $F_v = (400 * D_{cm} / V_{cm} - 200) / 1000$  (correctiefactor voor snelheid in relatie tot afgelegde afstand;  $0 \leq F_v \leq 1$ )

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

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.

## Wijzigingen

Versie	Datum	Wijzigingen
2002-01	21 juli 2002	Reglement van NK overgenomen <ul style="list-style-type: none"> <li>• Junioren data en medewerkers toegevoegd</li> <li>• Doel wedstrijd veranderd</li> <li>• Snelheidsafhankelijke handicap verwijderd</li> <li>• Gevlogen afstand wordt gehandicapt</li> <li>• Minimale afstand 50 km</li> <li>• Correctiefactor voor afgelegde afstand veranderd: Fd &lt;1 indien Dcm &lt; 150</li> <li>• Correctiefactor voor snelheid in relatie tot afstand veranderd: Fv &lt; 1 indien Dcm / Vcm &lt; 3 uur</li> </ul>
2002-02	07 augustus 2002	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Puntentelling: Correctiefactoren: N100 veranderd in N50</li> <li>• Puntentelling: V123 uit lijst met symbolen gehaald</li> <li>• Kosten protest gewijzigd naar EUR 25,-</li> <li>• Puntentelling: Formule prestatiefactor Fd gewijzigd</li> </ul>
2003-01	28 april 2003	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Data aangepast voor NJW 2003</li> <li>• Inschrijfgeld gewijzigd naar EUR 140,-</li> <li>• Vliegkaarten: Shell en Generallkarte verwijderd van lijst benodigde kaarten</li> </ul>
2004-01	01 juni 2004	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Data aangepast voor NJW 2004</li> <li>• Inschrijfgeld gewijzigd naar EUR 145,-</li> <li>• 12.6 GPS dataloggers aangepast. Alleen IGC loggers toegestaan.</li> <li>• 12.7 Boordcomputer als back-up toegevoegd.</li> </ul>
2005-01	20 april 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Data aangepast voor NJW 2005</li> <li>• Inschrijfgeld gewijzigd naar EUR 150,-</li> <li>• Wedstrijdleider gewijzigd</li> </ul>
2005-02	27 juli 2005	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Paragraaf 1: Foutieve datum NJW gecorrigeerd.</li> <li>• Paragraaf 10: Tijdstip inboeken gewijzigd.</li> <li>• Paragraaf 15.1: Afvliegcilinder vervangen door startlijn.</li> <li>• Paragraaf 15.2: Uitleggen grondteken weggehaald.</li> </ul>
2006-01	31 maart 2006	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Data aangepast voor NJW 2006</li> <li>• Wedstrijdleider gewijzigd</li> </ul>
2007-01	15 juli 2007	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Data aangepast voor NJW 2007</li> <li>• Hoofdstuk 4: Startgeld toegevoegd</li> <li>• Hoofdstuk 10: RPL(G) verwijderd</li> <li>• Hoofdstuk 15.3 Afvliegcilinder in afvlieglijn verandert Melden afvliegtijd verwijderd.</li> <li>• Hoofdstuk 15.4: Grondteken startlijn verwijderd</li> <li>• Hoofdstuk 15.5: Finishcilinder toegevoegd</li> <li>• Hoofdstuk 15.6: Finishcilinder toegevoegd</li> <li>• Hoofdstuk 18: Landingsverklaring gewijzigd</li> <li>• Hoofdstuk 21: Linksom cirkelen = aanbeveling</li> <li>• Hoofdstuk 24: Maatregelen bij fouten en overtredingen gewijzigd.</li> <li>• Hoofdstuk 25 en 26: Overgenomen uit NK reglement</li> </ul>

2008-01	15 juli 2008	<ul style="list-style-type: none"><li>• Data aangepast voor NJW 2008</li><li>• Hoofdstuk 10 controle van papieren</li><li>• Hoofdstuk 12.6 inleveren IGC bestanden toegestaan</li><li>• Hoofdstuk 12.8 verplichting voeren Mode-S transponder</li><li>• Hoofdstuk 15.6 verplicht melden afvliegtijd is verwijderd</li></ul>
2009-01	15 juli 2009	<ul style="list-style-type: none"><li>• Data aangepast voor NJW 2009</li><li>• Hoofdstuk 12.4 uitbreiding zelfstart en turbo's</li><li>• Hoofdstuk 15.4 Toegevoegd afvlieghoogte</li><li>• Hoofdstuk 15.5 Toegevoegd afvliegsnelheid</li></ul>
2009-02	25 juli 2009	<ul style="list-style-type: none"><li>• Hoofdstuk 24 Maatregelen bij fouten en overtredingen gewijzigd</li></ul>