

Reglement



1 Inhoud

1	INHOUD	2
2	ALGEMENE BEPALINGEN	4
2.1	BRONVERSIE REGLEMENT	4
2.2	AANSPRAKELIJKHEID EUROGLIDE ORGANISATIE.....	4
3	DEFINITIES	5
3.1	ZWEVER EN MOTORZWEVER	5
3.2	VLUCHT	5
3.3	ZWEEFVLUCHT	5
3.4	WEDSTRIJDVLUCHT	5
3.5	VERPLAATSING.....	6
3.6	VERPLAATSINGSKOSTEN.....	6
3.7	STARTKOSTEN.....	7
3.8	KREDIET	8
3.9	BEERCAN.....	8
4	ORGANISATIE	9
4.1	ANNULERING VAN DE WEDSTRIJD.....	9
4.2	ORGANISATIE	9
4.3	WEDSTRIJDLEIDING	9
4.4	JURY.....	9
4.5	PROTESTEN	9
5	DEELNAME	10
5.1	INSCHRIJFGELD	10
5.2	VLIEGERS EN OPHALERS	10
5.3	ZWEVERS EN MOTORZWEVERS	10
6	AGENDA VAN DE WEDSTRIJD	11
6.1	WEDSTRIJDBRIEFING	11
6.2	VLIEGVELDBRIEFING	11
6.3	EERSTE WEDSTRIJDDAG	11
6.4	OPENING VAN DE WEDSTRIJD	11
6.5	LAATSTE WEDSTRIJDDAG	11
6.6	PRIJSUITREIKING	11
7	PARCOURS	12
7.1	OPDRACHTEN.....	12
7.2	INGREEP WEDSTRIJDLEIDING TIJDENS DE RACE	14
8	KLASSERING	15
8.1	KLASSES.....	15
8.2	BEKENDMAKING UITSLAG.....	15
9	RAPPORTAGES EN BEWIJSVOERING VAN WEDSTRIJDVLUCHTEN	16
9.1	RAPPORTAGES.....	16
9.2	BEWIJSVOERING VAN DE WEDSTRIJDVLUCHTEN.....	16
10	BEGIN VAN DE WEDSTRIJD	17
10.1	OPENEN VAN DE WEDSTRIJD	17
10.2	DE EERSTE VLUCHT STARTEN OP EEN FORMEEL STARTVLIEGVELD.....	17
10.3	DE RACE AANVANGEN DOOR MIDDEL VAN EEN VERPLAATSING	18

11 ONDERWEG	19
11.1 ALGEMEEN.....	19
11.2 POSITIEMELDINGEN	19
11.3 BERICHTEN VAN DE WEDSTRIJDLEIDING	19
11.4 STARTVOLGORDE	19
11.5 BEGINPUNT WEDSTRIJDVLUCHT.....	19
11.6 RONDEN VAN KEERPUNTEN	20
12 FINISH (AANKOMST).....	22
12.1 VLIEGEND FINISHEN.....	22
12.2 FINISH DOOR MIDDEL VAN EEN VERPLAATSING.....	22
12.3 OVERHANDIGEN BEWIJSMATERIAAL	22
13 AANVULLEND REGLEMENT VOOR MOTORZWEVERS	23
13.1 MAXIMAAL TWEE WEDSTRIJDVLUCHTEN PER VLUCHT.	23
13.2 BEPERKING OP ÉÉN DAG VOOR ZELFSTARTERS.....	23
14 STRAFBEPALINGEN	24

2 Algemene bepalingen

2.1 *Bronversie reglement*

Dit is versie 2.0 van het reglement voor Euroglide 2016.

Deze nederlandse versie is exact gelijk aan versie 1.0. De verhoging van het versienummer heeft slechts te maken met het aanpassen van de engelse vertaling.

Bij het uitkomen van nieuwe versies worden alle deelnemende teams hiervan op de hoogte gesteld. De laatste versie van het reglement is beschikbaar op www.euroglide.nl.

Het Nederlandse reglement is bepalend bij strijdigheid met anderstalige versies.

2.2 *Aansprakelijkheid Euroglide organisatie*

De organisatie van de Euroglide alsmede de Eindhovense Aeroclub zweefvliegcombinatie en de Venlose Zweefvliegclub, hun besturen en/of hun bestuursleden sluiten uitdrukkelijk iedere aansprakelijkheid uit voor iedere schade, hoe ook genaamd, ieder lichamelijk letsel of de gevolgen daarvan aan haar leden of deelnemers van de wedstrijd.

3 Definities

3.1 Zwever en Motorzwever

Zwever: Een zweefvliegtuig zonder motor.

Motorzwever: Een zweefvliegtuig met motor, zowel zelfstartend als met een thuisbrengmotor.

3.2 Vlucht

De loggertrace tussen een start en een landing. Het begin en het eind van de vlucht worden gemarkeerd door respectievelijk het **startpunt** (de plaats van take off) en het **landingspunt** (de plaats waar geland is).

Het startpunt en landingspunt zijn verder in dit document gereserveerde woorden en worden dus slechts in deze context gebruikt.

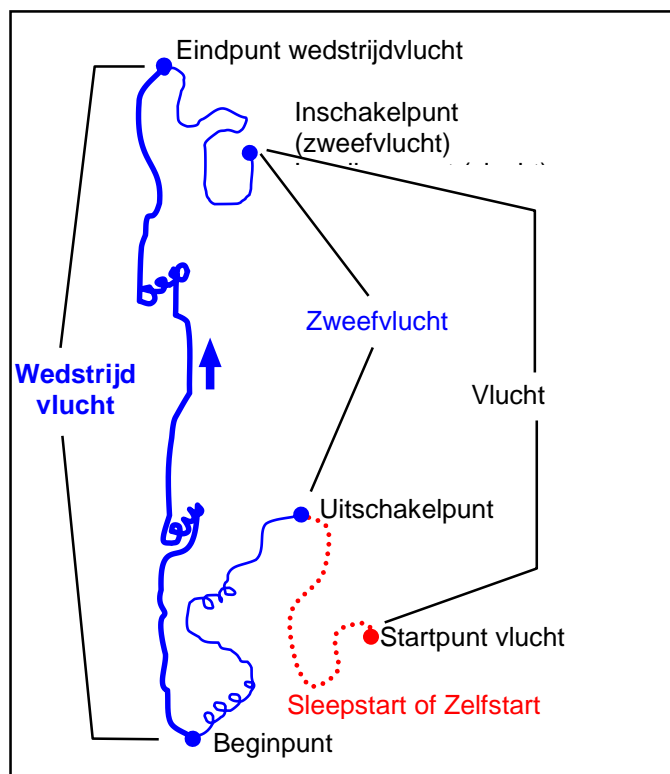
3.3 Zweefvlucht

Een zweefvlucht is het deel van de **vlucht** waarbij niet gesleept of gelierd wordt en (voor motorzwevers) waarbij de motor niet ingeschakeld is.

Het begin van een zweefvlucht wordt het **uitschakelpunt** genoemd. Dat is dus de plaats waar de lierstart of de sleepstart eindigt of de motor wordt uitgeschakeld.

Het eind van een zweefvlucht wordt het **inschakelpunt** genoemd. Dat is de plaats waar geland wordt of de motor wordt ingeschakeld.

Het uitschakelpunt en het inschakelpunt zijn verder in dit document gereserveerde woorden en worden dus slechts in deze context gebruikt.



3.4 Wedstrijdvlucht

Een wedstrijdvlucht is gelijk aan een **zweefvlucht** of gelijk aan een deel van een **zweefvlucht**.

Het **beginpunt** en het **eindpunt** van een wedstrijdvlucht zijn vrij te kiezen punten op de loggertrace van een **zweefvlucht**. Hierbij dient de wedstrijdvlucht te voldoen aan een van de twee volgende eisen:

- De afstand (in rechte lijn) tussen het beginpunt en eindpunt van een wedstrijdvlucht bedraagt **minimaal 50 km**,
- of
- De **zweefvlucht** die de wedstrijdvlucht bevat heeft een duur van minimaal **60 minuten**.

Het beginpunt en eindpunt zijn verder in dit document gereserveerde woorden en worden slechts in deze context gebruikt.

3.5 Verplaatsing

Een verplaatsing is de afstand (in rechte lijn) tussen het eindpunt van een **wedstrijdvlucht** en

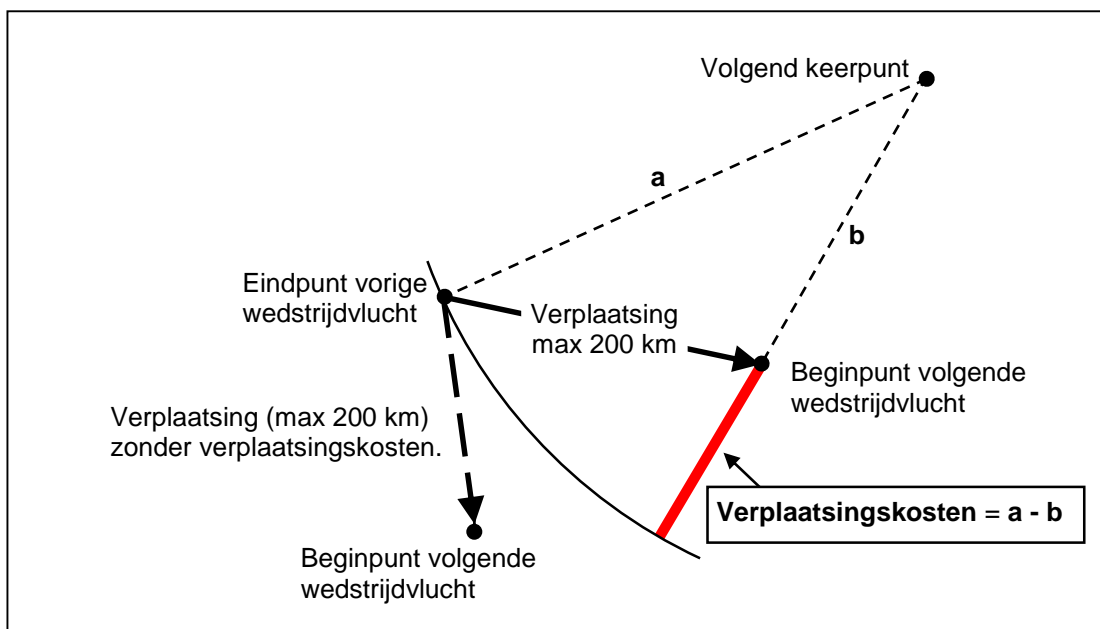
- het beginpunt van de daarop volgende **wedstrijdvlucht**
of
- het finishpunt, indien gefinished wordt door middel van een verplaatsing.

Een verplaatsing mag nooit meer dan 200 km bedragen.

3.6 Verplaatsingskosten

Er is sprake van verplaatsingskosten indien door een verplaatsing de afstand tot het volgende keerpunt (of finishpunt) is verminderd.

De verplaatsingskosten worden uitgedrukt in kilometers en zijn gelijk aan deze afstandsvermindering tot het volgende keerpunt (of finishpunt). De verplaatsingskosten zijn nul indien door de verplaatsing de afstand tot het volgende keerpunt (of finishpunt) groter is geworden of gelijk is gebleven. Zie het figuur hieronder.



Merk op dat het **vorige** keerpunt niet voorkomt in de definitie van verplaatsingskosten.

3.7 Startkosten

Indien een zweefvlucht een wedstrijdvlucht bevat, geldt het volgende:

Bij een sleepstart of zelfstart (motorzwevers) is de normaal toegestane maximale hoogte van het uitschakelpunt ("starthoogte") **600 meter boven terreinniveau** van het vliegveld waar gestart is. Bij een lierstart gelden geen hoogtebeperkingen.

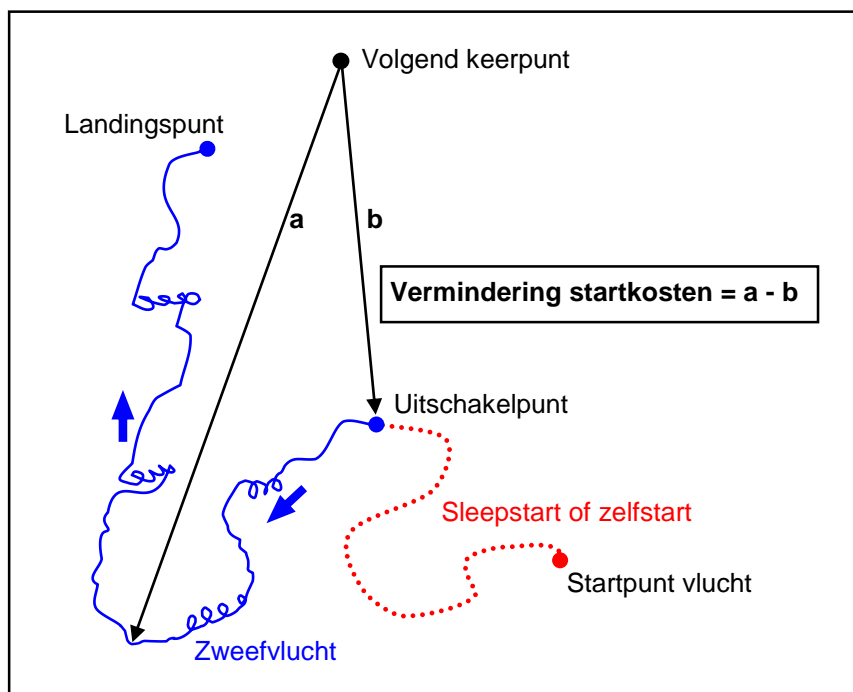
Men kan kiezen voor een uitschakelpunt hoger dan 600 meter boven terreinniveau van het startvliegveld, doch hier zijn **startkosten** aan verbonden, uitgedrukt in kilometers. De startkosten zijn 20 kilometer per 500 meter extra hoogte of een deel daarvan.

Sleepstart of zelfstart	
Starthoogte	Startkosten
0 m – 600 m	0 km
601m – 1100 m	20 km
1101 m – 1600 m	40 km
etc	

Merk op dat het uitschakelpunt gedefinieerd is als het begin van een zweefvlucht (paragraaf 3.3). Daarmee is de **starthoogte dus gekoppeld aan het begin van een zweefvlucht en niet gekoppeld aan het begin van een wedstrijdvlucht.**

Startkosten verminderen door "terug" te vliegen.

Indien tijdens de **zweefvlucht** de afstand tot het volgende keerpunt (of finishpunt) groter is dan de afstand van het uitschakelpunt tot het volgende keerpunt ("terug vliegen"), wordt dit verschil tussen deze twee afstanden in mindering gebracht op de startkosten. Hierbij wordt afgerond op hele kilometers. Startkosten kunnen niet negatief worden.



3.8 Krediet

Elk team heeft een hoeveelheid **krediet**, uitgedrukt in kilometers. Bij de aanvang van de wedstrijd is de hoeveelheid krediet afhankelijk van de DAEC handicap, volgens onderstaande tabel.

DAEC handicap	Krediet bij aanvang van de wedstrijd
< 100	380 km
100	380 km
101	373 km
102	365 km
103	350 km
104	350 km
105	343 km
106	335 km
107	328 km
108	320 km
109	313 km
110	305 km
111	298 km
112	290 km
113	283 km
114	275 km
115	268 km
116	260 km
117	253 km
118	245 km
119	238 km
120	230 km
121	223 km
122	215 km
123	208 km
124	200 km
125	193 km

Verplaatsingskosten en **startkosten** worden in mindering gebracht op het **krediet**.

Krediet kan men straffeloos gebruiken, echter de hoeveelheid krediet mag niet negatief worden. Er zijn geen mogelijkheden om het krediet te verhogen.

3.9 Beercan

Cilindervormig gebied met als middelpunt een keerpunt en een straal van 1 kilometer. De beercan is onbegrensd in de hoogte.

4 Organisatie

4.1 *Annulering van de wedstrijd*

De organisatie behoudt zich het recht voor om de Euroglide te annuleren indien er minder dan 10 deelnemende teams zijn of bij 'overmacht'. In dit geval zullen reeds betaalde inschrijfgelden, ter beoordeling van de organisatie, deels worden geretourneerd.

4.2 *Organisatie*

De organisatie is verantwoordelijk voor de voorbereiding van de wedstrijd. De voorbereiding van de wedstrijd is afgerond aan het einde van de wedstrijdbriefing.

Leden van de organisatie:

- Han Teunissen (voorzitter en penningmeester)
- Anton Poortman (tasksetting en webmaster)
- Joeri Bierings (lid)
- Maarten Robben (public relations)
- Rob van Heeswijk (veldorganisatie)
- Mathilde van Lieshout (lid)
- Robert Werts (lid)
- Gerrit Knoop (lid)
- Stefan Knoop (tweede Penningmeester)
- Bas van Hertom (IT en webmaster)
- Thomas van Heeswijk (assistent veldorganisatie)

4.3 *Wedstrijdleiding*

De wedstrijdleiding is verantwoordelijk voor de begeleiding en afhandeling van de wedstrijd. Tevens geeft hij leiding bij de controle van de rapportage van de deelnemende teams. Eventueel kan hij ingrijpen in de wedstrijd en de race wijzigen (zie ook paragraaf 7.3). De wedstrijdleiding kan eventuele straffen of boetes opleggen aan deelnemende teams, of kan een team diskwalificeren.

Leden van de wedstrijdleiding:

- Bas van Hertom
- Rob van Heeswijk

4.4 *Jury*

De jury is verantwoordelijk voor de behandeling van ingediende protesten, eventuele interpretatie van de wedstrijdregels, kan eventuele straffen of boetes opleggen aan deelnemende teams, of kan een team diskwalificeren. De jury hoort eventueel alle bij een jurygeval betrokkenen. Een uitspraak van de jury is bindend en onherroepelijk.

De jury is samengesteld uit:

1. De benoemde juryvoorzitter.
2. Een niet aan de race deelnemende zweefvlieger.
3. Een per jurygeval te benoemen aan de race deelnemende vlieger.

4.5 *Protesten*

Een protest dient schriftelijk te worden ingediend bij één van beide vaste leden van de jury en dient vergezeld te gaan van een bedrag van Euro 50,-. Dit bedrag wordt aan de protesterende partij teruggegeven zodra door de jury beslist wordt dat van een reëel protest sprake is.

Protesten kunnen worden ingediend tot uiterlijk twee weken na de bekendmaking van de voorlopige uitslag.

5 Deelname

5.1 *Inschrijfgeld*

Het inschrijfgeld bedraagt Euro 200,- per team. De kosten voor starts en landingsgelden zijn voor rekening van het team.

5.2 *Vliegers en ophalers*

Uitsluitend ervaren zweefvliegers mogen aan de race deelnemen. De organisatie en de wedstrijdleiding hebben hierin eventueel een beslissende stem.

Meerdere vliegers op één toestel is toegestaan. Vlieger(s) en ophaler(s) vormen samen een wedstrijdteam.

Het wordt aanbevolen dat vliegers en ophalers een adequate persoonlijke verzekering afsluiten.

5.3 *Zwevers en Motorzwevers*

Alle typen moderne (kunststof) zwevers en motorzwevers zijn toegelaten, zowel eenzitters als tweezitters.

Het verwisselen of vervangen van zweefvliegtuigen tijdens de Euroglide is niet toegelaten. Het veranderen van de configuratie (winglets en spanwijdte) van het zweefvliegtuig tijdens de wedstrijd is niet toegelaten.

Elk zweefvliegtuig dient voorzien te zijn van een wedstrijdnummer conform de FAI-regels.

Elk zweefvliegtuig dient een correct functionerende VHF Radio zend/ontvanger, een GPS-ontvanger en een Mode S transponder mee te voeren. Een IGC logger is verplicht voor controle van de wedstrijdvluchten.

Teams dienen zorg te dragen dat wettelijke aansprakelijkheid verzekerd is.

6 Agenda van de wedstrijd

6.1 *Wedstrijdbriefing*

Zondag 19 juni 2016; 17:00 uur

In het clubhuis van de Venlose Zweefvlieg Club

Verplicht voor alle deelnemers

6.2 *Vliegveldbriefing*

Elk formeel startvliegveld van de Euroglide kent een veldbriefing voor elke vliegdag. Deze briefings zijn verplicht voor alle deelnemers die vanaf dit vliegveld willen starten. Details over deze briefings worden op de wedstrijdbriefing bekend gemaakt.

6.3 *Eerste wedstrijddag*

Maandag 20 juni 2016

6.4 *Opening van de wedstrijd*

Per klasse kan de wedstrijd gesloten, beperkt geopend of volledig geopend zijn. Dit wordt door de wedstrijdleiding bepaald en bekend gemaakt via de communicatiekanalen van de wedstrijdleiding.

Zie hoofdstuk 10 voor verdere details.

6.5 *Laatste wedstrijddag*

Zaterdag 2 juli 2016

Tot einde daglichtperiode (AIP): finish van deelnemers door de lucht.

6.6 *Prijsuitreiking*

Op een nader te bepalen dag en tijdstip in september of oktober 2016.

7 Parcours

7.1 Opdrachten

Venlo is het formele startvliegveld voor alle klassen.

Venlo is het finishpunt voor alle klassen.

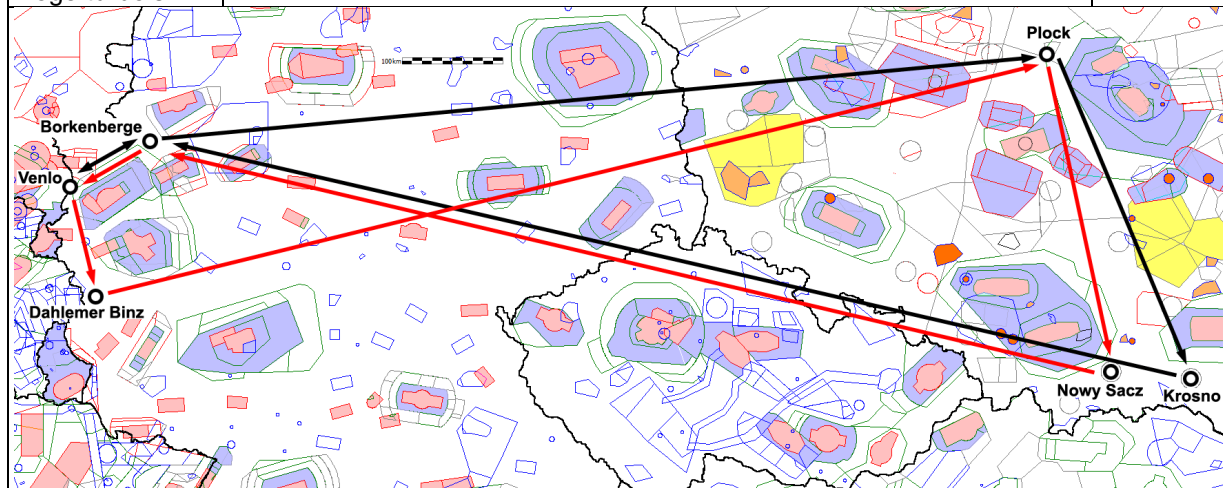
Coördinaten

Naam	Soort	Code	Land	Coördinaten [Min Deg]
Venlo	Zweefvliegstrib	-	Nederland	51 21,78 N 006 12,97 E
Borkenberge	ARP	EDLB	Duitsland	51 46,80 N 007 17,30 E
Münster Telgte	ARP	EDLT	Duitsland	51 56,67 N 007 46,42 E
Porta Westfalica	ARP	EDVY	Duitsland	52 13,27 N 008 51,80 E
Dahlemer Binz	ARP	EDKV	Duitsland	50 24,33 N 006 31,73 E
Schweighofen	ARP	EDRO	Duitsland	49 01,90 N 007 59,40 E
Ingelfingen Bühlhof	ARP	EDGI	Duitsland	49 19,30 N 009 39,82 E
Plock	ARP	EPPL	Polen	52 33,72 N 019 43,18 E
Krosno	ARP	EPKR	Polen	49 40,98 N 021 44,02 E
Nowy Sacz	ARP	EPNL	Polen	49 44,73 N 020 37,42 E
Leszno	ARP	EPLS	Polen	51 50,10 N 016 31,32 E
Vrchlabi	ARP	LKVR	Tsjechie	50 37,45 N 015 38,78 E

* ARP = Aerodrome Reference Point

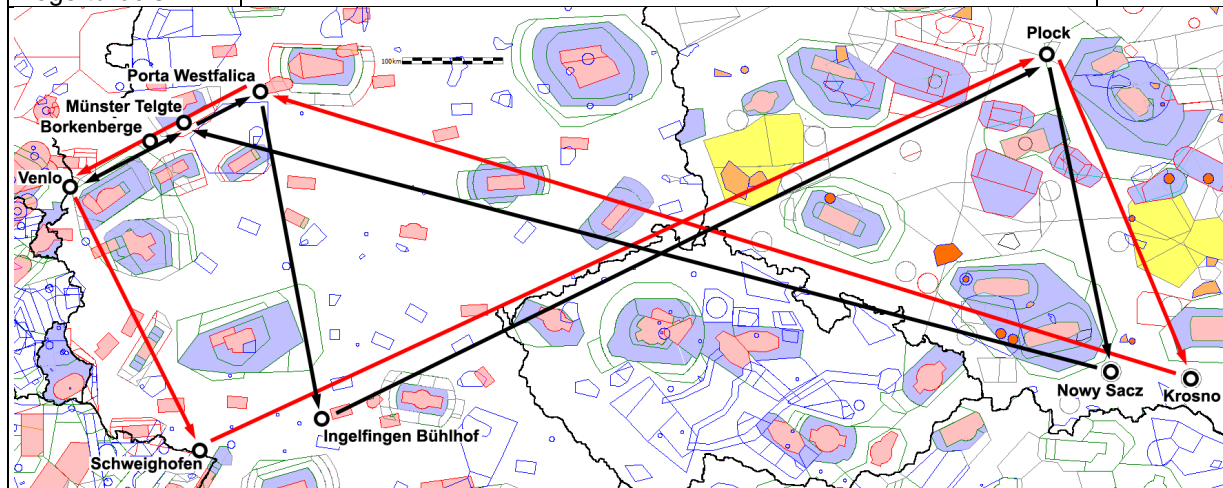
Standaard opdracht

Zweefvliegtuigen en Zelfstarters	Venlo, Borkenberge, Plock, Krosno, Borkenberge, Venlo	2417 km
Lage turbo's en Hoge turbo's	Venlo, Dahlemer Binz, Plock, Nowy Sacz, Borkenberge, Venlo	2422 km

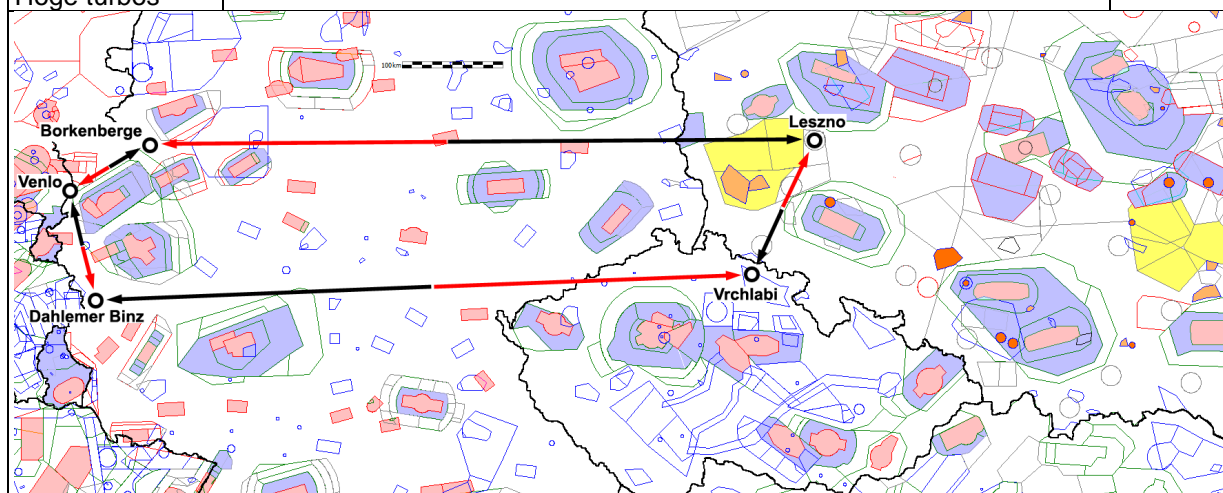


Grote opdracht

Zweefvliegtuigen en Zelfstarters	Venlo, Porta Westfalica, Ingelfingen Bühlhof, Plock, Nowy Sacz, Münster Telgte, Venlo	2702 km
Lage turbo's en Hoge turbo's	Venlo, Schweighofen, Plock, Krosno, Porta Westfalica, Venlo	2698 km

**Kleine opdracht**

Zweefvliegtuigen en Zelfstarters	Venlo, Borkenberge, Leszno, Vrchlabi, Dahlemer Binz, Venlo	1623 km
Lage Turbos en Hoge turbos	Venlo, Dahlemer Binz, Vrchlabi, Leszno, Borkenberge, Venlo	1623 km



In principe wordt de standaard opdracht gevlogen.

Indien de weersverwachting daartoe aanleiding geeft, kan de wedstrijdleiding per klasse besluiten om de grote variant of de kleine variant voor te schrijven. Dat besluit wordt uiterlijk bekend gemaakt voordat de wedstrijd voor de betreffende klasse beperkt wordt geopend en is bindend voor alle teams van die klasse.

Indien omstandigheden daartoe aanleiding geven, kan de wedstrijdleiding het formele startvliegveld, keerpunten en/of het finishpunt wijzigen voordat de wedstrijd beperkt is geopend. Elke wijziging nadat de wedstrijd beperkt is geopend, wordt beschouwd als een ingreep, zie paragraaf 7.2

7.2 Ingrep wedstrijdleiding tijdens de race

In een bijzondere situatie (bijvoorbeeld bij langdurig slecht weer op de route over een groot gebied) is de wedstrijdleiding gerechtigd om de race te wijzigen of maatregelen te nemen, die een succesvol verloop van de Euroglide bevorderen.

In een dergelijk geval worden alle teams van een of meerdere klassen via de Euroglide communicatiekanal(en) geïnformeerd over de ingrep. Vanaf dan geldt een eventueel gewijzigde race voor alle teams van een of meerdere klassen.

8 Klassering

8.1 Klassen

Er wordt gevlogen in vier klassen:

Klasse	Definitie
Zweefvliegtuigen	Zweefvliegtuigen zonder hulpmotor
Lage turbo's	Turbo motorzweefvliegtuigen met een DAEC handicap kleiner dan of gelijk aan 111
Hoge turbo's	Turbo motorzweefvliegtuigen met een DAEC handicap groter dan 111
Zelfstarters	Zelfstartende motorzweefvliegtuigen

Voor motorzweefvliegtuigen geldt een aanvulling op het reglement, zie hoofdstuk 13.

De **klassering** per klasse is

- 1) Volgorde van binnenkomst van de teams waarvoor de wedstrijd een snelheidsrace is.
- 2) De volgorde van afgelegde trajectlengte van de teams waarvoor de wedstrijd is verworden tot een afstandsvlucht.

8.2 Bekendmaking uitslag

Direct na de aankomst van de teams op het finishpunt worden de **aankomsttijden** vermeld op de Euroglide site. Dat is slechts een indicatie van de klassering omdat de vluchtgegevens dan nog niet gecontroleerd zijn.

Na eerste controle van de loggerbestanden wordt een **voorlopige uitslag** gepubliceerd op de Euroglide site. We streven er naar deze uitslag binnen drie weken na de laatste wedstrijddag te publiceren.

Hierna is er nog twee weken de gelegenheid voor het indienen van eventuele **protesten**.

De **definitieve uitslag** wordt uiterlijk bekend gemaakt tijdens de prijsuitreiking.

9 Rapportages en bewijsvoering van wedstrijdvluchten

9.1 Rapportages

Ten behoeve van de controle op het correct toepassen van de wedstrijdregels door de wedstrijdleiding en voor de teams zelf onderweg, is een nauwgezette en volledige rapportage verplicht van alle wedstrijdvluchten.

Van elke wedstrijdvlucht dient een aparte regel ingevuld te worden in het teamlogboek. Verder dient elke vlucht voorzien te zijn van een bewijsvoering (zie paragraaf 9.2).

In het teamlogboek dient het volgende vermeld te worden:

- naam team + teamnummer

En voor elke **wedstrijdvlucht**:

- Volgnummer van de wedstrijdvlucht
- Datum
- Bestandsnaam van het loggerbestand
- Het tijdstip van het beginpunt en het tijdstip van het eindpunt van de wedstrijdvlucht.
- De gewonnen hoogte door de sleep of zelfstart van de zweefvlucht die de wedstrijdvlucht bevat. Voor motorzwevers kan dit ook de gewonnen hoogte zijn tussen de twee zweefvluchten die de wedstrijdvluchten bevatten (zie paragraaf 13.1). Eventuele vermindering van startkosten door "terugvliegen".
- Eventueel gerond(e) keerpunt(en).

Voor het team zelf zijn er kolommen beschikbaar om de verplaatsing, verplaatsingskosten, startkosten en het nog beschikbaar krediet te noteren.

9.2 Bewijsvoering van de wedstrijdvluchten

Voor de bewijsvoering van vluchten die wedstrijdvluchten bevatten **is het gebruik van een IGC logger verplicht**. De sampletijd mag maximaal **20 seconden** bedragen.

Het ontkoppelpunt van een sleepstart (ofwel het uitschakelpunt) moet op de loggertrace duidelijk zichtbaar zijn. Het is aan de vlieger om door middel van de loggertrace **overtuigend bewijs te leveren waar er ontkoppeld is**. Het wordt daarom aanbevolen om direct na ontkoppelen een 360 graden bocht te vliegen met typische thermiek helling en snelheid.

Motorzwevers met een thuisbrengmotor dienen **binnen 20 minuten na de start de motor ongeveer 60 seconden te laten lopen** ter controle achteraf van de juiste werking van de loggerregistratie. Dit geldt ook voor zelfstartende motorzwevers indien zij niet op eigen kracht starten. Deze motorloop is niet van invloed op de zweefvlucht of wedstrijdvlucht zoals beschreven in paragraaf 3.3 en 3.4.

Van elke wedstrijdvlucht die vermeld is in het teamlogboek dient de loggerfile te worden ingeleverd.

Loggerfiles dienen aangeleverd te worden in IGC-formaat én het originele formaat van de logger, per email of op pc geformatteerde cd-rom, usb-stick of SD kaart.

10 Begin van de wedstrijd

10.1 Openen van de wedstrijd

Per klasse geldt het volgende:

De wedstrijd kan **gesloten**, **beperkt geopend** of **volledig geopend** zijn. Tenzij anders bekend gemaakt door de wedstrijdleiding is de wedstrijd gesloten.

Indien de wedstrijd is **gesloten** mogen er geen **vluchten** plaatsvinden die wedstrijdvluchten (gaan) bevatten.

Als de wedstrijd **beperkt open** is, mogen er slechts **vluchten** plaatsvinden met als startpunt een **formeel startvliegveld**. In principe verklaart de wedstrijdleiding de wedstrijd beperkt open wanneer de **eerste start** op het formele startvliegveld plaats vindt. Zij kan hiervan afwijken als de omstandigheden daar aanleiding toe geven.

Als de wedstrijd **volledig open** is, mogen er ook **vluchten** plaatsvinden met een startpunt anders dan het formele startvliegveld. In principe verklaart de wedstrijdleiding de wedstrijd volledig open wanneer de **laatste start** op het formele startvliegveld plaats vindt. Zij kan hiervan afwijken als de omstandigheden daar aanleiding toe geven.

Uitzondering:

Er zijn geen beperkingen voor de starttijd en het startpunt van de **vlucht** die de eerste wedstrijdvlucht bevat indien de **eerste wedstrijdvlucht**

- 1) begint op een tijdstip nadat de wedstrijd **volledig** geopend is en
- 2) begint op een afstand kleiner of gelijk aan 5 kilometer van het formele startvliegveld

Het tijdstip van beperkte opening en het tijdstip van volledige opening worden direct bekend gemaakt via de communicatiekanalen van de wedstrijdleiding.

Houd er rekening mee dat de (weers)situatie op het formele startvliegveld bepalend is voor de beslissingen van de wedstrijdleiding ten aanzien van het beperkt en volledig openen van de wedstrijd. De wedstrijdleiding zal (en kan) geen rekening houden met teams die de eerste vlucht niet starten op het formele startvliegveld.

10.2 De eerste vlucht starten op een formeel startvliegveld

Elke klasse kent een formeel startvliegveld van de race. Op deze formele startvliegvelden worden door de wedstrijdleiding startfaciliteiten georganiseerd. Teams die willen starten op een formeel startvliegveld dienen aanwezig te zijn op de **veldbriefing** van het formele startvliegveld.

De **startvolgorde** op een formeel startvliegveld is in oplopende volgorde van de DAeC-handicapfactor en wordt bekendgemaakt tijdens de **veldbriefing** van het formele startvliegveld. Deelnemers van andere klassen dan waarvoor het formele startvliegveld bedoeld is, starten na de betreffende klasse(s).

Er mogen op de eerste wedstrijddag meerdere starts worden gemaakt. Er is **geen startlijn** of iets dergelijks; er wordt aangenomen dat alle vliegtuigen van een klasse tegelijk gestart zijn.

Bij de start op het formele startvliegveld van de wedstrijd is het beginpunt van de wedstrijdvlucht gelijk aan de coördinaten van het formele startvliegveld van de wedstrijd, zoals vermeld in paragraaf 7.1. Indien lokale omstandigheden daartoe aanleiding geven kan door de wedstrijdleiding hiervan worden afgeweken. Dat geldt ook voor de maximale starthoogte. Eventuele afwijkingen worden op de veldbriefing bekend gemaakt.

10.3 De race aanvangen door middel van een verplaatsing

Het formele startvliegveld van de superveelhoek wordt beschouwd als het eindpunt van een (virtuele) wedstrijdvlucht. Dit betekent dat de race aangevangen kan worden met een verplaatsing. In dat geval is het beginpunt van de eerste wedstrijdvlucht dus niet gelijk aan het formele startvliegveld van de betreffende klasse.

11 Onderweg

11.1 Algemeen

Het is ter bepaling van de vlieger(s) waar hij/zij tijdens de wedstrijd landingen uitvoert. Indien niet op een vliegveld geland wordt, of indien op een vliegveld geland wordt waar niet gestart kan worden, zal men zich naar een (ander) vliegveld dienen te begeven. Het type vervoer van het vliegtuig is vrij. Bijvoorbeeld per aanhanger, ferry sleep, gewone zweefvlucht, op eigen motorkracht voor motorzwevers, of combinaties hiervan.

De vlieger is aansprakelijk voor eventuele kosten (of kosten bij schade) bij een landing. De teams dienen zelf ter plekke startmiddelen te regelen.

11.2 Positiemeldingen

Elke avond, tot uiterlijk 22:00 dient elk team via de **mobiele website** van de Euroglide www.euroglide.nl/mob zijn positie door te geven aan de wedstrijdleiding, ook als men die dag niet gevlogen heeft. Als positie geeft men het vliegveld door waar geland is of waar de volgende dag de volgende vlucht aan zal vangen.

Slechts in uitzonderingsgevallen is de wedstrijdleiding telefonisch beschikbaar voor positiemeldingen.

Details over het gebruik van de mobiele website zijn beschikbaar op het "General info" blad dat uiterlijk op de wedstrijdbriefing wordt uitgedeeld.

11.3 Berichten van de wedstrijdleiding

Om de wedstrijd in goede banen te leiden en eventueel in te grijpen, dient de wedstrijdleiding in staat te zijn berichten te sturen naar alle (gewenste) teams. Hierbij worden twee soorten berichten onderscheiden:

- Berichten ter kennisgeving, die geen bevestiging van de teams vereisen.
- Berichten die bevestiging van de teams vereisen.

Ieder team is verplicht elke avond na 22:00 kennis te nemen van berichten van de wedstrijdleiding op de mobiele website www.euroglide.nl/mob en deze berichten zo nodig te bevestigen.

Details over het gebruik van de mobiele website zijn beschikbaar op het "General info" blad dat uiterlijk op de wedstrijdbriefing wordt uitgedeeld.

11.4 Startvolgorde

Indien meerdere deelnemende teams op één vliegveld willen starten, gaat het team met de laagste handicap voor, mits het team startklaar is. Bij gelijke handicap gaat het team dat het eerst op het vliegveld is gearriveerd voor. De deelnemers dienen daar zelf op toe te zien.

11.5 Beginpunt wedstrijdvlucht

Indien het beginpunt van de wedstrijdvlucht volgens in paragraaf 3.4 vermelde definities aanvangt binnen 5 kilometer van de (AIP) gepubliceerde coördinaten van het vliegveld waar de vlucht gestart is, mogen ook de coördinaten van het vliegveld als beginpunt van de wedstrijdvlucht genomen worden. Het team is dus vrij om te kiezen wat het beste uitkomt.

11.6 Ronden van keerpunten

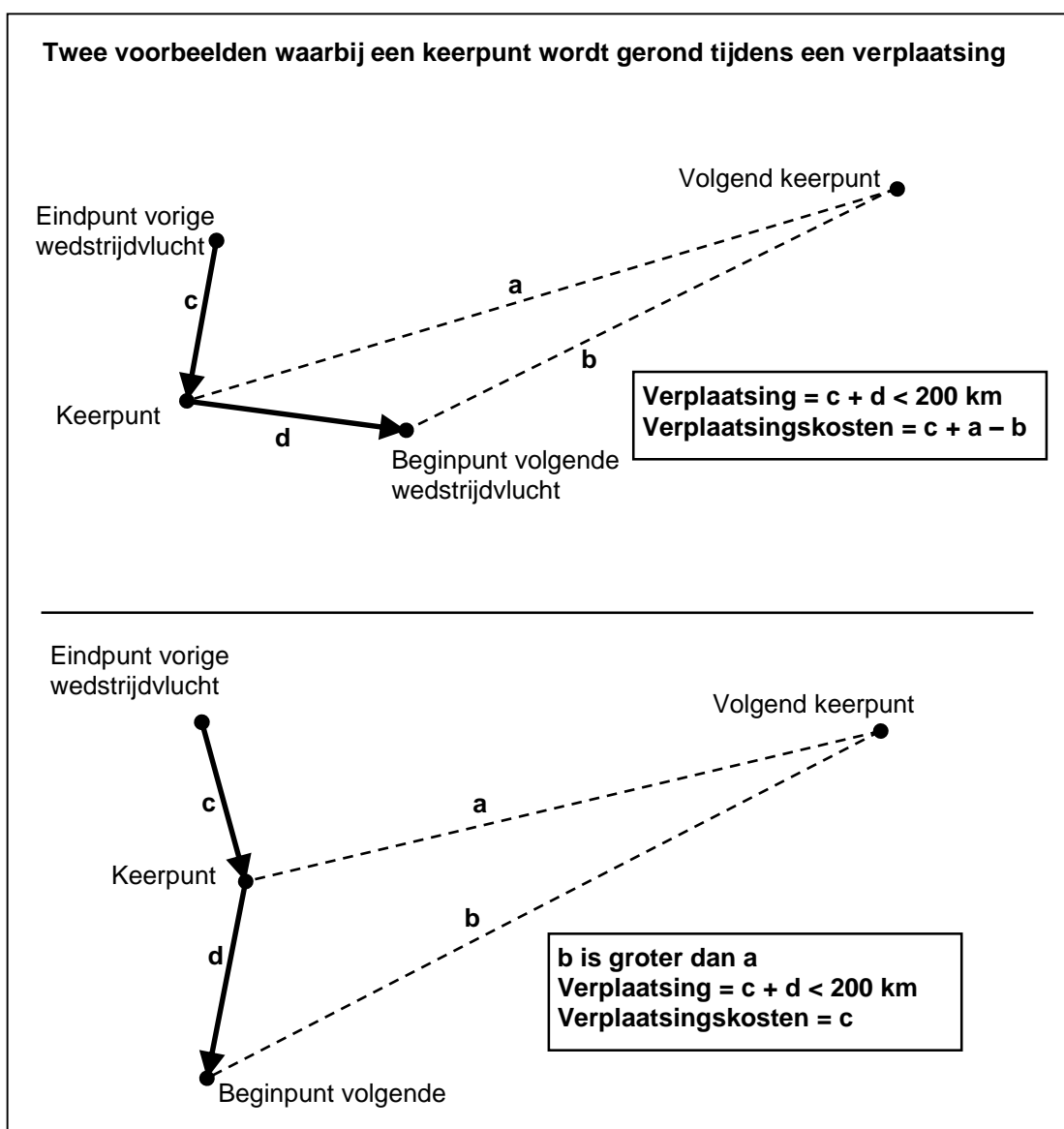
Keerpunten kunnen op drie manieren gerond worden.

1) Tijdens een wedstrijdvlucht door de beercan.

Het is niet verplicht om op de keerpunten te landen. Bij het ronden van keerpunten in de lucht dient de loggerfile aan te tonen dat men zich in de beercan van het keerpunt bevonden heeft. Indien er geen fix in de beercan heeft plaatsgevonden dient de interpolatie tussen twee opeenvolgende fixes de grens van de beercan te doorsnijden.

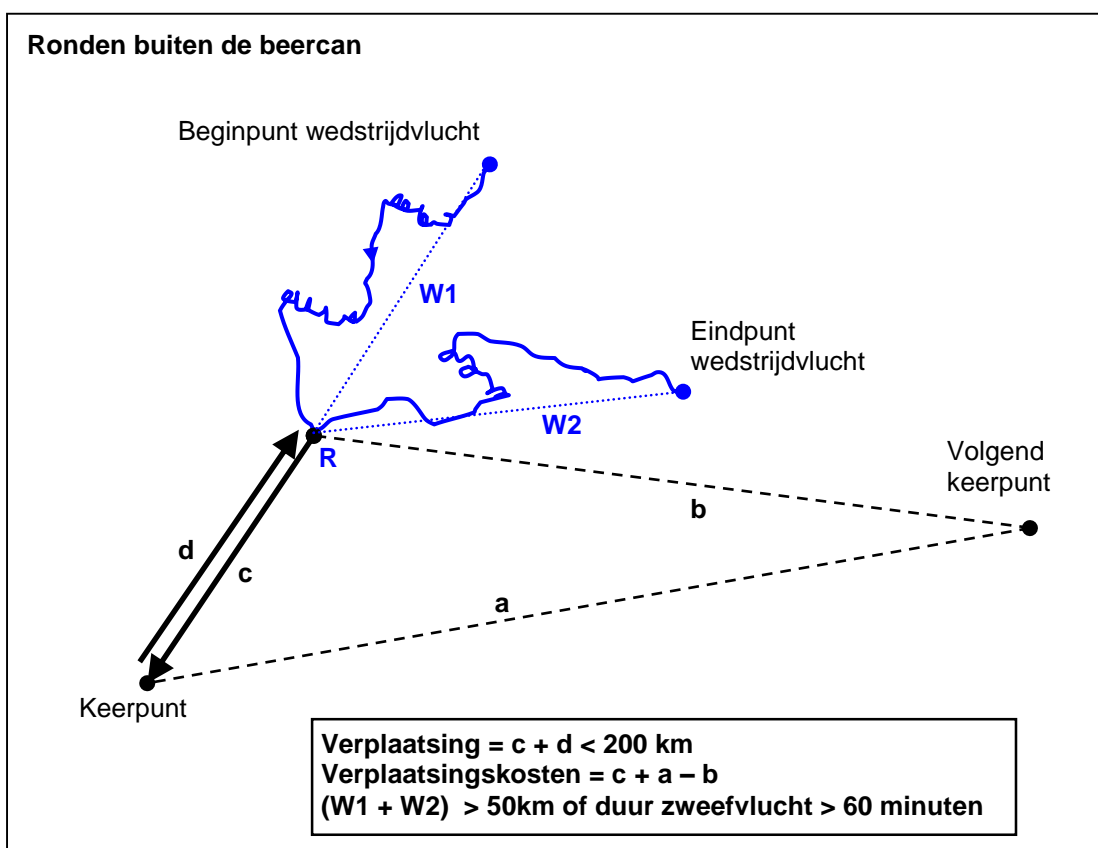
2) Tijdens een verplaatsing (ofwel tussen twee wedstrijdvluchten)

Door middel van een verplaatsing mag een keerpunt gerond worden. Hierbij worden de verplaatsing en de verplaatsingskosten via het keerpunt berekend. Het is niet verplicht om zich daadwerkelijk naar het keerpunt te begeven.



3) Tijdens een wedstrijdvlucht buiten de beercan

Tijdens een wedstrijdvlucht is het mogelijk om buiten de beercan een keerpunt te ronden. Vanaf het meest gunstige punt op de loggertrace (zie R in de figuur hieronder) wordt een verplaatsing verondersteld via het keerpunt (c en d in de figuur). De gewone regels voor een verplaatsing en de verplaatsingskosten gelden. De wedstrijdvlucht wordt gesplitst in twee wedstrijdvluchten. De minimale lengte van deze wedstrijdvluchten (zie paragraaf 3.4) geldt echter in dit geval voor de som van de lengte van de beide wedstrijdvluchten ($W1 + W2$), zoals aangegeven in de figuur. Ook tellen beide wedstrijdvluchten ($W1$ en $W2$) als 1, voor de regel dat een vlucht maximaal twee wedstrijdvluchten mag bevatten (paragraaf 13.1).



Bepaling van verplaatsingskosten tijdens de race.

Indien men tijdens de race niet de mogelijkheid heeft om de aan de hand van de loggertrace het meest optimale beginpunt en eindpunt van de wedstrijdvlucht te bepalen (bijvoorbeeld met een laptop) is het zaak om tijdens het vliegen de afstand naar het volgende keerpunt te monitoren en de kleinste en grootste afstand naar het volgende keerpunt te noteren. Vanwege de belasting in de cockpit (bijvoorbeeld bij eenzitters) is het niet verplicht de coördinaten van het beginpunt en eindpunt van een wedstrijdvlucht op te geven in het teamlogboek.

12 Finish (aankomst)

12.1 *Vliegend finishen*

Er kan vliegend gefinished worden tot einde daglichtperiode (AIP) op de laatste wedstrijddag.

Bij vliegend finishen is het binnenvliegen van de beercan van het finishpunt bepalend voor de finishtijd. De gewone regels voor wedstrijdvluchten zijn van toepassing. Er zijn dus geen uitzonderingsregels voor de laatste wedstrijdvlucht.

Regels betreffende het finish-vliegveld vermeld tijdens de wedstrijdbriefing dienen strikt te worden nageleefd.

12.2 *Finish door middel van een verplaatsing*

Als finish van de race mag ook een verplaatsing worden genomen. Indien er voldoende krediet beschikbaar is voor de verplaatsingskosten en de verplaatsing niet groter is dan 200 kilometer, wordt de finishtijd als volgt vastgesteld:

Vanaf het tijdstip en eindpunt van de laatste wedstrijdvlucht wordt men geacht dezelfde dag of de dagen daarna, tussen 10:00 en 21:00 uur lokale tijd met een snelheid van 10 km per uur het resterende traject te hebben afgelegd.

Voorbeeld:

Gegevens van het eindpunt van de laatste wedstrijdvlucht:

- Tijdstip = 19:30

- Afstand tot finishpunt: 75 km

75 km komt overeen met 7,5 uur, waarvan 1,5 uur van 19:30 tot 21:00 op dezelfde dag en 6 uur van 10:00 tot 16:00 de volgende dag.

De finishtijd dus 16:00 de volgende dag.

Indien de verplaatsingskosten het nog beschikbare krediet overschrijden, wordt bij finish door middel van een verplaatsing deze overschrijding van de totale trajectlengte afgetrokken. De wedstrijd is dan voor het betreffende team een afstandsvlucht en de finishtijd is dan niet van belang.

Ook indien na de laatste wedstrijdvlucht meer dan 200 km verplaatst wordt, is de finishtijd niet meer van belang. Als daarbij het resterende krediet groter of gelijk is aan de verplaatsing wordt wel de complete trajectlengte gescoord (mits de voorgaande wedstrijdvluchten en bijbehorende verplaatsingen reglementair zijn verlopen natuurlijk).

Merk op dat bij finishen door middel van een verplaatsing, de verplaatsing per definitie gelijk is aan de verplaatsingskosten.

12.3 *Overhandigen bewijsmateriaal*

De originelen van het teamlogboek en de loggerfiles dienen binnen 72 uur na het finishtijdstip per e-mail, per post of persoonlijk te worden overhandigd aan de wedstrijdleiding.

13 Aanvullend reglement voor motorzwevers

13.1 *Maximaal twee wedstrijdvluchten per vlucht.*

Per vlucht is het toegestaan om **meerdere zweefvluchten** te realiseren.

Per vlucht is het toegestaan om **maximaal twee wedstrijdvluchten** te realiseren.

Voor het deel van de vlucht - met (eventueel deeltijds) ingeschakelde motor - tussen de twee zweefvluchten waarin de wedstrijdvluchten zijn gerealiseerd, geldt dat de **gewonnen hoogte maximaal 400 meter** mag bedragen.

Voor elke 500 meter meer of een deel daarvan wordt 20 km startkosten in rekening gebracht.

Ook nu kunnen de startkosten verminderd worden door "terug te vliegen", zoals beschreven in paragraaf 3.7.

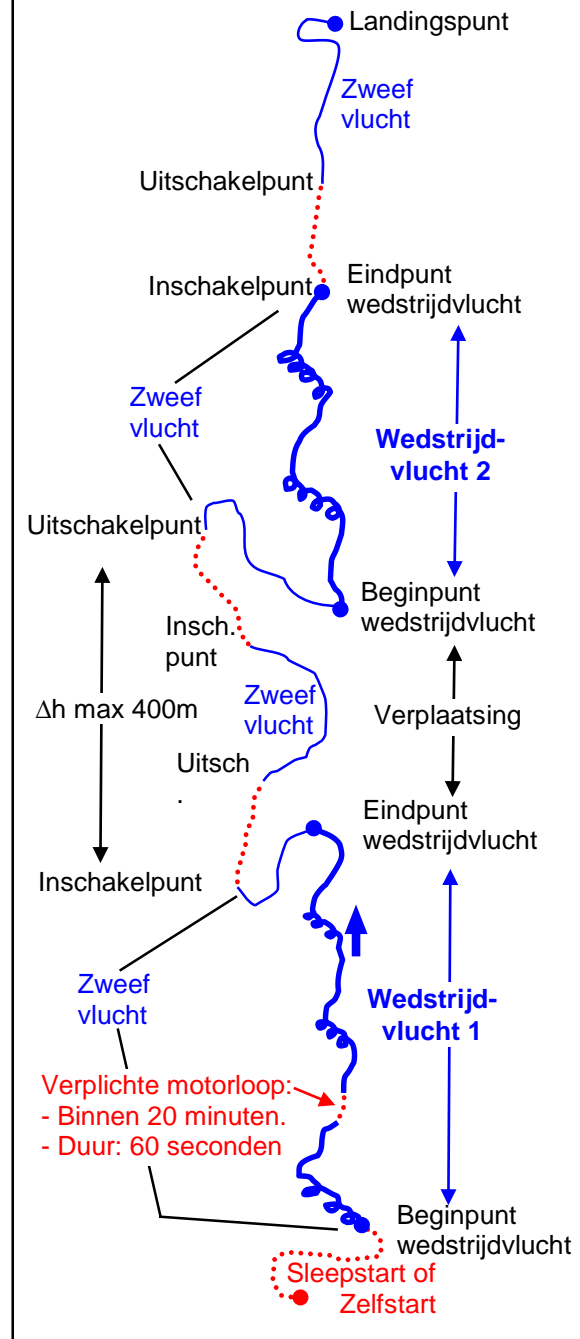
13.2 *Beperking op één dag voor zelfstarters*

Voor vluchten die wedstrijdvluchten bevatten geldt op **één dag** het volgende.

- Slechts de eerste start mag uitgevoerd worden door middel van een zelfstart.
- Het is wel toegestaan om meerdere zelfstarts te maken vanaf het vliegveld waarop de eerste zelfstart is uitgevoerd, mits tussen de verschillende zelfstarts geen wedstrijdvlucht heeft plaats gevonden.
- Indien er voor de tweede maal een zelfstart (uitgevoerd op een ander vliegveld dan waarop de eerste zelfstart is uitgevoerd) wordt gemaakt, mag er die dag geen wedstrijdvlucht meer plaats vinden. Een zelfstart voor een ferry aan het eind van de dag kan dus altijd gemaakt worden.

Deze regel blijft gehandhaafd, ondanks het scheiden van zelfstarters en turbo's in verschillende klassen.

Voorbeeld van een vlucht met een motorzwever. Er zijn 4 zweefvluchten en 2 wedstrijdvluchten. Tijdens de vlucht is de motor 4 maal gestart.



14 Strafbepalingen

#	Overtreding	Strafbepaling
1	Verplaatsing groter dan 200 km	<ul style="list-style-type: none"> • Wedstrijdvluchten na de overtreding worden nog steeds gewaardeerd voor het klassement. • De wedstrijd is geen snelheidsrace meer, maar slechts een afstandsvlucht.
2	Overschrijding van het krediet	<ul style="list-style-type: none"> • Wedstrijdvluchten na de overtreding worden nog steeds gewaardeerd voor het klassement. • De wedstrijd is geen snelheidsrace meer, maar slechts een afstandsvlucht.
3	Niet kunnen overleggen van voldoende bewijs van een (wedstrijd)vlucht (bijvoorbeeld door falende apparatuur)	<ul style="list-style-type: none"> • De wedstrijdvlucht wordt niet als wedstrijdvlucht beschouwd. Het gevolg hiervan kan zijn dat overtreding 1) en/of 2) begaan worden.
4	Het niet op tijd inleveren van de bewijsvoering na de finish	<ul style="list-style-type: none"> • De finish wordt dan pas geacht te hebben plaatsgevonden op het moment van inleveren. Na 15 juli 2016 worden geen bewijsvoeringen meer geaccepteerd.
5	In alle overige gevallen	<ul style="list-style-type: none"> • Strafbepaling ter beoordeling aan de wedstrijdleiding of de jury.

Toelichting

Overtreding 1) en 2) geven dus de mogelijkheid om delen van het traject met slecht weer over te slaan.

Bij 1) en 2) ziet men af van de snelheidsrace.

Bij 2) wordt bovendien automatisch de totale trajectlengte verkleind, met als gevolg dat niet meer het maximale aantal kilometers gescoord kan worden.