

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	WEDSTRIJDLIEDING	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	RAPPORTAGES EN BEWIJSVOERING VAN WEDSTRIJDVLUCHTEN	12
7.1	RAPPORTAGES	12
7.2	BEWIJSVOERING VAN DE WEDSTRIJDVLUCHTEN	12
8	BEGIN VAN DE WEDSTRIJD	13
8.1	OPENEN VAN DE WEDSTRIJD	13
8.2	DE -EERSTE VLUCHT STARTEN OP EEN FORMEEL STARTVLIEGVELD	13
8.3	DE RACE AANVANGEN DOOR MIDDEL VAN EEN VERPLAATSING	14
9	ONDERWEG	15
9.1	ALGEMEEN	15
9.2	POSITIEMELDINGEN	15
9.3	BERICHTEN VAN DE WEDSTRIJDLIEDING	15
9.4	STARTVOLGORDE	15
9.5	BEGINPUNT WEDSTRIJDVLUCHT	15
9.6	RONDEN VAN KEERPUNTEN	16

Reglement Euroglide 2018

10	FINISH (AANKOMST)	18
10.1	VLIEGEND FINISHEN	18
10.2	FINISH DOOR MIDDEL VAN EEN VERPLAATSING	18
10.3	OVERHANDIGEN BEWIJSMATERIAAL	18
11	AANVULLEND REGLEMENT VOOR MOTORZWEVERS	19
11.1	MAXIMAAL TWEE WEDSTRIJDVLUCHTEN PER VLUCHT.	19
11.2	BEPERKING OP ÉÉN DAG VOOR ZELFSTARTERS	19
12	STRAFBEPALINGEN	20

Bijlage:

In april 2018 wordt een bijlage gepubliceerd met als inhoud het gedetailleerde parcours met relevante gegevens.

2 Algemene bepalingen

2.1 Bronversie reglement

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 Venlo Eindhoven ZweefvliegClub, haar bestuur en/of haar 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.

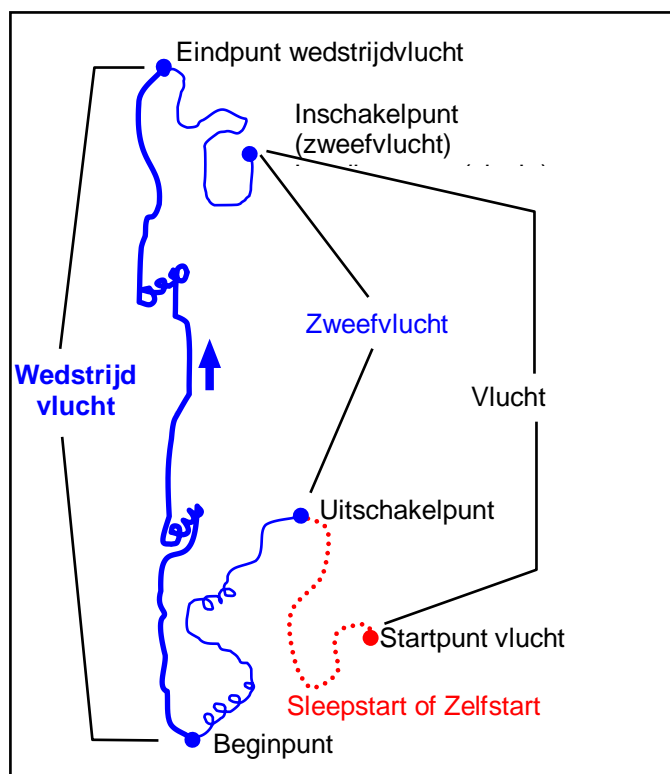
3.3 Zweefvlucht

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

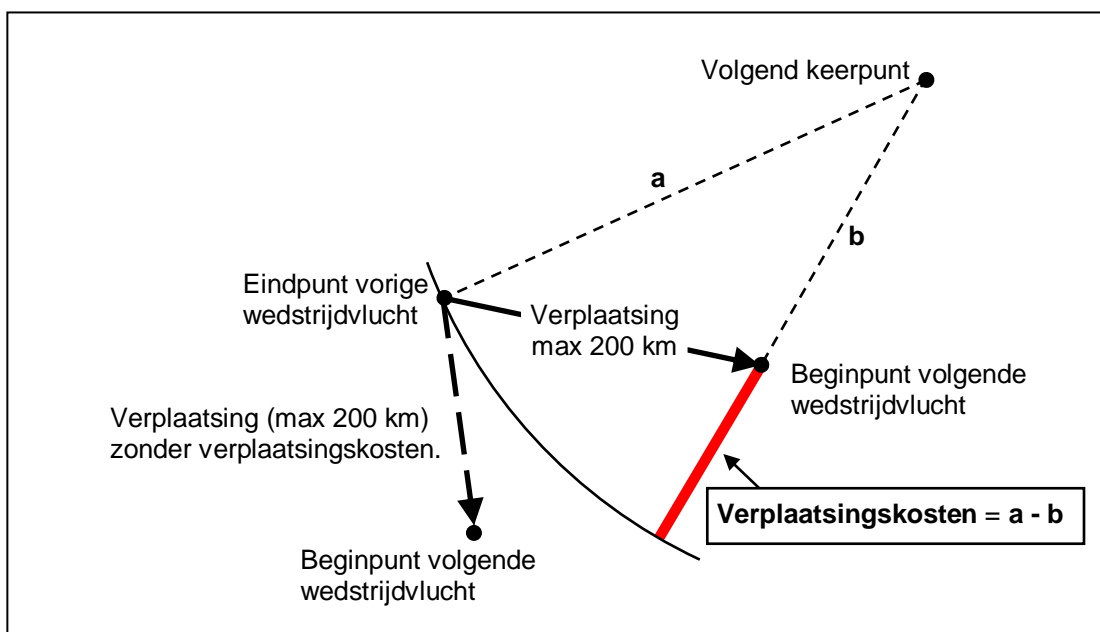
- het beginpunt van de daarop volgende **wedstrijdvlucht**
of
- het finishpunt, indien gefinished wordt door middel van een verplaatsing.

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.

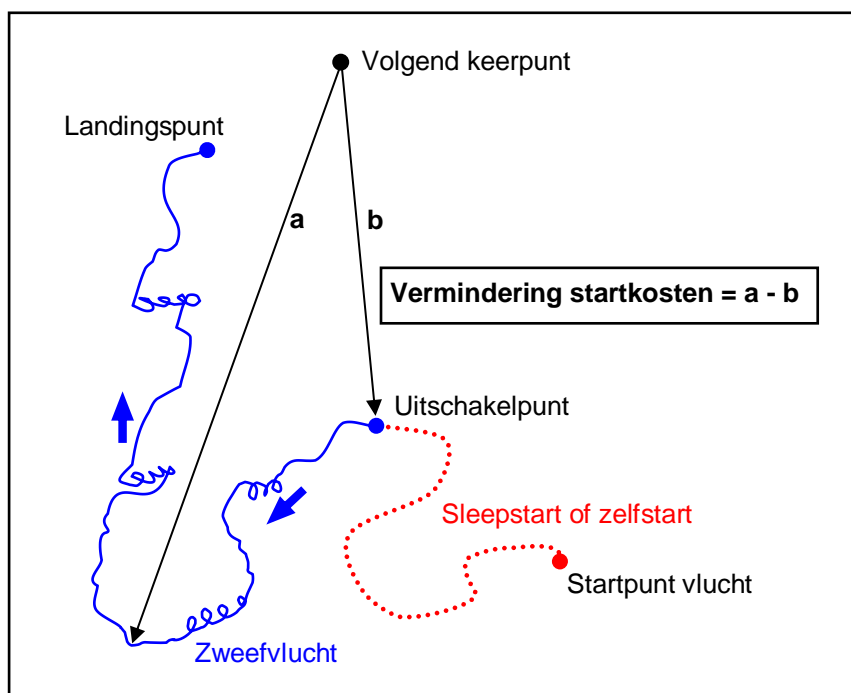
Men kan kiezen voor een uitschakelpunt hoger dan 600 meter boven terreinniveau van het startvliegveld, doch hier zijn **startkosten** aan verbonden, uitgedrukt in kilometers. De startkosten zijn 20 kilometer per 500 meter extra hoogte of een deel daarvan.

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
< 104	390 km
104	390 km
105	380 km
106	370 km
107	360 km
108	350 km
109	340 km
110	330 km
111	320 km
112	310 km
113	300 km
114	290 km
115	280 km
116	270 km
117	260 km
118	250 km
119	240 km
120	230 km
121	220 km
122	210 km
123	200 km
124	190 km
125	180 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)
- Thomas van Heeswijk (organisatorische leiding)
- Anton Poortman (webmaster)
- Maarten Robben (public relations)
- Gerrit Knoop (penningmeester en rules)
- Bas van Hertom (secretaris en tasksetter)
- Mayke den Teuling (logistieke zaken)

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.

De wedstrijdleiding kan eventuele straffen of boetes opleggen aan deelnemende teams, of kan een team diskwalificeren.

Leden van de wedstrijdleiding:

- Bas van Hertom
- Joeri Bierings

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 1 juli 2018; 17:00 uur

In het clubgebouw/hangar van de Venlo Eindhoven ZweefvliegClub.

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 2 juli 2018

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 8 voor verdere details.

6.5 *Laatste wedstrijddag*

Vrijdag 13 juli 2018

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 2018.

7 Rapportages en bewijsvoering van wedstrijdvluchten

7.1 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 7.2).

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 11.1). 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.

7.2 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.

8 Begin van de wedstrijd

8.1 *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/of 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.

8.2 *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 8.1. 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.

8.3 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.

9 Onderweg

9.1 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.

9.2 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.

9.3 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 en deze berichten zo nodig te bevestigen.

Het communicatiekanaal hiervoor is de mobiele website van de Euroglide: www.euroglide.nl/mob

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

9.4 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.

9.5 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.

9.6 Ronden van keerpunten

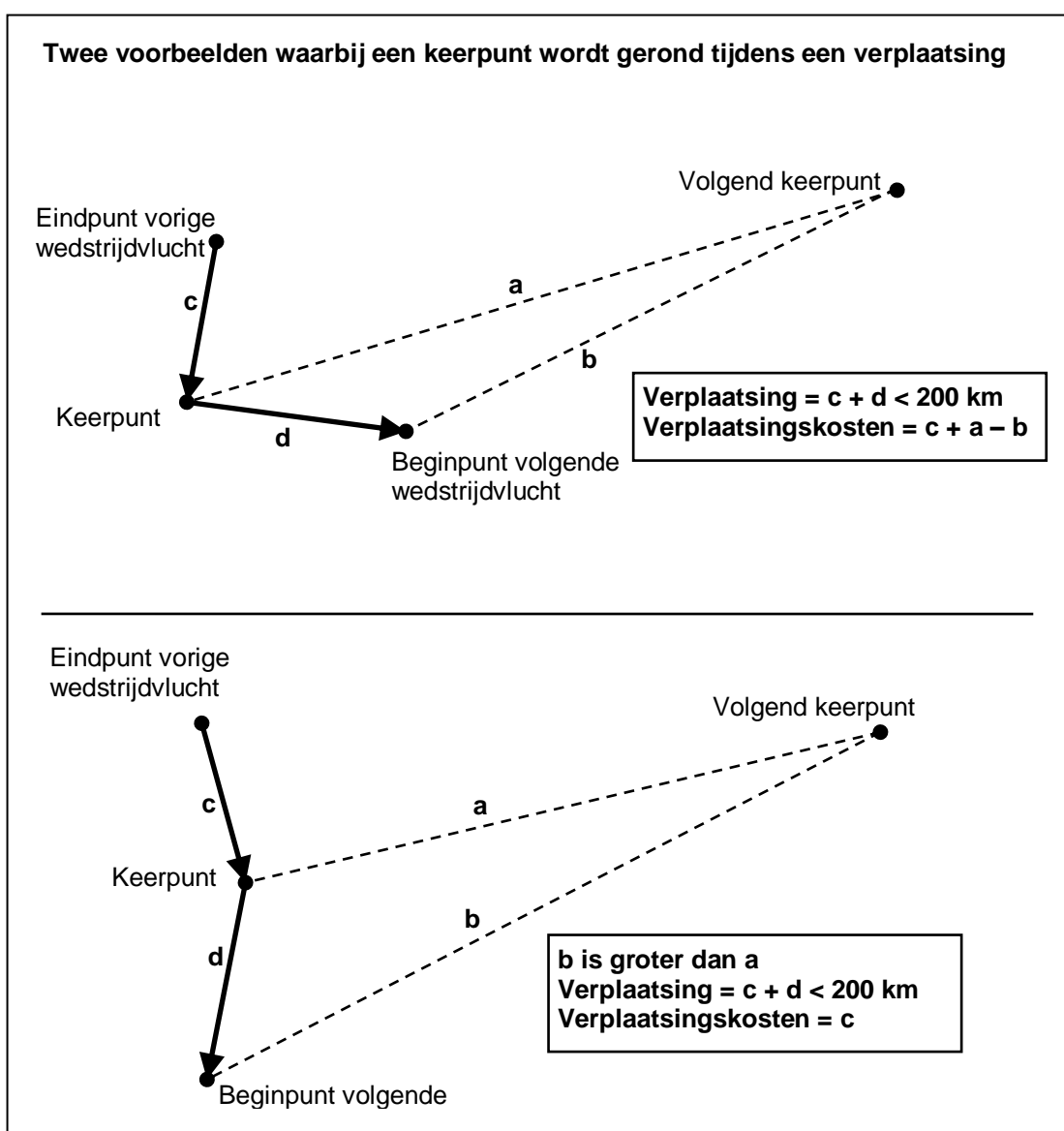
Keerpunten kunnen op drie manieren gerond worden.

1) Tijdens een wedstrijdvlucht door de beercan.

Het is niet verplicht om op de keerpunten te landen. Bij het rondn 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.

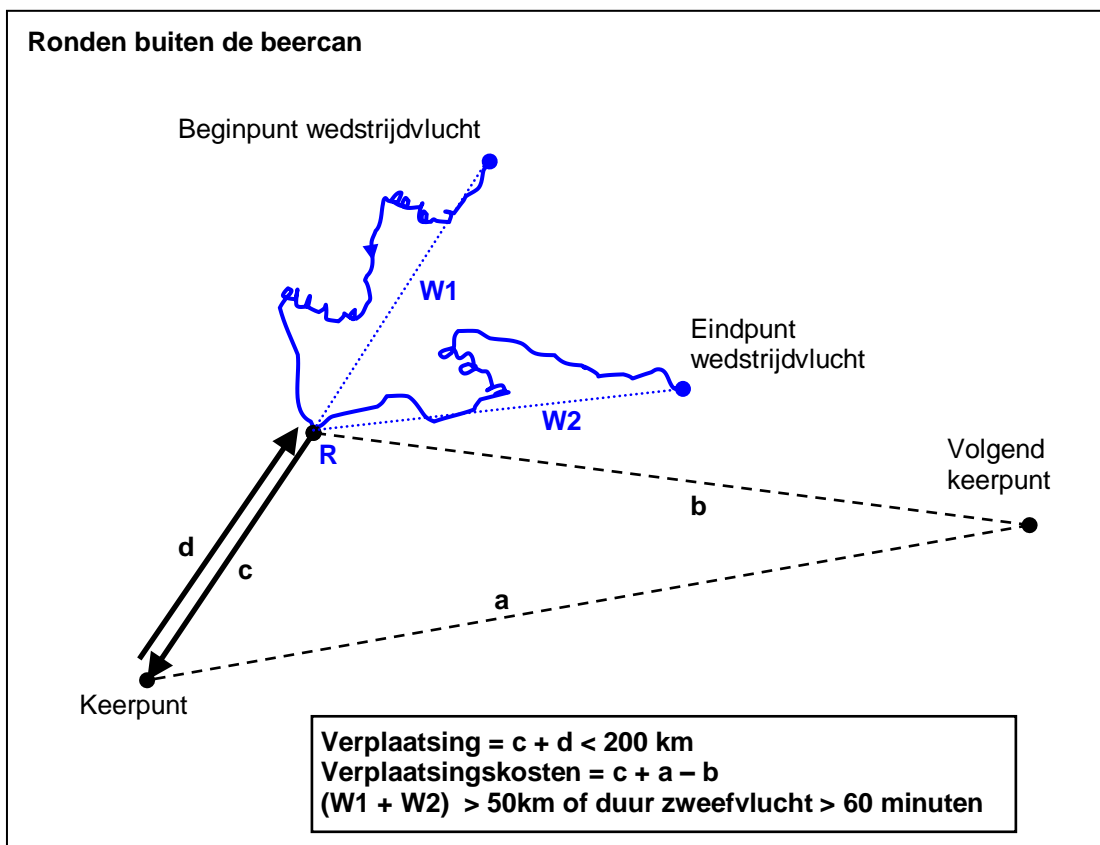
2) Tijdens een verplaatsing (ofwel tussen twee wedstrijdvluchten)

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 11.1).



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.

10 Finish (aankomst)

10.1 *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.

10.2 *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.

10.3 *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.

11 Aanvullend reglement voor motorzwevers

11.1 *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.

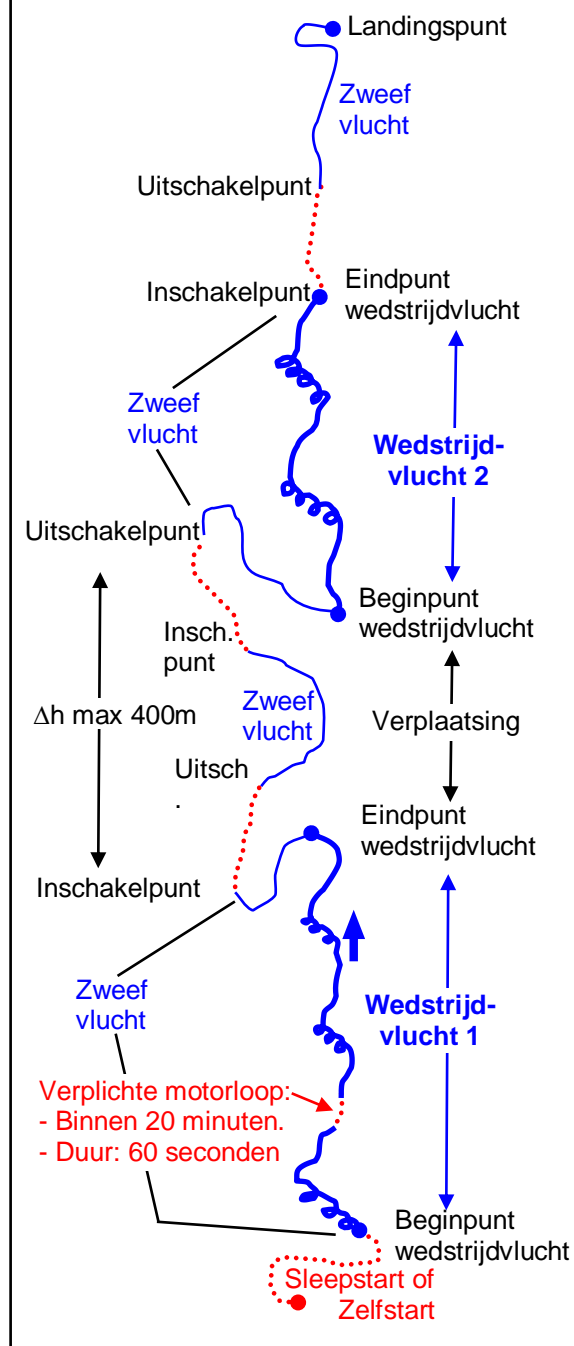
11.2 *Beperking op één dag voor zelfstarters*

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.



12 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 twee weken na de laatste wedstrijddag 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.