

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.....	5
3.6	VERPLAATSINGSKOSTEN.....	6
3.7	STARTKOSTEN.....	6
3.8	KREDIET	6
3.9	BEERCAN.....	6
4	ORGANISATIE.....	7
4.1	ANNULERING VAN DE WEDSTRIJD.....	7
4.2	ORGANISATIE	7
4.3	WEDSTRIJDLIEDING	7
4.4	JURY.....	7
4.5	PROTESTEN	7
5	DEELNAME.....	8
5.1	INSCHRIJFGELD	8
5.2	VLIEGERS EN OPHALERS	8
5.3	ZWEVERS EN MOTORZWEVERS	8
6	AGENDA VAN DE WEDSTRIJD	9
6.1	WEDSTRIJDBRIEFING	9
6.2	OCHTENDBRIEFING.....	9
6.3	EERSTE WEDSTRIJDDAG	9
6.4	LAATSTE WEDSTRIJDDAG	9
6.5	PRIJSUITREIKING	9
7	PARCOURS	10
7.1	SUPERVEELHOEK	10
7.2	VOLGORDE.....	10
7.3	INGREEP WEDSTRIJDLIEDING IN DE RACE.....	10
8	KLASSERING	11
9	RAPPORTAGES EN BEWIJSVOERING VAN WEDSTRIJDVLUCHTEN.....	12
9.1	RAPPORTAGES.....	12
9.2	BEWIJSVOERING VAN DE WEDSTRIJDVLUCHTEN	12
10	START VAN DE WEDSTRIJD	13
11	ONDERWEG	14
11.1	ALGEMEEN.....	14
11.2	POSITIEMELDINGEN	14
11.3	STARTVOLGORDE	14

11.4	BEGINPUNT WEDSTRIJDVLUCHT	14
11.5	RONDEN VAN KEERPUNTEN	15
11.6	UITZONDERINGEN OP DE MAXIMALE VERPLAATSING	17
12	FINISH (AANKOMST).....	18
12.1	VLIEGEND FINISHEN	18
12.2	FINISH DOOR MIDDEL VAN EEN VERPLAATSING.....	18
12.3	OVERHANDIGEN BEWIJSMATERIAAL	18
13	AANVULLEND REGLEMENT VOOR MOTORZWEVERS	19
13.1	MAXIMAAL TWEE WEDSTRIJDVLUCHTEN PER VLUCHT.	19
13.2	BEPERKING OP ÉÉN DAG VOOR ZELFSTARTERS.....	19
14	STRAFBEPALINGEN	20

2 Algemene bepalingen

2.1 *Bronversie reglement*

Dit is versie 1.0, de definitieve versie van het reglement.
Het Nederlandse reglement is bepalend bij strijdigheid met de Engelstalige of Duitstalige versies.

2.2 *Aansprakelijkheid Euroglide organisatie*

De organisatie van de Euroglide alsmede de Eindhovense Aeroclub zweefvliegcombinatie, 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.

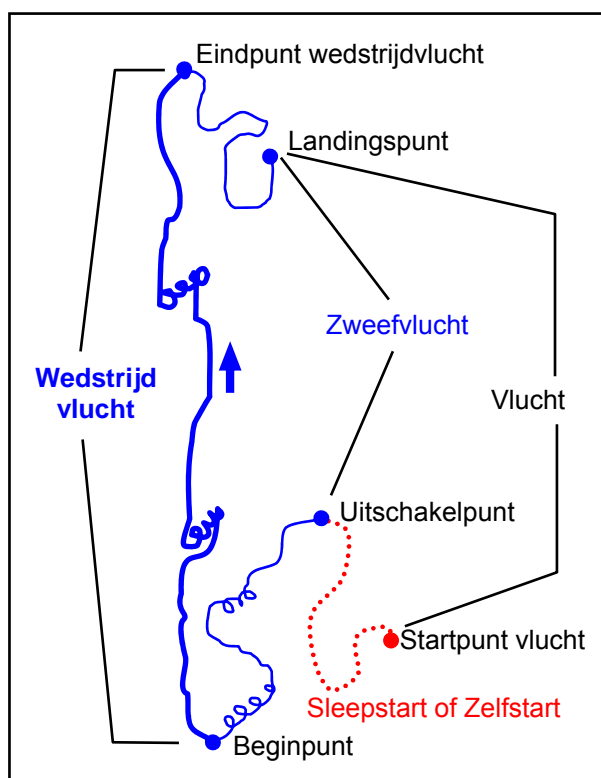
3.3 Zweefvlucht

Het deel van de vlucht waarbij de motor niet ingeschakeld is (bij motorzwevers) en waarbij niet gesleept of gelierd wordt.

Het begin en eind van een zweefvlucht worden aangegeven door respectievelijk het **uitschakelpunt** (de plaats waar de lierstart of de sleepstart eindigt of de motor wordt uitgeschakeld) en het **inschakelpunt** (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 of een deel van een zweefvlucht. Het **beginpunt** en het **eindpunt** van een wedstrijdvlucht zijn vrij te kiezen punten op de loggertrace van een zweefvlucht. Het team kan dus zelf bepalen wat het meest optimale beginpunt en eindpunt is.



De afstand (in rechte lijn) tussen het beginpunt en eindpunt van een wedstrijdvlucht dient minimaal **30 km** te bedragen voor zwevers en minimaal **50 km** voor motorzwevers. Het beginpunt en eindpunt zijn verder in dit document gereserveerde woorden en worden dus slechts in deze context gebruikt.

3.5 Verplaatsing

De afstand 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.

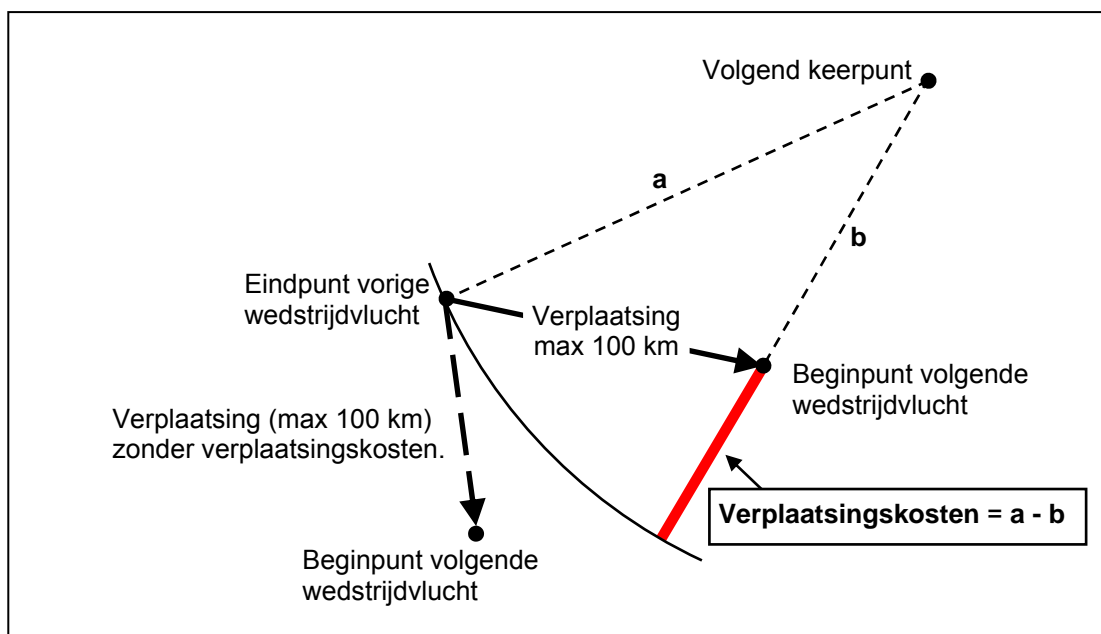
Een verplaatsing mag nooit meer dan 100 km bedragen.

Voor Euroglide 2010 zijn hierop twee **uitzonderingssituaties**, zie paragraaf 11.6.

Merk op dat een verplaatsing gedefinieerd is door twee wedstrijdvluchten. Wat er tussen de twee wedstrijdvluchten plaatsgevonden heeft, is niet van belang.

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

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	

3.8 Krediet

Elk team heeft bij aanvang van de wedstrijd een **krediet van 350 kilometers**. 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)

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:

- Gerrit Knoop

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 of cheque van Euro 50,-. Dit bedrag of cheque 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 1 augustus 2010.

5 Deelname

5.1 *Inschrijfgeld*

Het inschrijfgeld bedraagt Euro 175,- 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.

Binnen de Eindhoven CTR en op de vliegbasis Eindhoven dient een ieder zich zeer beslist en bewust te houden aan de op de briefing kenbaar te maken lokale verkeersleidingsprocedures en overige afspraken met de vliegveldautoriteiten.

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 20 juni 2010; 20:00 uur
In het clubhuis van de Eindhovense Aero Club zweefvliegen
Verplicht voor alle deelnemers

6.2 *Ochtendbriefing*

Maandag 21 juni 2010; 10:00 uur
In het clubhuis van de Eindhovense Aeroclub zweefvliegen.
Verplicht voor alle deelnemers

6.3 *Eerste wedstrijddag*

Maandag 21 juni 2010

6.4 *Laatste wedstrijddag*

Zaterdag 3 juli 2010
Tot sunset: finish van deelnemers door de lucht.

6.5 *Prijsuitreiking*

Op een nader te bepalen dag en tijdstip in september 2010.

7 Parcours

7.1 *Superveelhoek*

Het parcours bestaat uit een superveelhoek.

Startpunt	Eindhoven Airport (zweefvliegstrip)	Nederland	51 26,76 N 005 23,46 E
Keerpunt 1	Bronkow (vliegveldcoördinaten)	Duitsland	51 40,23 N 013 57,62 E
Keerpunt 2	Montricher (vliegveldcoördinaten)	Zwitserland	46 35,48 N 006 24,05 E
Keerpunt 3	Falaise (vliegveldcoördinaten)	Frankrijk	48 55,63 N 000 08,68 W
Finishpunt	Axel (zweefvliegstrip)	Nederland	51 15,37 N 003 53,30 E

7.2 *Volgorde*

De volgorde van de keerpunten waarlangs men het parcours vliegt (met de klok mee of tegen de klok in), wordt bepaald door de wedstrijdleiding en wordt bekend gemaakt tijdens de wedstrijdbriefing. Deze volgorde is bindend voor alle teams.

7.3 *Ingrep wedstrijdleiding in 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, of eventueel de teams van één klasse, op een gelijk tijdstip, en wel 's avonds bij de verplichte telefonische melding of, na instructie door de wedstrijdleiding, op een tijdstip na 22:00 uur via een antwoordapparaat, geïnformeerd over de ingrep. Vanaf dan geldt een eventueel gewijzigde race voor alle teams, of eventueel voor de teams van één klasse.

8 Klassering

Er wordt gevlogen in drie klassen:

- Klasse A: Zweefvliegtuigen
- Klasse B: Zelfstartende motorzweefvliegtuigen
- Klasse C: Turbo 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.

De klassering wordt indien mogelijk binnen twee weken na de laatste finish bekend gemaakt via email en/of internet. De definitieve klassering wordt bekend gemaakt, na controle en akkoord bevinden door de wedstrijdleiding van het teamlogboek en loggerfiles, tijdens de prijsuitreiking of op een nader vast te stellen tijdstip.

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 tijdens de sleep of zelfstart. Voor motorzwevers kan dit ook de gewonnen hoogte zijn tussen de twee zweefvluchten die de wedstrijdvluchten bevatten (zie paragraaf 13.1).
- 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**.

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

Het ontkoppelpunt van een sleepstart (ofwel het uitschakelpunt) moet op de loggertrace duidelijk zichtbaar zijn. Het wordt daarom aanbevolen om direct na ontkoppelen ongeveer 30 meter te zakken, voordat thermisch wordt geklommen.

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.

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.

De sampletijd mag maximaal **20** seconden bedragen.

10 Start van de wedstrijd

De start gaat open op een op de ochtendbriefing bekend te maken tijdstip.

De startvolgorde is in oplopende volgorde van de DAeC-handicapfactor en wordt bekendgemaakt tijdens de wedstrijdbriefing.

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

Bij de start op Eindhoven is het beginpunt van de wedstrijdvlucht gelijk aan de coördinaten van Eindhoven zweefvliegstrip, zoals vermeld in paragraaf 7.1.

Het startpunt van de superveelhoek (Eindhoven zweefvliegstrip) wordt beschouwd als het eindpunt van een (virtuele) wedstrijdvlucht. Dit betekent dat de race aangevangen kan worden met een verplaatsing. In dat geval dient het team zich in persoon af te melden bij de wedstrijdleiding. Het afmelden is pas toegestaan nadat de start geopend is.

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. Tenslotte worden de verplaatsing (maximaal 100 km) en verplaatsingskosten bepaald door twee opeenvolgende wedstrijdvluchten en niet door het vervoer van het vliegtuig tussen deze twee wedstrijdvluchten.

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, tussen 19:00 tot 21:30 dient elk team zich telefonisch te melden bij de wedstrijdleiding van de Euroglide, ook als men die dag niet gevlogen heeft.

Bij de melding dienen de volgende gegevens doorgegeven te worden:

1. De naam (en ICAO code indien beschikbaar) van het vliegveld.
2. Of er die dag een wedstrijdvlucht heeft plaatsgevonden
3. Of er die dag een keerpunt is gerond.

Bij deze telefonische melding door het team kan de wedstrijdleiding instructies geven voor eventuele melding van ingrijpen, op een tijdstip na 22:00 uur, te beluisteren via een antwoordapparaat.

11.3 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.

11.4 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.

11.5 Ronden van keerpunten

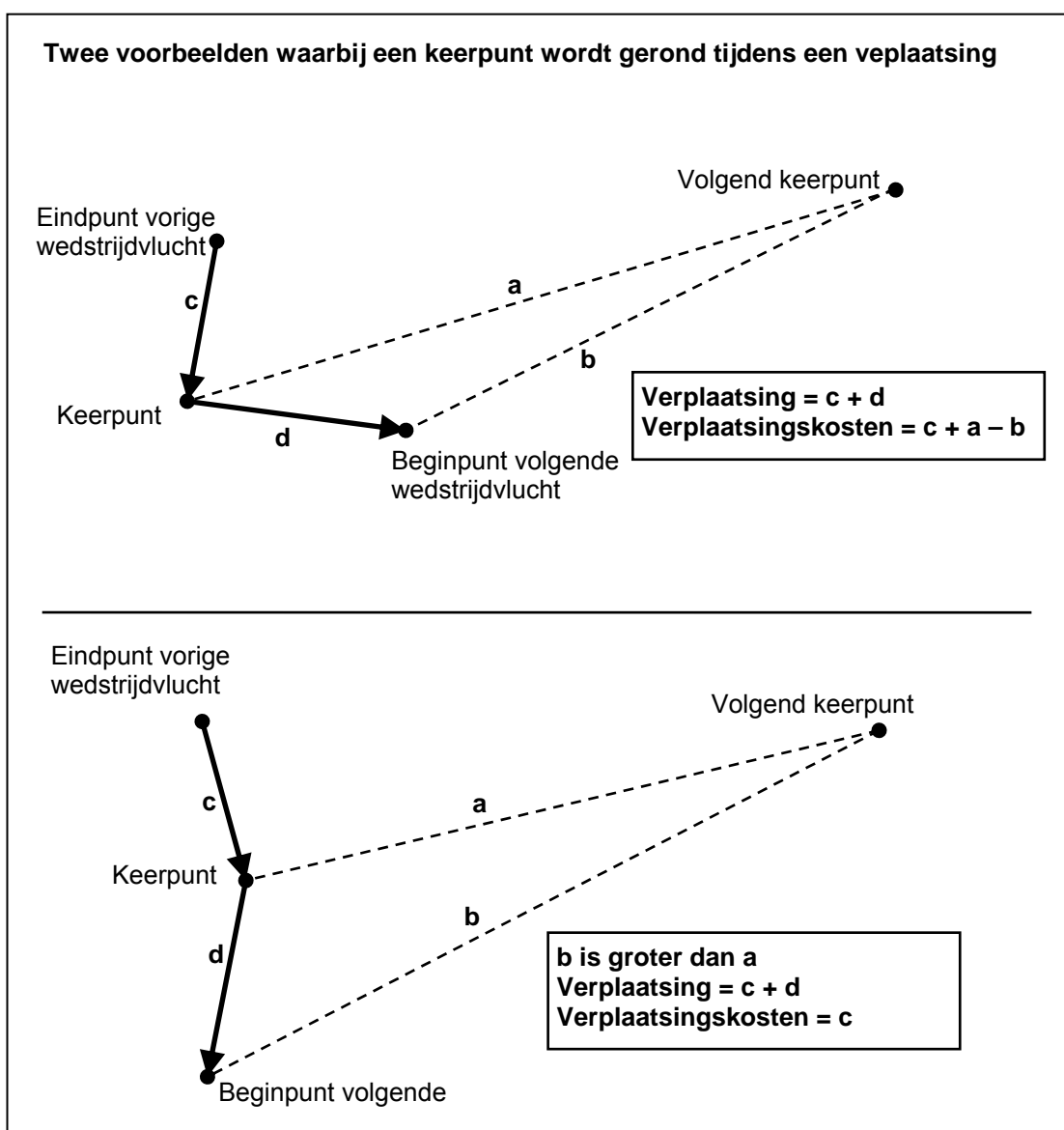
Keerpunten kunnen op drie manieren gerond worden.

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 logfile 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.

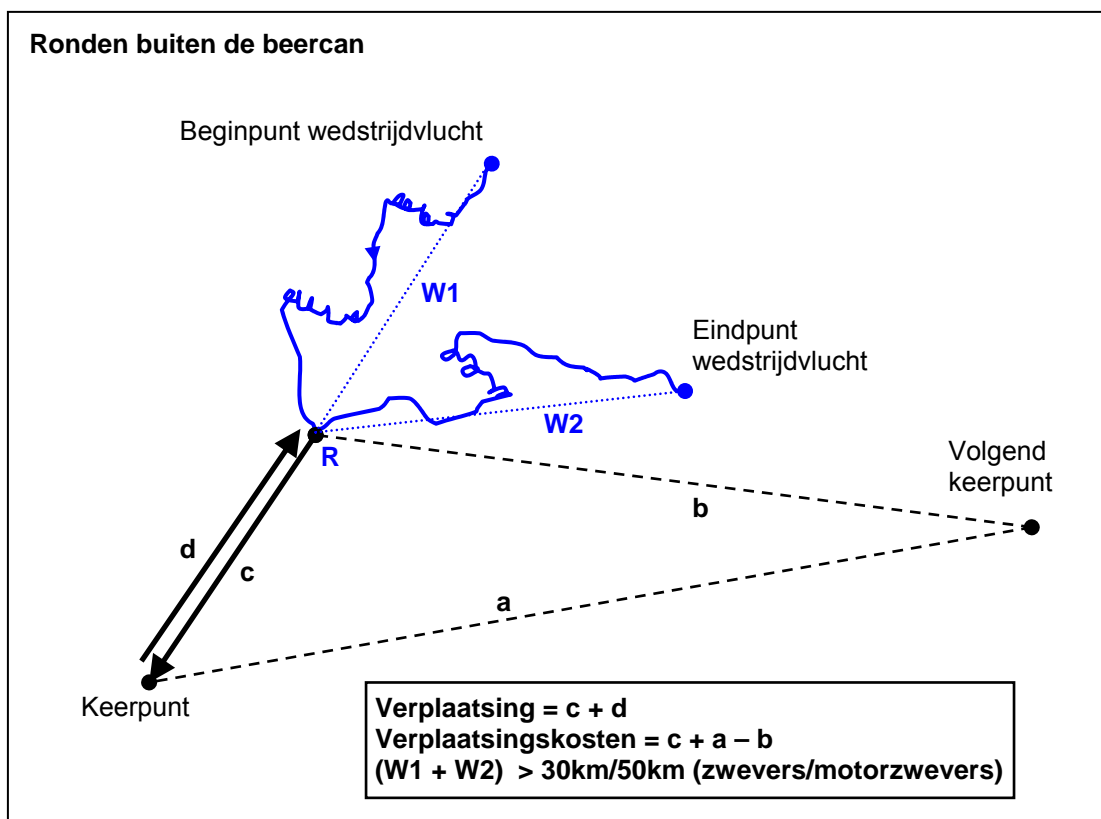
2) Tijdens een verplaatsing (ofwel tussen twee wedstrijdvluchten)

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 alleen voor de som van de lengte van de beide wedstrijdvluchten ($W1 + W2$), zoals aangegeven in de figuur.



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.

11.6 Uitzonderingen op de maximale verplaatsing

Uitzonderingsregel 1

Het passeren van de Jura kan bij matige weersomstandigheden erg lastig zijn. Daarom geldt de volgende uitzondering.

De maximale verplaatsing is 200 km in plaats van 100 km

- indien er verplaatst wordt via het keerpunt Montricher
of
- indien een verplaatsing begint of eindigt in Zwitserland.

Uitzonderingsregel 2

Gezien de luchtruimtestructuur in Noord Frankrijk en België geldt het volgende.

Op het been Falaise - Axel, mag een verplaatsing maximaal 150 km bedragen in plaats van 100 km. De verplaatsingskosten mogen echter maximaal 100 km zijn per verplaatsing.

Dit geeft de mogelijkheid om in Noord Frankrijk eventueel een behoorlijke verplaatsing dwars op track naar het oosten te maken en zodoende oost langs Lille te vliegen.

12 Finish (aankomst)

12.1 *Vliegend finishen*

Er kan vliegend gefinished worden tot sunset op de laatste wedstrijddag.

Bij vliegend finishen is het binnenvliegen van de beercan van het finishpunt bepalend voor de finishtijd.

De minimale lengte van een wedstrijdvlucht (30 km voor zweefvliegtuigen en 50 km voor motor zwevers) is niet van toepassing voor de wedstrijdvlucht waarmee vliegend gefinished wordt.

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 100 kilometer, wordt de finishtijd als volgt vastgesteld:

Vanaf het tijdstip en eindpunt van de laatste wedstrijdvlucht wordt men geacht met een snelheid van 10 km per uur het resterende traject te hebben afgelegd. Hiermee wordt voorkomen dat er over de weg gehaast gereden wordt. Bovendien kan men altijd nog proberen (een deel van) het resterende traject door de lucht als wedstrijdvlucht af te leggen met een hogere gemiddelde snelheid. Met deze regeling kan het tijdstip van "finishen" dus maximaal 10 uur na sunset van de laatste wedstrijddag zijn.

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 100 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 48 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.

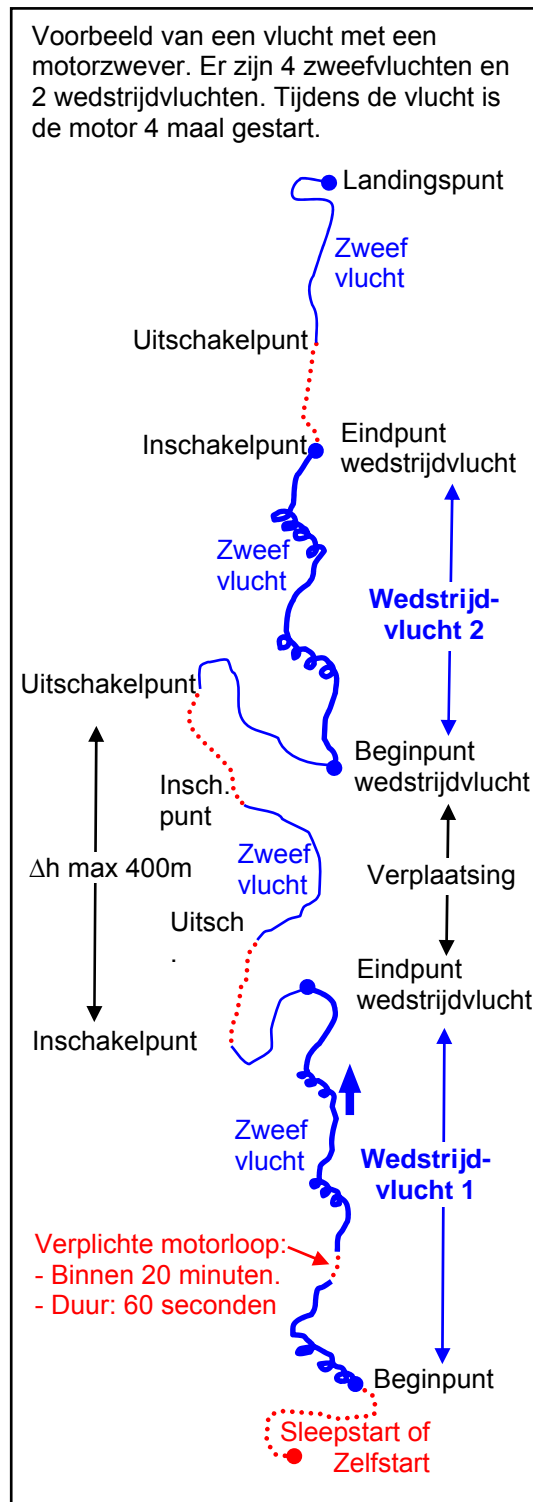
Voor het deel van de vlucht - met (eventueel deeltijds) ingeschakelde motor - tussen de twee zweefvluchten waarin de wedstrijdvluchten zijn gerealiseerd, geldt dat de gewonnen hoogte maximaal 400 meter mag bedragen. Voor elke 500 meter meer of een deel daarvan wordt 20 km startkosten in rekening gebracht.

13.2 Beperking op één dag voor zelfstarters

Op één dag geldt 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.



14 Strafbepalingen

#	Overtreding	Strafbepaling
1	Verplaatsing groter dan 100 km (behalve het uitzonderingsgevallen zoals beschreven in paragraaf 11.6)	<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 afstandvlucht.
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 afstandvlucht.
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	Overtreden van de verkeersleidingsregels in de Eindhoven CTR.	Diskwalificatie voor de gehele wedstrijd
5	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 10 juli 2010 worden geen bewijsvoeringen meer geaccepteerd.
6	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 over te slaan.

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

Bij 2) wordt bovendien automatisch de totale trajectlengte verkleind.