

2024

# Wedstrijdreglement & Briefing



Organisatie Teuge 2-daagse

Versie 2024-1

7-11-2023



## INHOUDSOPGAVE

### WEDSTRIJDREGELEMENT

1 BIJZONDERHEDEN VAN DE WEDSTRIJD .....	4
2 DEELNAME .....	5
3 WEDSTRIJDLIEDING, JURY EN PRIJZEN .....	5
4 VLIEG- EN TERREINREGELS .....	5
5 AANMELDEN .....	5
6 VLIEGKAARTEN .....	5
7 UITRUSTING.....	5
8 DAGELIJKS PROGRAMMA.....	7
9 STARTREGELING .....	7
10 AFVLIEGEN EN FINISHEN .....	8
11 GPS-BEWIJS VAN AFVLIEGEN, BEZOEKEN VAN KEERPUNTEN EN Assigned Area's .....	9
12 LANDINGSMELDING .....	10
13 LANDINGSVERKLARING .....	10
14 UITSLAGEN .....	10
15 REPARATIE EN VERVANGING .....	10
16 VLIEGVEILIGHEID EN COMMISSIE.....	10
17 LUCHTVAARTVOORSCHRIFTEN .....	11
18 MAATREGELEN BIJ FOUTEN EN OVERTREDINGEN .....	11
19 INTERPRETATIE.....	12
20 PROTESTEN.....	12
21 SLOTBEPALING .....	12

### REGELEMENT PUNTENTELLING

1 OPDRACHTEN EN BEGRIPSBEPALINGEN .....	13
2 METING VAN AFSTAND EN TIJD .....	14
3 WEDSTRIJDDAG.....	14
4 SYMBOLEN EN FORMULES .....	14



5 SCORING INDIVIDUELE EN GECOMBINEERDE WEDSTRIJD..... 16

**LOKALE REGELS EN AANWIJZINGEN T2D**

1 Rijroutes naar het vliegveld..... 18

2 Rijroute om het vliegveld ..... 19

3 Op het vliegveld ..... 20

4 Gebruik zweefstrip door luchthaven..... 21

5 Finish- en landingsprocedure ..... 21

6 Verboden gebieden ..... 24

7 Operationele aanwijzingen voor de wedstrijd ..... 29



# WEDSTRIJDREGELEMENT

## 1 BIJZONDERHEDEN VAN DE WEDSTRIJD

De wedstrijd is een sportieve krachtmeting om de titel winnaar Teuge 2-Daagse in de Kreupel, Club, Standaard-, 15m-/2 zitter, 18m-/Open klasse.

### **Tweezitters**

Tweezitters mogen deelnemen in de Kreupelklasse, Clubklasse, Standaardklasse, 15m/Tweezitter klasse en 18-/Open klasse, afhankelijk van de spanwijdte en handicap. Er geldt:

1. Kreupelklasse, BGA handicap
2. Clubklasse, IGC handicap.
3. Standaardklasse, spanwijdte maximaal 20m, niet binnen de IGC clubklasse vallen, en een BGA-handicap van maximaal 100
4. 15m/tweezitter klasse, spanwijdte maximaal 20m en een BGA handicap 101 of hoger.
5. 18m/Open klasse, spanwijdte meer dan 20m en een BGA handicap van 105 of hoger.

De deelnemer aan de Teuge 2-daagse wedstrijd is de gezagvoerder die niet mag worden gewisseld. De tweede vlieger mag dagelijks wisselen. Normaliter is de gezagvoerder de hoogst geplaatste vlieger op de Nationale ladder. In geval van onduidelijkheid beslist de wedstrijdleiding. Solo vliegen is toegestaan. Indien een tweezitter wint dan is de gezagvoerder Teuge 2-daagse winnaar in die klasse.

### **Kreupelklasse: BGA handicap lager dan 96**

In de kreupelklasse kunnen alle toestellen worden ingeschreven die een lagere handicap hebben dan 96 in de BGA handicaplijst en niet in de clubklasse vallen. Zowel een- als tweezitters mogen deelnemen mits zij voldoen aan de hierboven genoemde voorwaarden. Deze klasse heeft geen minimumaantal deelnemers.

### **Clubklasse: IGC handicap 0.94 t/m 1.07**

In de clubklasse worden alle toestellen ingeschreven behorende tot de IGC-clubklasse met een IGC handicap 0.94 tot en met 1.07. Zowel een- als tweezitters mogen deelnemen mits zij voldoen aan de hierboven genoemde voorwaarde. Is bij de aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de clubklasse minder dan 6, dan gaat de wedstrijd in die klasse niet door.

### **Standaardklasse: BGA handicap 96 t/m 100**

In de standaardklasse kunnen eenzitters worden ingeschreven die niet binnen de IGC-handicap vallen, met een BGA handicap van 96 t/m 100. Is bij de aanvang van de wedstrijd het aantal deelnemers in de standaardklasse minder dan 6, dan gaat de wedstrijd in die klasse niet door.

### **15 meter/tweezitter klasse: BGA handicap 101 t/m 104**

In de 15m/tweezitterklasse kunnen eenzitters worden ingeschreven met een spanwijdte van maximaal 15 meter en een BGA handicap van 101 t/m 104. Tevens mogen tweezitters deelnemen die voldoen aan de hierboven genoemde voorwaarden. De wedstrijdleiding kan beslissen een aparte tweezitterklasse te formeren.

### **18 meter/openklasse: BGA handicap 105 of hoger**

In de 18 meter/openklasse kunnen eenzitters worden ingeschreven met een spanwijdte van meer dan 15 meter en een BGA handicap van 105 en hoger. In de 18 meter/openklasse klasse kunnen tweezitter toestellen worden ingeschreven met een spanwijdte van meer dan 20 meter.

### **Aantal deelnemers**

De wedstrijdleiding behoudt zich het recht voor om klassen te combineren.



## Handicap

Voor alle afzonderlijke klassen wordt handicap volgens de BGA (British Gliding Association) handicaplijst 2024 toegepast. Behalve voor de clubklasse, waar de IGC handicaplijst 2024 wordt toegepast.

## 2 DEELNAME

De deelnemers moeten in het bezit zijn van een D-brevet, en sleepaantekening. Daarnaast moeten kunnen zij aantonen tenminste 5 overlandvluchten te hebben gemaakt.

## 3 WEDSTRIJDLEIDING, JURY EN PRIJZEN

Op de briefing wordt de wedstrijdleiding voorgesteld. Tevens wordt de samenstelling van de jury bekend gemaakt. Aan het einde van de wedstrijd ontvangen de drie hoogst geklasseerde vliegers in elke klasse een prijs.

## 4 Vlieg- en terreinregels

De regels voor het luchtvaartterrein zijn van kracht tijdens de wedstrijd. Lokale regels staan omschreven in bijlage Lokale regels en aanwijzingen T2D. Eventuele aanvullingen of wijzigingen zullen tijdens de briefing worden gemeld.

## 5 AANMELDEN

De vlieger moet zich persoonlijk inschrijven. Bij de inschrijving worden documenten en apparaten gecontroleerd en wordt het callsign van vlieger en de ophaalploeg opgegeven. Tevens verklaart de vlieger in welke vliegtuigconfiguratie hij zal deelnemen. Deze configuratie mag tijdens de wedstrijd niet meer gewijzigd worden. De logger(s) voorzien van het wedstrijdnummer moet(en) worden getoond. Vliegers en ophalers moeten een vrijwaringverklaring tekenen t.o.v. de wedstrijdorganisatoren. De deelnemers moeten de volgende geldige papieren kunnen tonen:

1. LAPL(S)/SPL of een gelijkwaardig BvB
2. Geldige medische verklaring.
3. ARC, journaal, onderhoudsboek en zendmachtiging van het deelnemende zweefvliegtuig.
4. FAI-sportlicentie
5. KNNvL lidmaatschap of een WA-verzekeringsbewijs van tenminste € 900.000,- bij MTOW <500kg danwel Euro 1.800.000,- bij MTOW >500kg per geval met dekking voor zweefvliegen
6. Geldige sleepaantekening

## 6 Vliegkaarten

Deelnemers moeten beschikken over de meest recente versies van de ICAO of Jeppesen vliegkaart(en) van het wedstrijdgebied.

## 7 Uitrusting

### 7.1 Callsign

Op deelnemende vliegtuigen moet een duidelijk callsign (of wedstrijdnummer), van tenminste 25 cm hoog, aan weerszijden van het kielvlak zijn. De wedstrijdleiding heeft de bevoegdheid een callsign af te keuren of aan te passen.

### 7.2 Radio's

Een radiozender/ontvanger voor alle zweefvlieg frequenties is verplicht. Het gebruik van andere dan op de eerste briefing aangegeven frequenties is verboden tenzij het gaat om contacten betreffende de veiligheid. De



wedstrijdleiding kan het radiogebruik beperken. De wedstrijdrequentie dient primair voor de veiligheid tijdens start, finish en landing en tevens voor uitwisseling van berichten tussen vliegers en wedstrijdleiding. Op de wedstrijdrequentie mag alleen het bij de wedstrijdleiding opgegeven callsign gebruikt worden. De ophaalploeg mag niet zenden op deze frequentie anders dan ter bevestiging van ontvangst.

De wedstrijd- en contactfrequenties worden op de briefing bekend gemaakt.

### **7.3 Gyroscopische instrumenten**

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

### **7.4 Motorzwevers/zelfstarters**

Motorzwevers moeten na elke vlucht een GPS-flightrecorder met motorloopregistratie 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 meer starten! Alvorens af te vliegen mag een motorzwever de motor maximaal één (1) minuut laten lopen, binnen 15 minuten na ontkoppelen. Dit moet op de vluchtregistratie zichtbaar zijn. Gedurende 5 minuten na deze motorloopregistratietest mag er niet worden afgevlogen. Voor zowel motorzwevers als turbo's geldt dat de motor maar één keer mag worden gestart na elke sleep- of lierstart.

### **7.5 Valscherm**

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

### **7.6 GPS flightrecorder**

Het bewijs dat voldaan is aan de wedstrijdopdracht moet blijken uit de vluchtgegevens van een door de IGC goedgekeurde flightrecorder (Logger). Loggers moeten ingesteld zijn op WGS-84. Maximaal twee loggers mogen worden gebruikt, één als primaire en één als back-up logger. De logger hoeft niet recent te zijn geïjkt. Wordt er een ijkbarogram voor aanvang van de wedstrijd overlegd, dan zal bij de beoordeling van de vlucht de eventuele afwijking worden meegenomen.

### **7.7 Back-up flightrecorder**

Indien de primaire flightrecorder tijdens de vlucht heeft gefaald en de deelnemer niet over een back-up flightrecorder beschikt kan het bewijs dat voldaan is aan de wedstrijdopdracht geleverd worden door een andere registratie van GPS gegevens, b.v. het bestand van een niet IGC-goedgekeurde vluchtcomputer, FLARM, IPAQ etc. De wedstrijdleiding stelt vast op welke wijze de registratie wordt overgenomen. Bij aanlevering van de back-up gegevens moet ook de primaire flightrecorder worden ingeleverd.

### **7.8 Waterballast en maximum startgewicht**

Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de standaard- en 15 meter klasse bedraagt 525 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de 18 meter klasse bedraagt 600 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het maximaal toegestane startgewicht voor vliegtuigen in de open klasse bedraagt 650 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Het maximaal startgewicht voor tweezitters tot 20 meter bedraagt 650 kg of het MTOW uit het vlieghandboek/BVL. Tweezitters met meer dan 20 meter spanwijdte (Openklasse) met een motor mogen een hoger MTOW dan 650 kg hebben mits vermeld in het vlieghandboek/ARC, tot maximaal 750 kg. Het meenemen van waterballast is in dat geval niet toegestaan. De wedstrijdleiding kan besluiten om een vliegtuig te wegen. Dit hoeft niet van tevoren aangekondigd te worden. Vullen van water na een weging is niet toegestaan. Vullen van water na de op de briefing vastgestelde boxtijd mag alleen na toestemming van de wedstrijdleiding. Het is niet toegestaan waterballast te lozen zodanig dat andere deelnemers daar hinder van ondervinden. Vóór de eerste start in een klasse kan de wedstrijdleiding bepalen dat er zonder waterballast wordt gestart door alle vliegers in die klasse. Het meenemen van waterballast in de clubklasse is NIET toegestaan.



### 7.9a Transponder

Het bezit en gebruik van een transponder is voor de Teuge 2-Daagse sterk aanbevolen.

### 7.9b FLARM

Het bezit en gebruik van FLARM is voor de Teuge 2-Daagse toegestaan.

## 8 DAGELIJKS PROGRAMMA

Tenzij anders bekend wordt gemaakt moeten de vliegers uiterlijk om 09:30 uur aanwezig zijn op de dagelijkse briefing. Bij vroegtijdige aanpassing van deze tijd zal de wedstrijdleiding de deelnemers hiervan uiterlijk de dag van tevoren op de hoogte stellen. In de briefing komen aan de orde:

- Debriefing vorige wedstrijddag en de uitreiking van de dagprijzen
- Het dag- en algemeen klassement met vermelding van de strafpunten
- Meteobriefing
- Te volgen procedures op de grond en in de lucht
- De nieuwe opdrachten

## 9 STARTREGELING

### 9.1 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.

### 9.2 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.

### 9.3 Eerste start

Het tijdstip waarop de vliegtuigen opgesteld moeten staan (in de boxen) en het verwachte 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 en wordt geacht te zijn gestart v.w.b. de bepaling van het tijdstip afvliegaanvang (zie ook 9.4 en 10.2). De wedstrijdleiding kan een vlieger die door overmacht niet gereed was voor de eerste start, en vliegers die de thermiekaansluiting hebben gemist, vóór de volgende klasse laten starten.

Indien een vliegtuig te laat is voor de boxtijd moet het vliegtuig helemaal achteraan (achter alle klassen) worden geplaatst.

### 9.4 Latere start, aantal starts

Binnen de tijd die daarvoor open staat kan een deelnemer zich aanmelden voor een latere start bij de startleider. Van deze start moet direct gebruik gemaakt worden anders vervalt een startbeurt. De eerste start van een deelnemer in een andere klasse die reeds begonnen is met starten gaat voor. Een vlieger heeft per wedstrijddag recht op drie startbeurten. Bij het inschrijfgeld zit één sleepstart per wedstrijddag inbegrepen in geval van inschrijving zonder zelfstart methode. Voor iedere extra sleepstart zal contant een bedrag van € 30,- moeten worden betaald.



### 9.5 Laatste startmogelijkheid

De laatste startmogelijkheid wordt gegeven op 60 minuten na de afvliegopening.

### 9.6 Buitenlanding en motorgebruik

Vliegers die landen buiten de grenzen van het vliegveld, of gebruik hebben gemaakt van de motor anders dan omschreven in 7.4, mogen niet opnieuw starten voor dezelfde opdracht.

### 9.7 Kabelbreuk of mislukte start

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 v.w.b. de bepaling van de afvliegaanvang.

### 9.8 Onderbreking van het startbedrijf

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

## 10 AFVLIEGEN EN FINISHEN

### 10.1.1 Afvliegpunt en afvliegcilinder

N.v.t.

### 10.1.2 Afvliegpunt en afvlieglijn

Het afvliegpunt ligt op het midden van de afvlieglijn. Deze is naar beide zijden 2,5km lang (5 km breed) en staat haaks op het eerste been van de opdracht. Als de wedstrijdleiding hiervan afwijkt dan wordt dit op het opdrachtformulier aangegeven.

### 10.2 Afvliegaanvang

De afvliegaanvang vindt op zijn vroegst plaats 20 minuten nadat alle vliegers in een klasse een startbeurt hebben gehad (zie 9.3 en 9.7). De laatste start in een klasse en de bepaalde afvliegaanvang worden aangekondigd op de wedstrijdrequentie. De afvliegaanvang zal minimaal 10 minuten van tevoren worden aangekondigd. De eventueel aangekondigde resterende tijd tot lijnopening moet gezien worden als een indicatie; de GPS tijd is bepalend voor het afvliegtijdstip.

### 10.3 Afvliegtijd en afvliegsluiting

De afvliegtijd is de tijd behorende bij de laatste GPS-positie in de afvliegcilinder of voor de afvlieglijn en als zodanig aangemeld bij de wedstrijdleiding, dit ter voorkoming van een onjuiste tijdregistratie wanneer de afvliegcilinder/lijn later nogmaals wordt gepasseerd. Meer dan eenmaal afvliegen is toegestaan. Een nieuwe aanmelding heeft het duidelijke oogmerk de opdracht opnieuw aan te vangen en maakt een eerdere onvoltooide poging ongeldig. Afvliegsluiting vindt plaats 2 uur na het openen van de startlijn (zie ook 9.5). Afvliegen na deze tijd geeft als afvliegtijd de tijd van de afvliegsluiting.

### 10.4 Afvlieghoogte en -snelheid

De wedstrijdleiding kan een maximaal toegestane afvlieghoogte opgeven. Als er een maximale toegestane afvlieghoogte wordt opgegeven dan is dit AMSL (QNH op de hoogtemeter). Bovendien mag dan bij het overvliegen van de afvlieglijn de GRONDSNELHEID maximaal 150 km/h bedragen. De wedstrijdleiding kan evt. een andere grondsnelheid opgeven, bijv. bij zeer hoge windsnelheden. De hoogte van de laatste GPS-positie voor de afvlieglijn is bepalend voor zowel de hoogte als de snelheid. De maximaal toegestane afvlieghoogte en afvliegsnelheid worden vastgesteld 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 en/of snelheid doorgeven per klasse.





### 10.5 Finishlijn en finishpunt

Het finishpunt ligt op het midden van de finishlijn. Deze is naar beide zijden 500 m lang (dus 1 km breed) en staat haaks op het laatste been van de opdracht. Het aanvliegpunt zal in de briefing bekend worden gemaakt.

### 10.6 Finishen

Een opdracht eindigt nadat het vliegtuig de finishlijn geheel is gepasseerd in de juiste richting. Na het passeren van de finishlijn moet de vlieger zonder vertraging landen, tenzij een tweede poging wordt ondernomen.

Indien de vlieger besluit tot een speedfinish, dient deze minimaal 100m boven veldniveau te worden uitgevoerd. Vanwege de parachutisten is de maximumfinishhoogte 250m (zie sectie 7 van LOKALE REGELS EN AANWIJZINGEN T2D). Het finishen en het gedeelte van de vlucht na het finishen dient veilig en volgens goed vlieger schap te gebeuren; dit ter beoordeling van de wedstrijdleiding. Het is verboden, voor of na het overvliegen van de finishlijn abrupte snelheids- of richtingsveranderingen te maken, in het bijzonder steil optrekken.

Omwille van de veiligheid i.v.m. het overige verkeer op Luchthaven Teuge, zijn rollende finishes niet toegestaan.

Als er binnen de grenzen van het vliegveld wordt geland zonder dat de finishlijn is overschreden dan geldt de landingstijd als finishtijd. Dit laatste wordt bestraft met een in paragraaf 18 beschreven aftrek van wedstrijdpunten.

Indien de wedstrijdleiding de finish als ongeoorloofd beoordeeld, zal deze maatregelen treffen die onherroepelijk zijn.

### 10.7 Tweede poging

Na een voltooide wedstrijdvlucht mag zonder tussenlanding een volgende poging worden gedaan om de wedstrijdopdracht te vervullen. Dit moet direct, voor afvliegen aan de wedstrijdleiding worden gemeld. Deze nieuwe poging maakt een eerder voltooide poging niet ongeldig.

## 11 GPS-BEWIJS VAN AFVLIEGEN, BEZOEKEN VAN KEERPUNTEN EN A SIGNED AREA'S

Uit de registratie van de GPS-flightrecorder moet blijken op welk tijdstip het vliegtuig de afvlieglijn is overvlogen 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 wordt geleverd door de aanwezigheid van tenminste één GPS-positie of een rechte lijn tussen twee GPS-posities in de cilinder met een straal van 500 m rond de coördinaten van het keerpunt.

Op 500m afstand rondom deze cilinder kan ook nog worden "bezocht", maar dit wordt bestraft met een in paragraaf 18 beschreven aftrek van punten.

Bewijs van bezoeken afvliegen wordt geleverd door de aanwezigheid van ten minste één GPS-positie of een rechte lijn tussen twee GPS-posities over de lijn van 500 m aan beide zijden (totale lengte 1km) van de coördinaten van het afvliegpunt. De afvlieglijn virtueel doorgetrokken aan beide zijden met 500m (totale lengte 2km) kan ook nog worden "overvlogen", maar dit wordt bestraft met een in paragraaf 18 beschreven aftrek van 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. De verste GPS-positie is die GPS -positie die de grootste afgelegde afstand oplevert. Een motorzwever krijgt afstandspunten tot de laatste GPS-positie voordat de motor is gestart, of de verste GPS-positie voorafgaande aan dit tijdstip.



Een registratie onderbreking van vijf (5) minuten is maximaal 2x per wedstrijdvlucht toegestaan behalve:

1. Van 2 minuten voor het afvliegen en het bezoeken van keerpunten en/of area's
2. In de omgeving van verboden gebieden indien tijdens de onderbreking het verboden gebied binnengevlogen zou kunnen zijn.
3. Tijdens de motorloopregistratie ENL van motorzwevers.

Nabij afvliegpunt, aanvliegpunt, keerpunten, Assigned Area's en finishlijn dient de logger bij voorkeur elke vier (4) seconden een positie vast te leggen, in alle andere gevallen minimaal elke tien (10) seconden.

De loggerfiles dienen binnen 75 minuten na de landing op het vliegveld te zijn ingeleverd bij de wedstrijdleiding. Bij een buitenlanding op het eerst mogelijke moment na terugkeer op het vliegveld. Te laat inleveren kan worden bestraft met 10 strafpunten.

## 12 LANDINGSMELDING

Na een buitenlanding moet de vlieger zo spoedig mogelijk de volledige landingsmelding aan de wedstrijdleiding doorgeven. Indien de vlieger (nog) geen contact heeft gehad met de wedstrijdleiding, maar wél 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 aan de wedstrijdleiding is gemeld.

## 13 LANDINGSVERKLARING

Een landingsverklaring is noodzakelijk indien de landing niet door de officiële GPS-flightrecorder is geregistreerd. Van kracht blijft dat de loggerregistratie maximaal 5 minuten onderbroken mag zijn. Is de periode voorafgaande aan de buitenlanding groter dan 5 minuten dan wordt de laatste geldige GPS-positie als GPS buitenlanding aangemerkt. Een landingsverklaring moet volledig worden ingevuld en door de vlieger en de getuigen (geen ophaler) worden ondertekend (zie ook punt 6). Indien de landingsplaats niet kan worden vastgesteld uit de landingsverklaring worden slechts afstandspunten toegekend tot de laatst geldige GPS-positie. Het is niet verplicht een landingsverklaring in te dienen in het geval van een buitenlanding

## 14 UITSLAGEN

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

## 15 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.

## 16 Vliegveiligheid en commissie

Er is geen eis om binnen een straal van het vliegveld linksom te draaien in de thermiek. Echter, iedere vlieger moet 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 snelheids- en richtingsveranderingen verboden. Elke vlieger is verantwoordelijk voor zichtcontact en voldoende separatie in hoogte en afstand tussen hem zelf en andere vliegers. Uitluisteren op de briefing bekendgemaakte frequentie 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.

## 17 LUCHTVAARTVOORSCHRIFTEN

### 17.1 Luchtruimgrenzen

Zowel wedstrijdleiding als deelnemers moeten op de hoogte zijn van de voor de wedstrijden relevante onderwerpen in AIP's, NOTAM's, OAL's en MAL's. Op de briefings en zo nodig op andere wijze zal de wedstrijdleiding mededelingen doen over verboden, gevaarlijke en beperkte gebieden, hoogterrestricties en andere informatie van belang voor de veiligheid. De luchtruimbegrenzungen zoals omschreven in de AIP zal bepalend zijn voor het beoordelen van schendingen.

### 17.2 Beoordeling

Op de briefing zal de QNH bekend worden gemaakt en de MSL-hoogte in meters gerelateerd aan deze druk van relevante hoogtebegrenzungen in het wedstrijdgebied van die dag. De QNH zal worden gebruikt om te beoordelen of er overtredingen van hoogterrestricties zijn gemaakt. Beoordeeld wordt de drukhoogte die van de flightrecorder wordt gelezen. In het geval dat een back-up flightrecorder zonder druksonde wordt gebruikt is de GPS hoogte bepalend. Hierop wordt dan de correctie QNH t.o.v. 1013.2 Hpa toegepast. Indien er een ijkbarogram is ingeleverd vóór aanvang van de wedstrijd dan zal deze worden gebruikt bij de beoordeling van de vluchten. Er wordt géén rekening gehouden met temperatuurcorrecties, hoogtemeterinstellingen etc.

## 18 MAATREGELEN BIJ FOUTEN EN OVERTREDINGEN

De wedstrijdleiding kan bij overtredingen een deelnemer waarschuwen en/of direct aftrek van punten opleggen. Bij meervoudige fouten/overtredingen kunnen straffen volgen met diskwalificatie/uitsluiting van de wedstrijd.

### 18.1 De hoogte van de puntenaftrek/straf zal zijn;

- A1.** 1 (één) wedstrijdpunt per meter bij overschrijden van de hoogtebeperking zoals deze is gesteld bij het afvliegen en finish.
- B1.** 10 wedstrijdpunten bij te laat inleveren van de starttijd (tijdens de vlucht)
- C1.** 10 wedstrijdpunten bij te laat inleveren van loggerfiles
- D1.** 20 wedstrijdpunten minimaal voor een technische fout, foutief radiogebruik of gebruik van een niet toegestane frequentie
- E1.** 50 wedstrijdpunten minimaal voor gevaarlijk vliegen of schenden van BvL-restricties
- F1.** 2 (twee) minuten extra vliegtijd voor landen op het vliegveld zonder finish passage na een voltooide opdracht.
- G1.** 5 (vijf) minuten extra vliegtijd voor buitenlanden na finish passage.
- H1.** 100 wedstrijdpunten voor afvliegen tussen 0 en 500 meter buiten de afvliegcilinder; afvliegen tussen 0 en 500 meter rondom de afvlieglijn zonder de lijn te overvliegen; het bezoeken van een keerpunt tussen 500 meter en 1 kilometer.



- I1. 200 wedstrijdpunten minimaal bij grove onsportiviteit, maar diskwalificatie voor de dag indien aanmerkelijk voordeel zou zijn verkregen door de overtreding
- J1. 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.
- K1. Diskwalificatie voor motorzwevers die geen ENL-motorloop registratie kunnen aantonen
- L1. 10 wedstrijdpunten per minuut voor landen na de daglichtperiode

**18.2 Een schending van gecontroleerde en/of verboden gebieden wordt als volgt bestraft;**

- A2. Luchtruimschendingen worden zowel horizontaal als verticaal beoordeeld. De kleinste waard van deze twee wordt bestraft. Bepalend is de grootste afstand per overtreding.
- B2. De horizontale schending wordt gemeten tot de dichtstbijzijnde grens

## 19 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.

## 20 PROTESTEN

Deelnemers kunnen bij meningsverschillen of tegen genomen maatregelen protesteren. De betrokkene krijgt hiervan afschrift. Protesten moeten binnen 24 uur na de daaropvolgende briefing, of na de publicatie van het officiële dag klassement schriftelijk bij de wedstrijdleiding worden ingediend onder betaling van € 25. Dit bedrag zal worden teruggegeven, indien het protest wordt toegewezen. De jury treedt in functie nadat een protest is ingediend tegen een beslissing van de wedstrijdleiding. De beslissing van de jury wordt binnen 24 uur bekend gemaakt aan de wedstrijdleiding en de indiener van het protest. Tegen deze beslissing is geen beroep mogelijk.

## 21 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 4.3.

### 1.2 Assigned Area Task (AAT)

Dit is een snelheidsopdracht via Assigned Areas. Dit zijn cirkelvormige of sectorvormige 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 4.4.

### 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 wedstrijdreglement art. 7.4 en 11).

### 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 voor de berekening van het afstandspunten deel. ( $R_d$  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 km's 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 Regl. NK punt 12). De afstand wordt afgerond op 1 meter, de tijd op hele seconden.

## 3 WEDSTRIJDDAG

Een wedstrijddag is geldig wanneer aan iedere deelnemer in een klasse tenminste éénmaal de gelegenheid is geboden te starten en ten minste één van de deelnemers in die klasse een afstand heeft afgelegd van 100 km.

## 4 SYMBOLEN EN FORMULES

### 4.1 Symbolen (afstand in km, snelheid in km/uur).

D:	Afgelegde afstand door een vlieger
$D_m$ :	Maximale afgelegde afstand berekend over alle vliegers
F <sub>m</sub> :	Correctiefactor voor geleverde prestatie
F <sub>w</sub> :	Correctiefactor voor slecht weer
F <sub>d</sub> :	Correctiefactor voor afgelegde afstand (<1 indien $D_m < 250$ km)
F <sub>v</sub> :	Correctiefactor voor vluchtduur (<1 indien $D_m/V_{cm} < 3$ uur)
F <sub>x</sub> :	Handicapfactor (afhankelijk van de gemiddelde snelheid van de drie snelste vliegers)
H:	Handicapsterkte in relatie tot de snelheid van de drie snelste vliegers
I:	BGA handicap
In:	Normhandicap (laagste waarde van de BGA handicap in een klasse)
N:	Aantal vliegers dat een wedstrijdstart heeft gemaakt
$N^{100}$ :	Aantal vliegers dat een afstand heeft afgelegd van ten minste 100 km
N <sub>v</sub> :	Aantal vliegers dat gehandicapt sneller is dan 2/3 van de maximale gehandicapte snelheid
P <sub>c</sub> :	Wedstrijdpunten van de vlieger
P <sub>p</sub> :	Strafpunten
P <sub>u</sub> :	Dagpunten van de vlieger
R <sub>d</sub> :	Verhouding tussen de afgelegde afstand door de vlieger en de maximaal afgelegde afstand
R <sub>n</sub> :	Verhouding tussen N <sub>v</sub> en het aantal deelnemers met een wedstrijdstart
R <sub>v</sub> :	Verhouding tussen de gehandicapte snelheid van een vlieger en de maximale gehandicapte snelheid
T <sub>a</sub> :	Afvliegtijd
T <sub>f</sub> :	Finishtijd
T <sub>d</sub> :	Tijdsduur voor het voltooien van de opdracht
T <sub>min</sub> :	Door de wedstrijdleiding gestelde minimale vluchtduur (bij AAT)
V:	De door de vlieger behaalde snelheid
V <sub>c</sub> :	De behaalde snelheid van de vlieger gecorrigeerd met handicapfactor
V <sub>m</sub> :	De behaalde snelheid van de snelste vlieger
V <sub>cm</sub> :	Maximale behaalde snelheid gecorrigeerd met handicapfactor
V <sub>123</sub> :	Gemiddelde snelheid van de drie snelste deelnemers in een klasse.



#### 4.2 Correctie factoren

Voor de standaard, aparte 15 meter -, aparte 18 meter - en de open klasse:  
Handicapsterkte **H** = 1

Voor een gecombineerde 15/18 meter klasse en 18m/open klasse:  
Handicapsterkte **H**:

Indien $V_{123} < 60$	<b>H</b> = 1
Indien $60 \leq V_{123} < 80$	<b>H</b> = $1 - 0,5 * (V_{123} - 60) / (80 - 60)$
Indien $80 \leq V_{123} < 100$	<b>H</b> = 0,5
Indien $100 \leq V_{123} < 120$	<b>H</b> = $0,5 - 0,5 * (V_{123} - 100) / (120 - 100)$
Indien $V_{123} > 120$	<b>H</b> = 0

Handicapfactor **fx** =  $\{ \ln + H (I - \ln) \} / \ln$ , ( $1 \leq fx \leq I / \ln$ )

Toepassing van de handicapfactor:  $V_c = V / fx$  en  $V_{cm} = (V / fx)_{max}$

**Fm** is prestatiefactor en is de kleinste waarde van:

- **Fd** =  $(5 * D_m - 250) / 1000$  (correctiefactor voor afgelegde afstand;  $0 \leq F_d \leq 1$ )

en

- **Fv** =  $(400 * D_m / V_m - 200) / 1000$  (correctiefactor voor snelheid in relatie tot afgelegde afstand;  $0 \leq F_v \leq 1$ )

**Fw** =  $1.25 * N_{100} / N$  (correctiefactor voor slecht weer;  $0 \leq F_w \leq 1$ )

Weegfactoren in de formules: **Rd** =  $D / D_m$ , **Rn** =  $N_v / N$ , **Rv** =  $V_c / V_{cm}$  (met  $2/3 \leq R_v \leq 1$ )

#### 4.3 Formules Race

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

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

#### 4.4 Formules Assigned Area Task (AAT)

Zelfde formules als voor Race.

#### 4.5 Wedstrijdpunten Pc

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

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



## 5 SCORING INDIVIDUELE EN GECOMBINEERDE WEDSTRIJD

Scoring voor de individuele wedstrijd zal geschieden volgens bovengemelde wijze met dien verstande dat dit geldt voor het ingeschreven vliegtuig (=dus team) bij meerdere vliegers. Voor de gecombineerde wedstrijd zal de uitslag opnieuw berekend worden aan de hand van het volgende:

Vliegtuig en gezagvoerder scoren per dag en alleen deze combinatie zal per wedstrijddag meegeteld worden in de eindscore voor de GNL wedstrijd.





## LOKALE REGELS EN AANWIJZINGEN T2D

In deze bijlage treft u nagenoeg alle informatie aan die u op de briefing te horen zult krijgen. Wij hopen u hiermee van dienst te zijn, zodat u op voorhand de informatie vast in alle rust kunt bestuderen en zodat wij de briefing korter en bondiger kunnen houden en we u bovendien niet bedelven met een stortvloed aan nieuwe informatie.

Wij gaan er tijdens de briefing van uit dat u van onderstaande zaken al kennis heeft genomen, en dit niet nog tijdens de briefing of nog later hoeft te doen...

De wedstrijdleiding

## 1 RIJROUTES NAAR HET VLEGVELD

### Komende vanaf Amersfoort / Amsterdam / Deventer

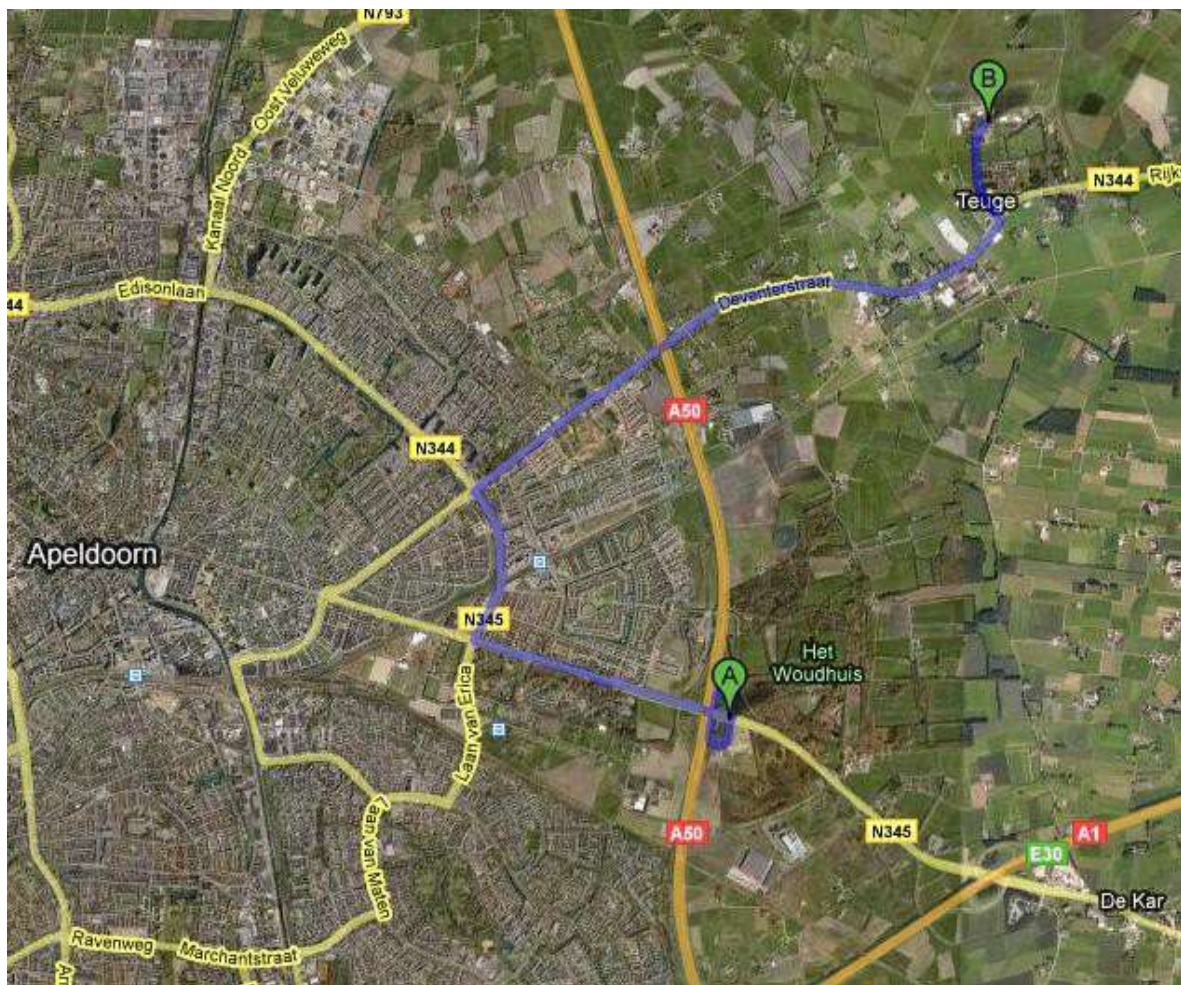
Neem de A1 richting Apeldoorn

- |    |   |        |
|----|---|--------|
| 1. | Neem de afslag richting Zwolle              | 2,5 km |
| 2. | Voeg in op de A50<br>(ga verder met punt 3) | 0,8 km |

### Komende vanaf Zwolle / Arnhem

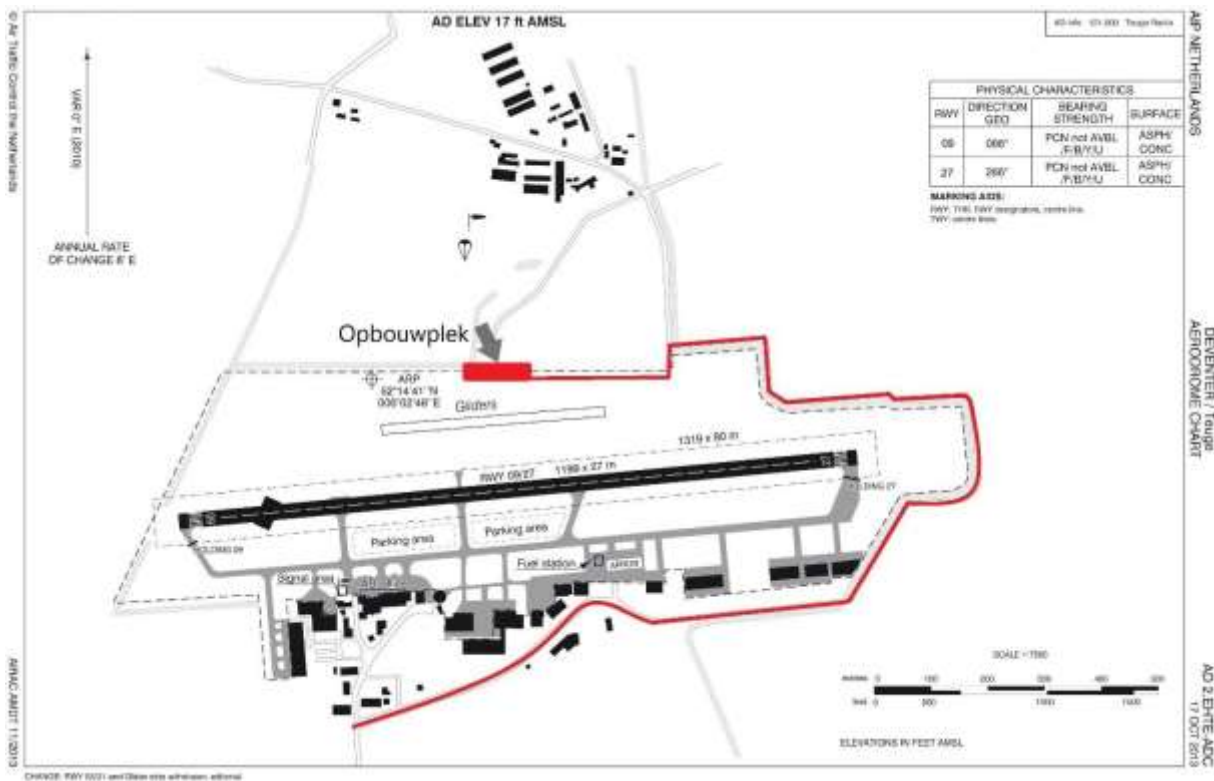
Neem de A50 richting Apeldoorn

- |    |  |        |
|----|--|--------|
| 3. | Neem afslag 24 naar de N345 richting Teuge   | 1,0 km |
| 4. | Sla rechtsaf bij N345/Zutphensestraat (borden naar Apeldoorn/Teuge/N345)<br>Ga rechtdoor over 2 rotondes | 1,7 km |
| 5. | Sla rechtsaf bij Laan van Osseveld/N345<br>Ga rechtdoor over één rotonde                                 | 1,0 km |
| 6. | Sla rechtsaf bij Deventerstraat/N344<br>Ga verder op de N344<br>Ga rechtdoor over 2 rotondes             | 3,9 km |
| 7. | Sla linksaf bij De Zanden<br>U vindt uw bestemming links   | 0,7 km |



Figuur 1 - Rijroete

**2 RIJROUTE OM HET VLEGVELD**



Figuur 2 - Rijroute om het veld

Bij aankomst op het vliegveld kunnen de aanhangers geparkeerd worden op de opbouwplek, zoals aangegeven op bovenstaande illustratie. Gezien de beperkte manoeuvreerruimte op de parkeerplaats van het vliegveld adviseren wij de aanhangers direct naar de opbouwplekken te brengen alvorens in te schrijven.

De rijroute naar de startplaats/opbouwplekken gaat om het luchthaventerrein heen, zoals hierboven aangegeven met een rode lijn. De route zal worden aangegeven door middel van borden. U kunt de aanhanger parkeren op aanwijzing van het grondpersoneel.

Indien u de kist gemonteerd wenst te laten staan gedurende de nacht van zaterdag op zondag dan is dat (op eigen risico) mogelijk.

### 3 OP HET VLEGVELD



Figuur 3 - Locaties op het veld

#### Inschrijven

Op zaterdag vanaf **08:00u tot 9:15u** in de kantine/clubruimte voor de werkplaats (nr. 1).

#### Briefing

In principe wordt de briefing gegeven in de hangaar/werkplaats van de Vliegclub Teuge, (nr.1), **begin 9:30u** mits geen ander tijdstip bekend is gemaakt.

#### Water

Nabij de hangaar (inschrijving en Briefing) bevindt zich de garage waar watercans gevuld kunnen worden. U kunt de cans alvast voor de volgende dag vullen.

#### 4 GEBRUIK ZWEEFSTRIP DOOR LUCHTHAVEN

In geval van een calamiteit op de luchthaven Teuge, kan de havendienst besluiten om motorverkeer te laten landen op de zweefstrip. In dat geval kan er dus met zweefvliegen niet worden doorgegaan.

##### Consequenties

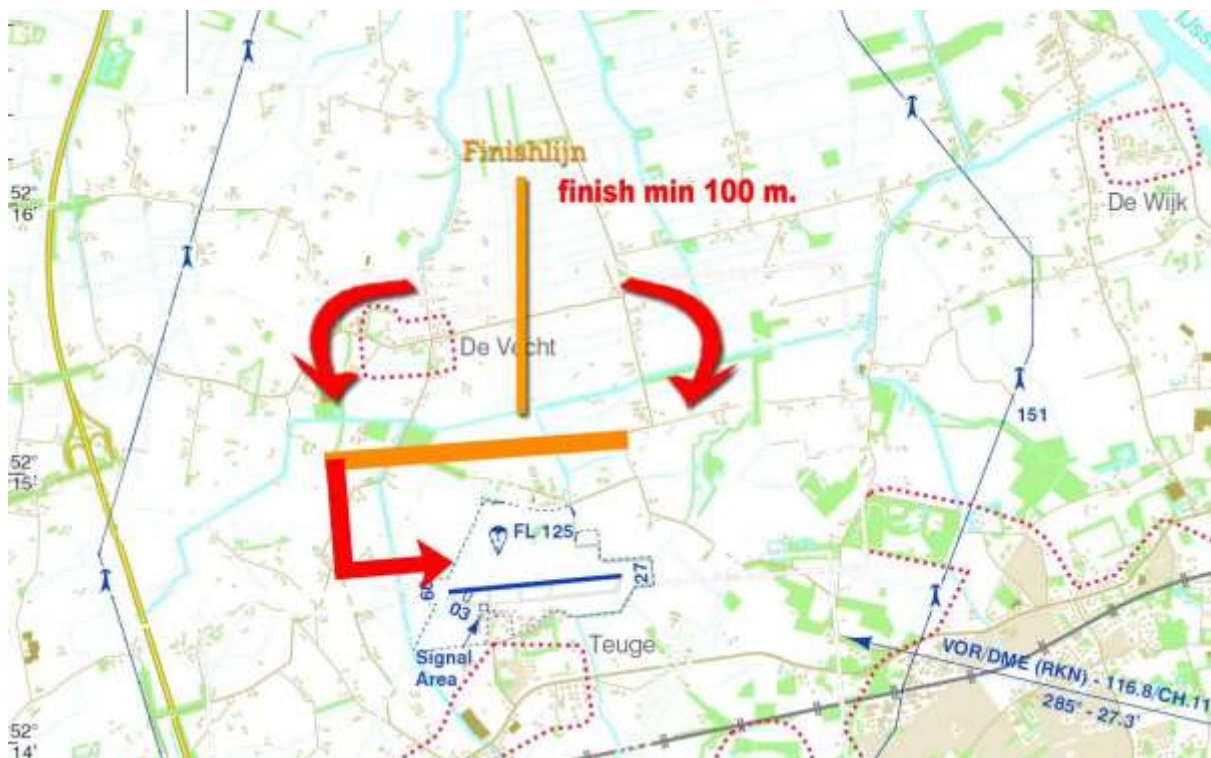
Het starten zal worden gestopt door de wedstrijdleiding. De op de grond bevindende toestellen zullen op aanwijzing van de startleiders terug worden gesleept naar de noordrand van het veld. Dit om ruimte te maken voor motortoestellen.

Landende zweefvliegtuigen kunnen nog landen maar dienen wel op te roepen op de wedstrijdrequentie voor de landingsprocedure.

#### 5 FINISH- EN LANDINGSPROCEDURE

##### Baan 08 in gebruik

Nadat er gefinished is, wordt er een bocht in zuidelijke richting ingezet. Daarna wordt het circuit afgevlogen zoals aangegeven met een rode lijn op de circuitkaart. Er wordt geland in de zone die blauw is weergegeven op de grondkaart en fysiek op het terrein is gemarkeerd. Tijdens het uitrollen wordt niet uitgestuurd omdat het terrein voldoende breed is om minimaal vier toestellen naast elkaar kwijt te kunnen. Uitsturen zou dit verhinderen.

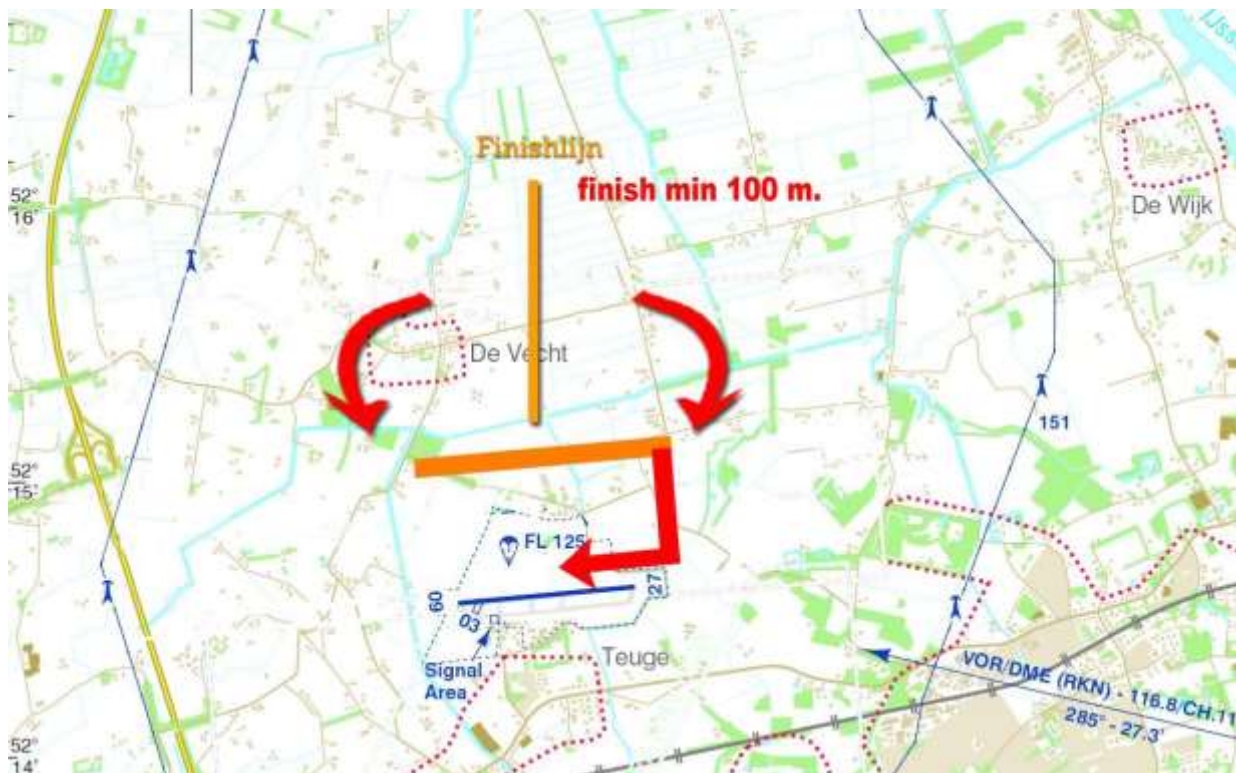


Figuur 4 - Finish baan 08

## Baan 26 in gebruik

Nadat er gefinished is, wordt er een bocht in zuidelijke richting ingezet. Daarna wordt het circuit afgevlogen zoals aangegeven met een rode lijn op de circuitkaart. Er wordt geland in de zone die blauw is weergegeven op de grondkaart en fysiek op het terrein is gemarkeerd. Tijdens het uitrollen wordt er naar rechts uitgestuurd met beperkte snelheid zodat het landingsveld wordt vrijgemaakt.

Het terrein vóór de zweeflandingsstrip is in gebruik door de sleepvliegtuigen tijdens het sleepbedrijf. Daarom is het van groot belang hier niet in te landen met zweefvliegtuigen. Indien een zweefvliegtuig zich op het dwarswindbeen of final bevindt zullen de sleepvliegtuigen voldoende afstand bewaren. Zweefvliegtuigen hebben immers in het circuit altijd voorrang op motorvliegtuigen.



Figuur 5 - Finish baan 26

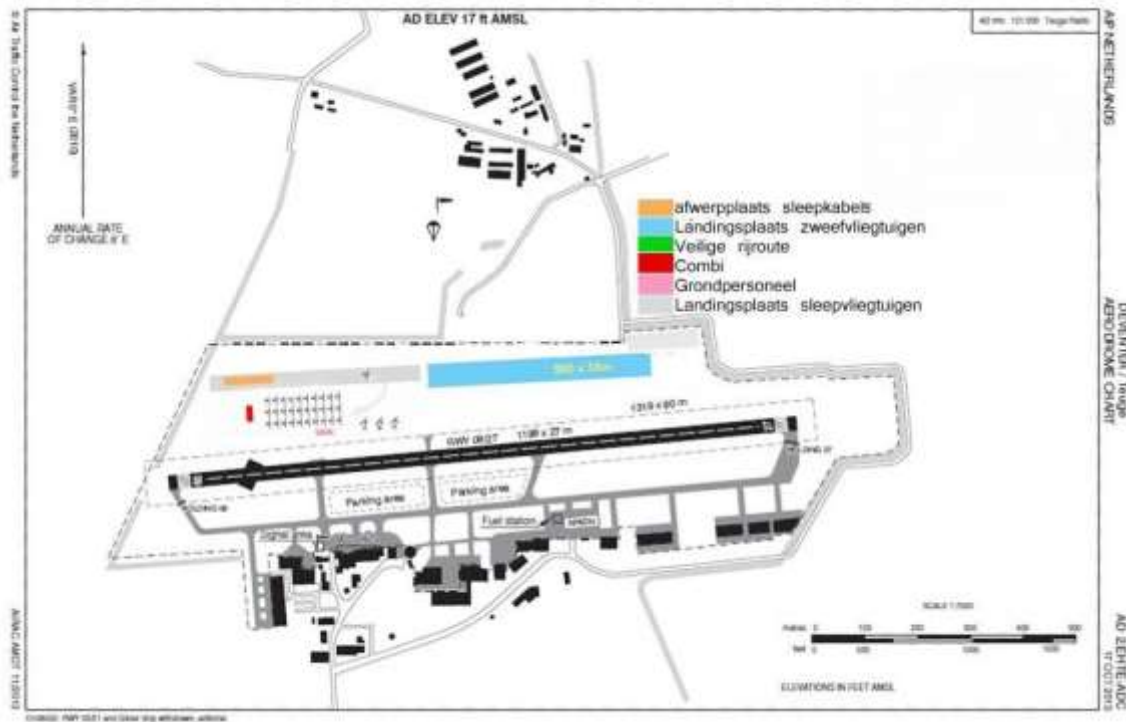
## Algemeen

Op de volgende pagina zijn twee kaarten afgebeeld die de grondsituatie van Teuge aangeven. De toestellen zullen door het grondpersoneel, of indien gedelegeerd door eigen ophaalploeg uit het veld worden gehaald. De rijroutes zijn op de kaart aangegeven met groen. Te allen tijde zullen de instructies van de startleiders worden opgevolgd, gezien de complexe situatie op vliegveld Teuge. De parachutisten van Teuge zullen in het veld noord van de baan landen. Parachutisten kunnen mogelijk over zwevers binnenkomen.

### In geen geval:

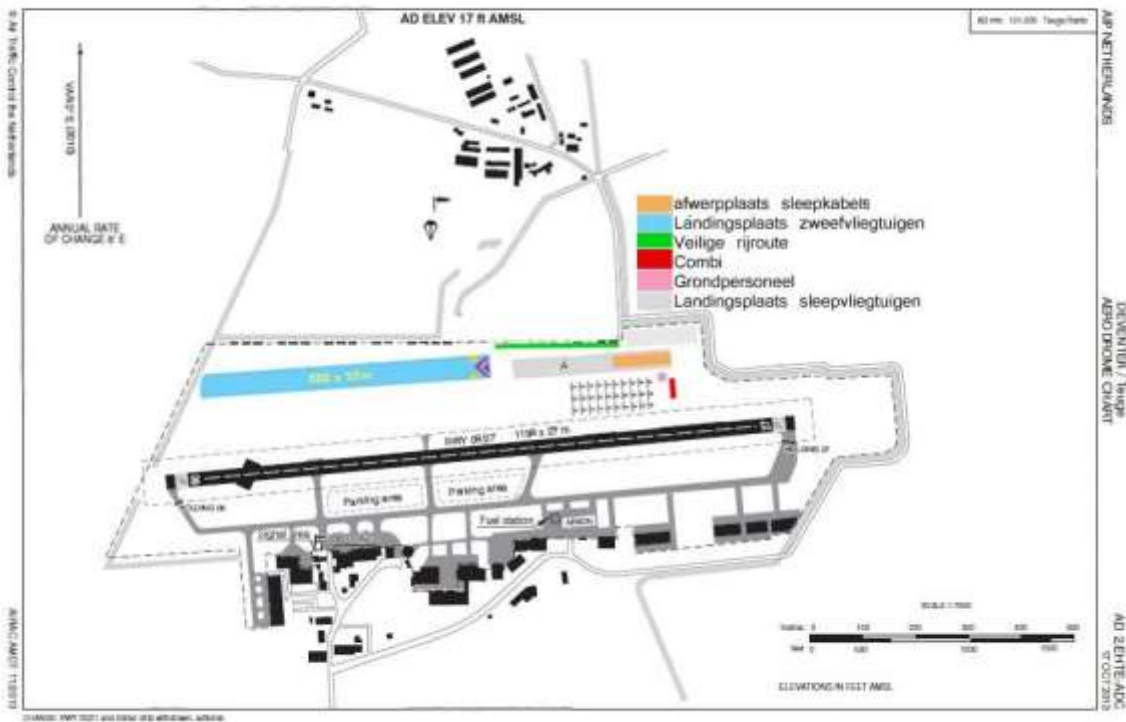
- wordt er geland buiten de gemarkeerde landingszone tenzij in opdracht van de startleider.
- wordt er gefinished over het **vliegveld**
- wordt er gezoemerd
- wordt er zonder overleg met de startleider over het veld gereden
- wordt er gevlogen boven het paragebied

### Baan 08 in gebruik:



Figuur 6 - Opstelling baan 08

### Baan 26 in gebruik:



Figuur 7 - Opstelling baan 26



## 6 VERBODEN GEBIEDEN

Er zijn in de nabijheid van Vliegveld Teuge een aantal Restricted Areas, te weten:

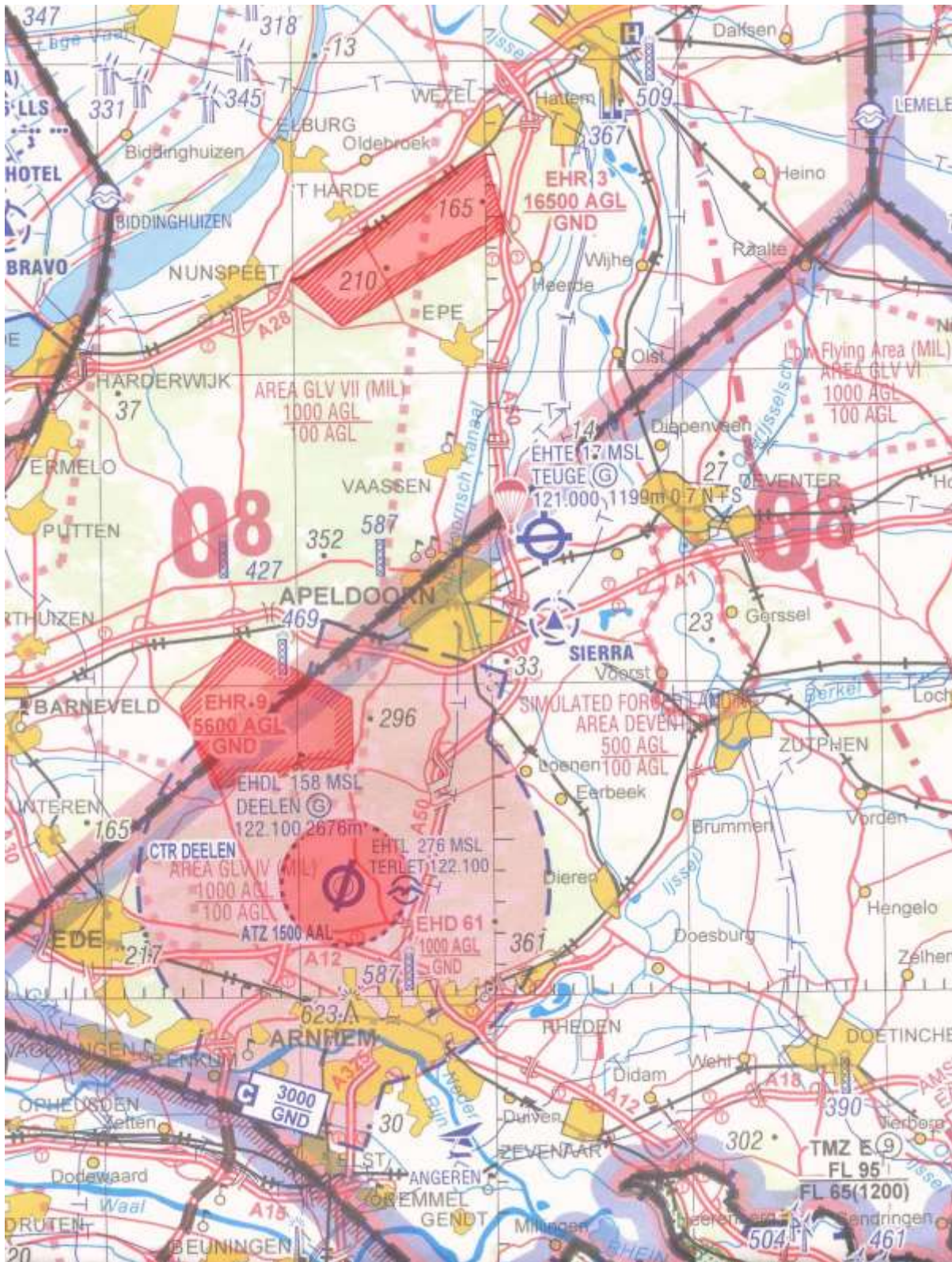
EHR 3 'T HARDE (GND / 16500 voet) GUNFIRING

EHR 9 DE HARSKAMP (GND / 5600 voet) GUNFIRING

en de Deelen CTR, welke in het weekeinde actief kunnen zijn. De Deelen ATZ (gnd / 1500 voet) is altijd actief en dient te allen tijde vermeden te worden tenzij door wedstrijdleiding anders wordt gemeld.

Een kopie van een luchtvaartkaart met enkele highlights van deze gebieden staat op de volgende pagina weergegeven.





Figuur 8 - Verboden gebieden in de omgeving

NIET GEBRUIKEN VOOR NAVIGATIE, NAV DATA VEROUDERD



### **Vliegprocedures nabij vliegveld Teuge**

Op de overzichtskaart van vliegveld Teuge zijn een aantal rood gearceerde gebieden aangegeven waarin men niet mag vliegen.

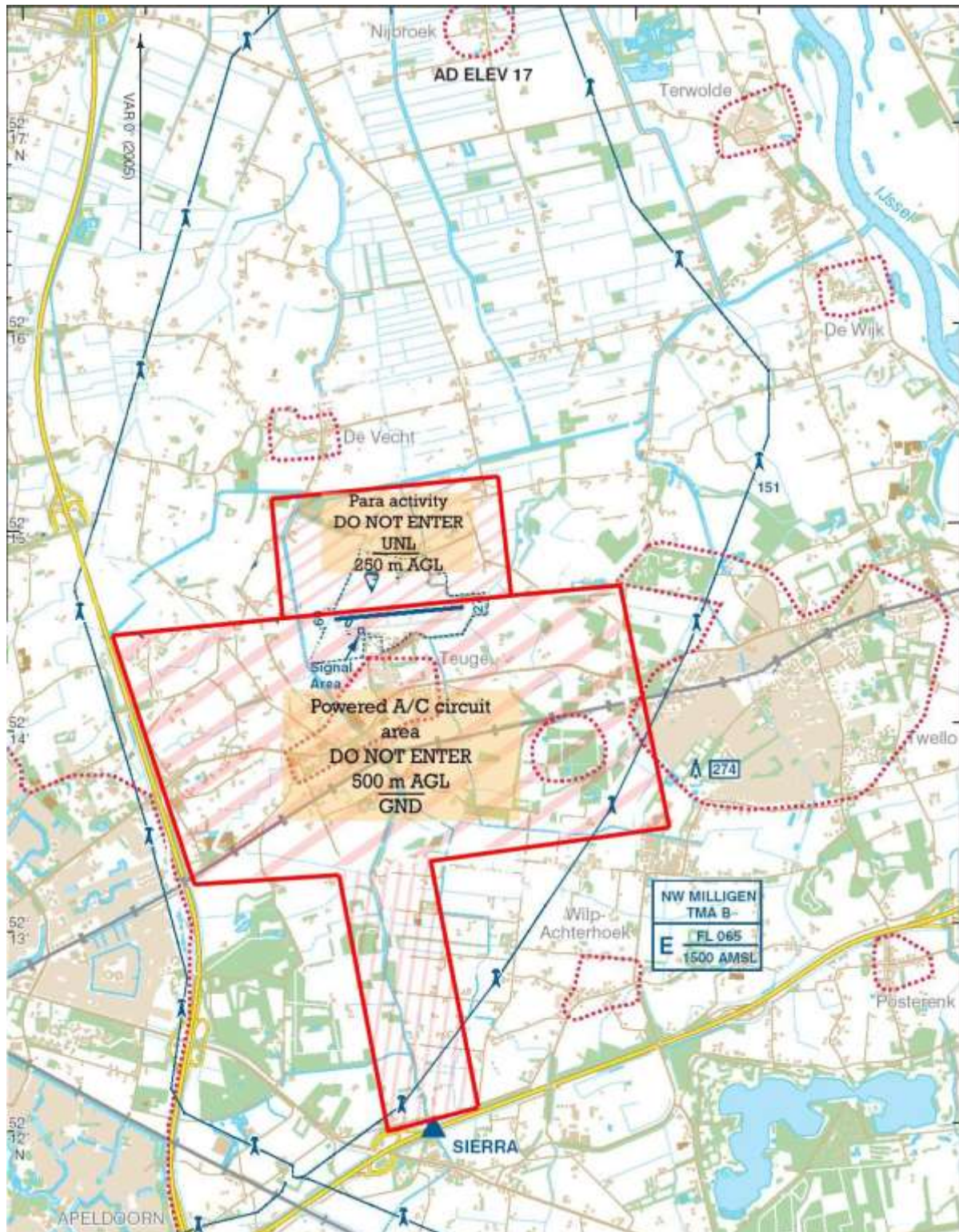
Ten zuiden van vliegveld Teuge is het motorvliegcircuit dat voor de veiligheid gemeden moet worden. De minimale hoogte voor dit gebied is 500 meter AGL om zo het motorverkeer niet onnodig te hinderen. Kruisen van de motorbaan mag dan ook alleen boven een hoogte van 500 meter AGL.

Boven en ten noorden van het vliegveld bevindt zich een gebied dat de parachutisten gebruiken. De para's worden in één lijn van ongeveer 300 meter breed gedropt tegen de wind in. Deze lijn kan zich uitstrekken tot ruim 2 kilometer van het veld.

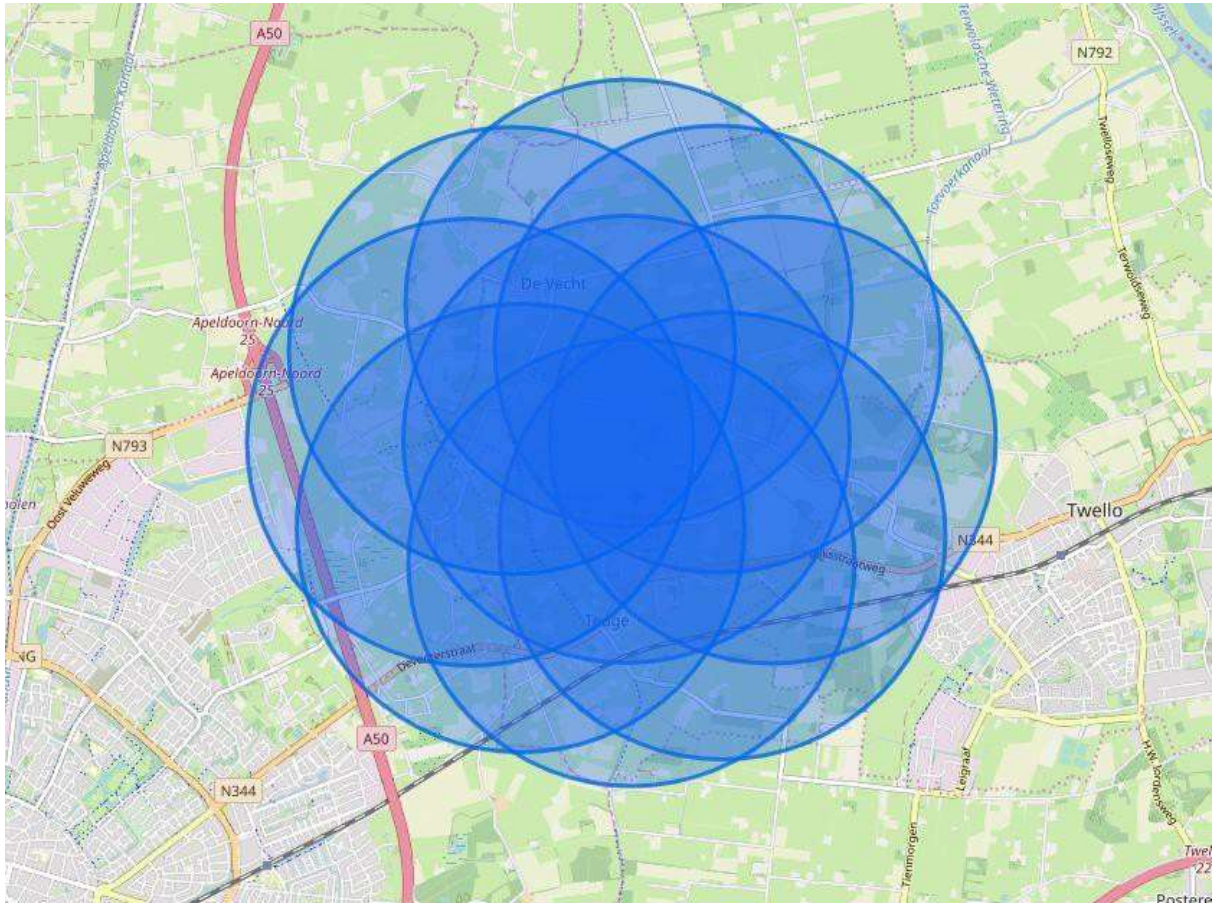
Aangezien parachutisten in vrije val niet kunnen uitwijken en onder de 500 meter hun valscherp open hebben om aan hun nadering te beginnen, wordt er beslist NIET boven de 250 meter in het aangegeven gebied gevlogen.

Daarnaast wordt er gebruik gemaakt van dropzones. Dit zijn 9 cirkels met een radius van 0.8 NM (~1500m). Afhankelijk van de condities (bv wind) is een dropzone actief. Deze zone kan worden gemarkeerd met een zogenaamde Drop Zone Generator, welke een FLARM-obstakel waarschuwing genereert. Dit gebied moet boven de 500m gemeden worden. Welke dropzone actief is wordt op de briefing bekend gemaakt.

De kaart staat op de volgende pagina weergegeven.



Figuur 9 - Circuitgebied



Figuur 10 - De 9 dropzones



## 7 OPERATIONELE AANWIJZINGEN VOOR DE WEDSTRIJD

### Indeling startvolgorde

De indeling voor de startvolgorde zal tijdens de briefing bekend worden gemaakt. Alle kisten zullen gebruik maken van de zweefstrip (gras) 08-26. "Zelfstarts" zijn toegestaan; melding op de briefing.

### Keerpuntenbestand

De vlieger is zelf verantwoordelijk voor de verificatie van de coördinaten op het opdrachtformulier met die in zijn vluchtcomputer.

Op de website van de Teuge 2-Daagse is een keerpuntenbestand ter beschikking gesteld. Deze kunt u vinden onder de volgende link: [t2d.zweven.nl](http://t2d.zweven.nl). En dan via het menu keerpuntenbestand(en).

### Af- en aanvliegpunten

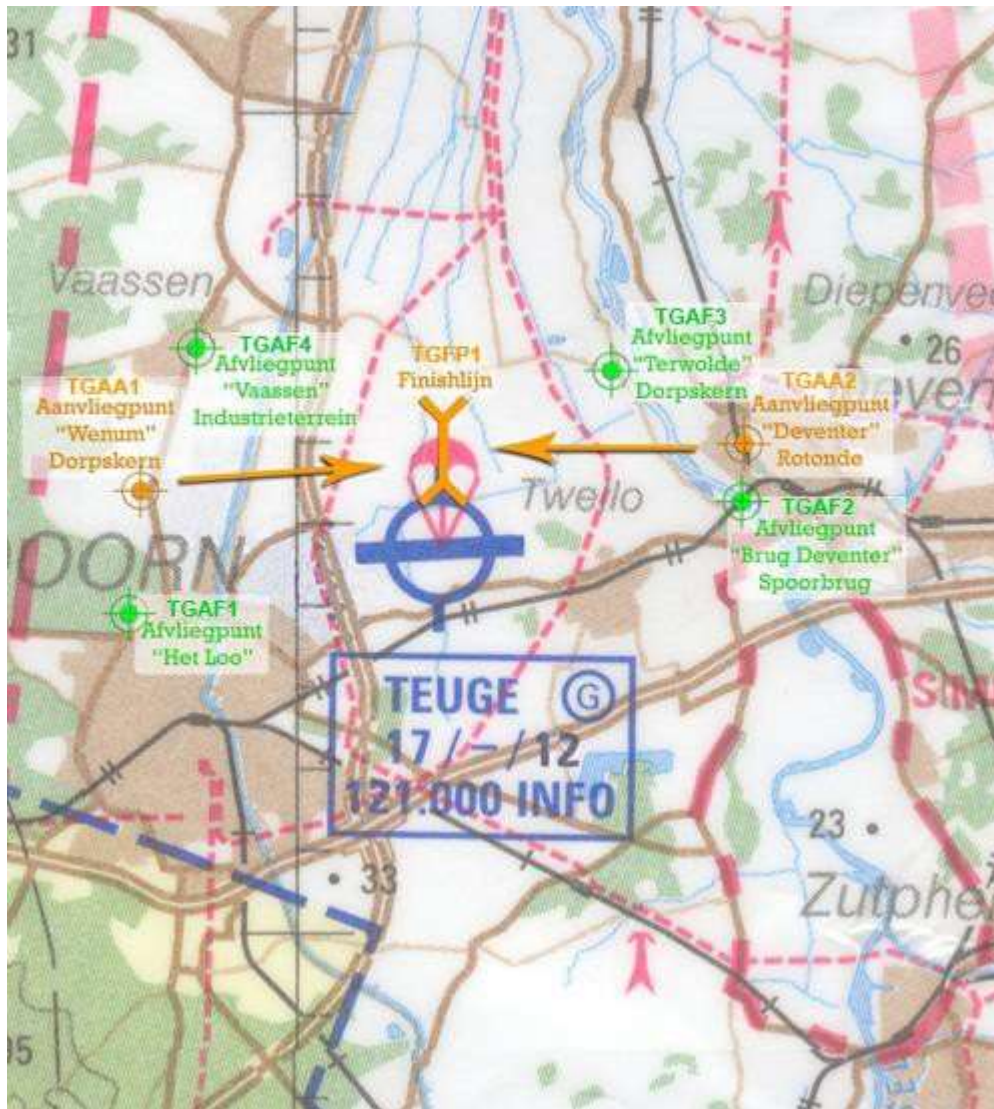
De af- en aanvliegpunten hebben de volgende coördinaten:

Tabel 1 - Af- en aanvliegpunten

Naam	Omschrijving	Afkorting	Lat (D M,mm)	Long (D M,mm)	Lat (D M S,s)	Long (D M S,s)
TGAF1	Het Loo (Paleis)	<b>Tgaf1</b>	N 52°14.000'	E 5°56.750'	N 52°14' 00"	E 5°56' 45"
TGAF2	Brug Deventer (Spoorbrug)	<b>Tgaf2</b>	N 52°15.333'	E 6°08.733'	N 52°15' 20"	E 6°08' 44"
TGAF3	Terwolde (Dorpskern)	<b>Tgaf3</b>	N 52°17.000'	E 6°05.933'	N 52°17' 00"	E 6°05' 56"
TGAF4	Vaassen (Industrie)	<b>Tgaf4</b>	N 52°17.150'	E 6°05.933'	N 52°17' 09"	E 5°57' 56"
TGAA1	Wenum (Dorpskern)	<b>Tgaa1</b>	N 52°15.266'	E 5°57.833'	N 52°15' 16"	E 5°57' 50"
TGAA2	Deventer (Rotonde)	<b>Tgaa2</b>	N 52°16.000'	E 6°08.600'	N 52°16' 00"	E 6°08' 36"
TGFP1	TeugeFP1 (Boerderij)	<b>Tgfp1</b>	N 52°15.533'	E 6°02.900'	N 52°15' 32"	E 6°02' 54"

### Finishlijn

Voor de finishlijn zal gebruik worden gemaakt van een lijn met een lengte van 1 km breed, dus 500m aan beide zijden van finishpunt 1.



Figuur 11 - Finish

### Finish procedure

De finish moet **bij het aanvliegpunt** per radio worden aangemeld over de radio o.v.v. callsign, positie aanvliegpunt en ETA finishlijn.

De wedstrijdorganisatie bevestigt het callsign en verstrekt windrichting/snelheid en overige belangrijke informatie.

Na het passeren van de finishlijn wordt er een bocht gemaakt in zuidelijke richting waarna het circuit wordt gevolgd.

Abrupte vliegbewegingen tijdens of na de finishlijnpassage zijn gevaarlijk en daarom verboden. Gefinished moet worden op een minimale hoogte van 100 meter en een maximale hoogte van 250 meter. Na de landing dient de strip zo spoedig mogelijk te worden vrijgemaakt.

Speciale aandacht dient te worden gegeven aan de parachutisten die mogelijk in de buurt van de finishlijn zich kunnen begeven, daarom de hoogte-limitaties voor het finishe. Nadere informatie hierover wordt gegeven tijdens de briefing.



### **Directe diskwalificatie van de vlieger bij**

- Schending luchtruim ter beoordeling aan de wedstrijdleiding.
- Finishes, die niet door de beugel kunnen (specifiek: laagvliegen over mensen & te lage circuits).
- Demonteren in het landingsveld.

### **Disclaimer**

Voor het goede, veilige & eerlijke verloop van de wedstrijd behoudt de wedstrijdleiding zich het recht voor om af te wijken van de regels "in the spirit of the competition"...