

Nederlands Kampioenschap Schermvliegen Vlakland 'nieuwe stijl'

De vliegprestaties bij wedstrijden waarbij de deelnemers in de lucht worden gebracht door een lier zijn zonder twijfel afhankelijk van een bepaalde geluksfactor. Dit heeft op zich niets te maken met vlaklandvliegen maar met een startmethode waarbij je niet zelf het startmoment kan kiezen en het ook niet mogelijk is tegelijk of kort na elkaar te starten. Bij weersafhankelijke sporten is er vaak sprake van een zekere mate van geluk, de factor geluk of pech bij schermvliegen vanaf de lier is echter veel te groot en vaak bepalend voor de einduitslag.

Aan de Dutch Open Flatlands Competition wordt nauwelijks deel genomen door Nederlandse wedstrijdvliegers met een hoge WPRS klassering waardoor je de DOFC redelijkerwijs niet als volwaardig Nederlands Kampioenschap kan beschouwen. Met name de oneerlijke omstandigheden blijken een groot bezwaar, vandaar de wens voor een beter wedstrijdconcept.

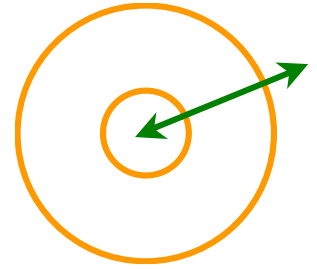
Gewoonlijk wordt bij schermvliegwedstrijden door de deelnemers zo snel mogelijk een parcours met een bepaalde afstand gevlogen. 'Afstand' en 'tijd' zijn de twee onderdelen die samen de prestatie vormen. In Nederland werd tot voor kort 'vrije afstand' gevlogen en telde de tijd niet mee. Het vliegen van een vrije afstand in wedstrijden (waarvoor overigens de XC-contest al de mogelijkheid geeft) waarbij niet gelijktijdig wordt gestart is oneerlijk en wijkt af van FAI-wedstrijden zoals het EK, WK en veel andere wedstrijden. Belangrijk is een type taak en wedstrijdstructuur te ontwerpen op basis van de bekende systematiek en bovendien geschikt voor wedstrijden vanaf de lier. Het doel daarbij is:

1. Een veilige en eerlijke wedstrijd met tenminste vier volwaardige taken.
2. Laagdrempelig voor de beginnende wedstrijdvlieger en uitdagend voor de ervaren wedstrijdvlieger.
3. Voor de organisatie een gemakkelijke en doeltreffende task-setting.
4. Begrijpelijk en aantrekkelijk voor publiek en media.

Verder is van belang het bevorderen van het wedstrijdvliegen waarbij beginners op toegankelijke wijze kennis maken met het vliegen van een wedstrijdtaak met een startvenster, een start en een goal. De stap verkleinen van overlandvliegen naar wedstrijdvliegen. Het sneller en efficiënter vliegen benadrukken. Ruimte bieden aan meer deelnemers (de huidige DOFC heeft een beperkt aantal plaatsen en kampt vaak met een wachtlijst).

Op basis van een nieuw taakconcept; de 'Cilinder Race' in combinatie met een nieuwe wedstrijdstructuur is een alternatief bedacht voor de organisatie van een Nederlands Kampioenschap Schermvliegen Vlakland (NKS).





1. Een nieuw type taak: de 'Cilinder Race'

Om de vliegprestaties met elkaar te kunnen vergelijken moeten alle deelnemers hetzelfde traject vliegen, op hetzelfde of zelfgekozen moment starten en op dezelfde of zelfgekozen plaats starten: voorwaarden voor een eerlijke wedstrijd!

Met name bij het gebruik van een lier is het belangrijk om de uitgangssituatie voor iedereen zoveel mogelijk gelijk te laten zijn. De Cilinder Race maakt het vaststellen en vliegen van wedstrijdtaken in Nederland eerlijker, makkelijker en ook leuker.

De kenmerken van Cilinder Race taken:

1.1 De taken hebben altijd een start(cilinder) en een goal(cilinder)

Open distance taken zijn ongeschikt voor wedstrijden vanaf de lier. Deelnemers die later aan de beurt zijn of moeten herstarten zullen pas later op pad gaan en hebben dus een kortere periode om een zo groot mogelijke afstand te vliegen ten opzichte van deelnemers die vroeg op pad zijn gegaan. Vlieg dus altijd taken met een goal dat bovendien is geplaatst op een afstand die ook nog goed te halen is door latere starters. De deelnemer met de snelste tijd van start naar goal wint.

1.2 De startcilinder is van voldoende omvang

Ondanks een gekozen startvolgorde kan er natuurlijk geen individueel gunstig liermoment worden voorzien en gekozen. Er zijn vliegers die al tijdens het lieren of meteen er na de thermiek in vliegen. Tegenover anderen die niets vinden en eerst op zoek moeten naar thermiek en zo gedwongen worden vroegtijdig te starten. Het startmoment wordt daardoor afhankelijk van het liermoment.

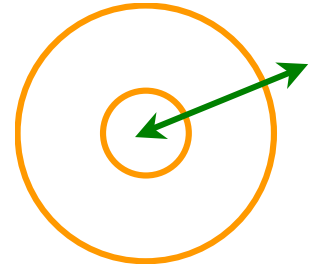
Een startcilinder van voldoende omvang geeft deelnemers genoeg ruimte en tijd om thermiek te vinden en hoogte te winnen alvorens de startcilinder uit te vliegen. De grootte van de startcilinder bedraagt maximaal 20% van de totale taakafstand.

1.3 Een exit finishcilinder

Omdat er starttijd verschillen zijn tussen de deelnemers kunnen de weersomstandigheden waarin men de taak vliegt van elkaar verschillen. Denk bijvoorbeeld aan windrichting en -kracht. Een gebruikelijke finishcilinder kan hierdoor zelfs onhaalbaar worden. Een exit finishcilinder bij veranderlijke omstandigheden is beter, vooral bij veel variatie van de windrichting in de loop van de tijd en op verschillende hoogten. Ook om een verkeerd geplaatst goal te voorkomen wordt een exit finishcilinder gebruikt.

De cilindergrootte wordt gekozen naar aanleiding van windkracht en windrichting in combinatie met de verwachte thermieksterkte. De vliegkoers en dus de plaats waar men de cilinder uit wil vliegen, wordt door de vlieger zelf bepaald waarmee het voordeel van 'open distance' taken behouden blijft.





1.4 Begrippen

Exit race: een taak waarbij bij het uitvliegen van de startcilinder de race start en bij het uitvliegen van de finishcilinder de taak is voltooid.

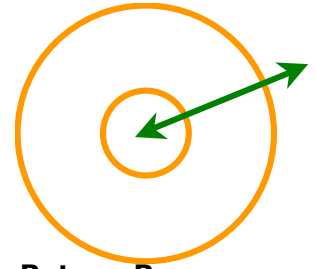
Return race: een taak waarbij bij het uitvliegen van de startcilinder de race start en na het uitvliegen van de finishcilinder wordt er omgekeerd en vervolgens bij het weer terug invliegen van de startcilinder wordt er gefinisht. (wordt in 2009 nog niet gevlogen)

Startcilinder: een cilinder met een variabele grootte met het lierveld als middelpunt. Deze cilinder dient als startcilinder; wanneer de vlieger deze cilinder verlaat is men gestart en 'loopt' de tijd. Naarmate de wind krachtiger is zal een grotere cilinder worden vastgesteld. Omwille van de eenvoud kan gekozen worden voor een vaste startcilinder van bijvoorbeeld 2 kilometer bij de Return Race en 8 kilometer bij de Exit Race. Tevens wordt de startcilinder gebruikt om te finishen bij een Return Race.

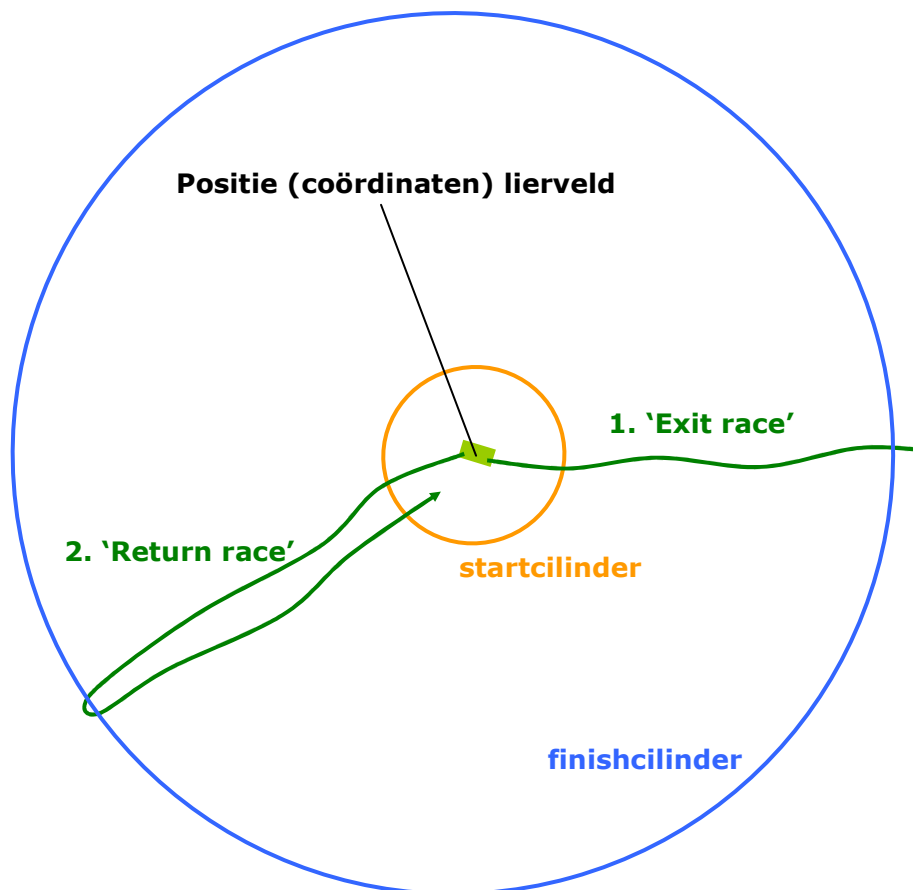
Finishcilinder: cilinder met een variabele grootte met het lierveld als middelpunt. De finishcilinder dient om de afstand van de taak te bepalen. Wanneer de deelnemers de finishcilinder uitvliegen is men gefinisht of, in geval van een Return Race, kan men omkeren en terug vliegen naar de startcilinder om de taak te voltooien.

Positie (coördinaten) lierveld: de exacte locatie (middelpunt) van het lierveld wordt afgeleid van de coördinaten die bij de wedstrijdorganisatie bekend zijn voor het betreffende lierveld. Deelnemers gebruiken die coördinaten in hun GPS apparaat tijdens de wedstrijd.





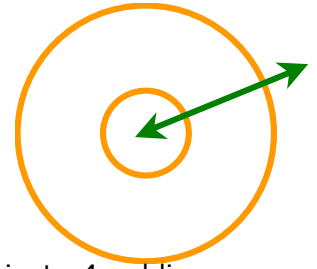
De Cilinder Race onderscheidt 2 verschillende taken: **1. Exit Race**, **2. Return Race** (nog niet in 2009).



De Cilinder Race is in feite een universele taak die tegelijkertijd vanaf meerdere locaties gevlogen kan worden. Daardoor is het mogelijk de Cilinder Race een Nederlands Kampioenschap te organiseren op dezelfde wijze als de overlandcompetitie.

2. Een nieuwe wedstrijdopzet: 'Cilinder Race' taken via GoXC.org





Om te komen tot een volwaardig en eerlijke wedstrijd dienen er tenminste 4 geldige taken gevlogen worden volgens een eerlijk systeem. Omdat de weersomstandigheden in het vliegseizoen op circa 40% van alle dagen een wedstrijdtaak mogelijk maken, zouden er dus tenminste 10 vliegdagen, verdeeld over 5 wedstrijdweekeinden moeten worden ingepland. Het huidige aantal lierlocaties en de hoeveelheid (bereidwillige) vliegclubs/-scholen is onvoldoende om aan deze minimale eis te kunnen voldoen. Bovendien is er de wens om in het kader van veiligheid en eerlijkheid slechte scores te kunnen schrappen waardoor er nog meer vliegdagen nodig zijn.

Als gevolg van luchtruimbepkeringen en het invoeren van de transponderplicht is het overlandvliegen alleen het boven het oostelijk deel van Nederland mogelijk. Positief hierbij is dat juist dit gebied een gunstig landschap heeft voor het ontstaan van thermiek en daarom ook het merendeel van de vliegclubs juist daar hun lierveld heeft.

Een volle wedstrijdagenda maakt het voor wedstrijdvliegers onmogelijk vijf, of meer, weekeinden per jaar te reserveren voor de DOFC. Zij dienen zelf hun momenten te kunnen kiezen om wedstrijdvluchten te maken maar zijn wel aanwezig bij het finale weekeinde.

2.1 Hoe werkt het?

Uitgangspunt: Op mooie overland dagen zijn de vliegcondities boven het thermische oost Nederlandse 'dekzandlandschap' goed met elkaar te vergelijken. Vaak kan dit gebied zelfs worden beschouwd als één homogeen vlieggebied waar één universele taak, gebaseerd op het Cilinder Race concept, tegelijkertijd gevlogen kan worden vanaf verschillende locaties in dat gebied.

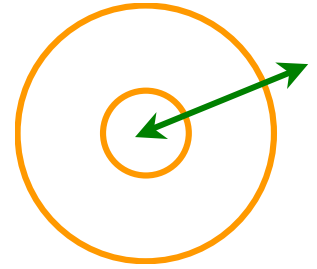
Op een gegeven aantal zaterdagen en zondagen in het wedstrijdseizoen, in 2009 is dat juni t/m augustus, wordt er door de wedstrijdorganisatie één universele Cilinder Race taak vastgesteld die door de deelnemers vanaf hun eigen clublocatie, of een andere locatie naar keuze, gevlogen kan worden. Hierdoor wordt het mogelijk binnen de regels van de Cilinder Race je eigen startmoment, startplaats en vliegkoers te bepalen terwijl alle deelnemers toch in hetzelfde startvenster, dezelfde taak & afstand moeten vliegen.

De wedstrijdorganisatie bepaald de taak voor die dag en maakt deze vóór 10:00 uur via de website bekend. Zoals vermeld zijn twee typen taken: de Exit Race en de Return Race, kortweg 'exit' en 'return' genoemd. De koers naar de finish of het keerpunt wordt door de deelnemer zelf bepaald. In een website-briefing wordt de taak van die dag bekend gemaakt en ook de meteo informatie op basis waarvan de taak is vastgesteld.

De taakbriefing bevat:

1. Datum (wedstrijddag).
2. Meteo (*nog niet in 2009*).
3. Startvenster (begin- en eindtijd).





4. Type taak (*nog n.v.t. in 2009*).
5. Startcilinder (omvang)
6. Finishcilinder (omvang)

Verschillen de condities tussen de locaties te veel of is er een grote kans op onveilige weersomstandigheden, zoals onweer of te harde wind dan wordt er die dag geen taak gegeven. Criteria voor bijvoorbeeld harde wind worden van te voren vastgesteld en op basis van de weersverwachting voor die dag worden toegepast.

De omvang van de finishcilinder ofwel de maximale taakafstand wordt onder andere bepaald door eventuele luchtruimbepalingen die per locatie worden bekeken.

Door het relatief grote aantal taken dat er per seizoen gevlogen kan worden waarvan de 4 beste taken meetellen voor het klassement zal er een evenwichtig gemiddelde ontstaan dat de daadwerkelijke krachtsverhouding goed weergeeft.

2.2 Scoring

Na afloop van de wedstrijdvlucht dient de piloot zelf zijn tracklog te uploaden naar de server van de wedstrijd (net als bij de XContest) vervolgens wordt de vlucht gescoord aan de hand van de taak van die dag.

De taken worden gewaardeerd volgens het PWCA scoringsysteem, de punten die per taak gescoord kunnen worden zijn naast de gebruikelijke punten voor afstand en tijd ook afhankelijk van het vliegniveau en het aantal deelnemers. Een goed scoringsysteem én het kunnen schrappen van de slechtste scores kan pechsituaties zoals veranderende weersomstandigheden ondervangen.

Na elke wedstrijdtaak wordt de ranglijst geactualiseerd door de nieuwe score te verwerken en de slechtste score te schrappen. Een actuele lijst bestaat uit de 4 beste wedstrijdvluchten per deelnemer.

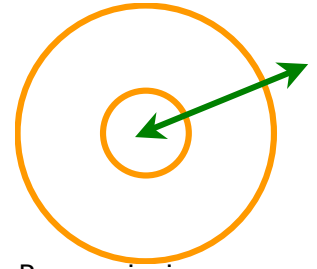
2.3 Het Nederlands Kampioenschap Schermvliegen Vlakland finaleweekend

Het evenement deel van het NK wordt gehandhaafd in de vorm van een finaleweekend waarvoor de top 16 van het klassement zich plaatst. De beste score van deze finale wordt opgeteld bij de beste taken en vormt zo de einduitslag. Een voordeel daarbij is dat er ook zonder finaleweekende een volwaardig Nederlands Kampioenschap is.

Bij wedstrijd evenementen, zoals het finaleweekende, is behalve een nieuw type taak het ook van belang de startvolgorde middels een neutrale en eenduidige methode te bepalen (bijv. volgens het klassement). Het gaat om de volgorde waarin een plek op de lierlijst kan worden gekozen (nr. één kiest als eerste, etc.). Een tijdsindicatie

geven hierbij is zinvol. Overigens zal, doordat ook voor de late starters goal nog goed te halen is, de liervolgorde van veel minder invloed zijn dan voorheen.





Bij clubwedstrijden kunnen de vluchten, indien volgens het Cilinder Race principe georganiseerd, meetellen voor het NKSv. Door het aantal deelnemers aan zo'n wedstrijd zal ook het totaal aantal deelnemers aan die taken aanzienlijk toenemen waardoor er meer punten te verdienen zijn.

In de Local Rules van het finale weekeinde dient, meer dan op dit moment, aandacht te zijn voor eerlijke kansen voor alle deelnemers zoals vlot ophalen van deelnemers en terugbrengen voor een herstart, de verste vliegers uit eerdere lierrondes worden eerst opgehaald, minimaal 3 lierbeurten per deelnemer, startvolgorde op basis van startlijst. Een wedstrijd met voldoende taken & lierbeurten en dus voldoende kansen voor elke deelnemer resulteert in eerlijke competitie.

Als de meteo het toelaat dan kunnen tijdens het finaleweekeinde ook taken gevlogen worden met een finish (goal) op een 'vaste' plaats. Het lierveld ligt dan buiten de grootste cilinder en de finish in de kleine cilinder. Men start bij het invliegen van de grote cilinder en met finisht bij het invliegen van de kleine cilinder.

Zoals in de PWCA wedstrijden vallen de laagste scores af om daarmee te voorkomen dat met enkele door pech beïnvloedde scores een hele wedstrijd wordt verprutst. Bovendien is het dan niet noodzakelijk alle wedstrijdtaken te vliegen (belangrijk voor deelnemers met een volle wedstrijdagenda) en bij onveilige omstandigheden besluit men makkelijker om niet te starten of te gaan landen.

In 2009 wordt deze wedstrijdvorm en methode voor het eerst in Nederland gebruikt. De wedstrijdleiding zal mogelijk tijdens de wedstrijd nog verbeteringen moeten aanbrengen. Indien dit gebeurt zullen de deelnemers hiervan op de hoogte worden gesteld.

Juni 2009

Marcel Bourgondien

Wedstrijdcommissie afd. Schermvliegen KNVvL

