

REGLEMENT CHARRONBEKER 2022

1 ORGANISATIE

- De Charronbeker wordt georganiseerd door de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (L.V.Z.C.)
- De Charronbeker wordt jaarlijks betwist in de periode van 01 oktober tot en met 30 september.

2 DOEL

- Het bevorderen van het prestatievliegen in de zweefvliegclubs.
- Het waarderen van de prestaties geleverd door de piloten in de aangesloten clubs.

3 DEELNEMINGSVOORWAARDEN

- Voor de piloten: lid zijn van een club die aangesloten is bij de regionale federatie, d.w.z. de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (L.V.Z.C.), en de individuele LVZC-bijdrage hebben betaald voor de periode van toepassing voor de ingediende vlucht of vluchten.
- Voor de clubs: lid zijn van de regionale federatie L.V.Z.C.

4 ALGEMEEN

- de Charroncompetitie verloopt integraal via de Charron.line-website van de L.V.Z.C.
<http://www.lvzc.be/charronline/2022>
- alle ingevoerde proeven worden bewezen door een geldig en origineel IGC-bestand
- deelname geeft de L.V.Z.C. het recht tot publicatie van dit IGC-bestand, met naam en toenaam, en de afgeleide analyse
- alle proeven moeten in overeenstemming zijn met de luchtruimreglementering en dit reglement
- beslissingen i.v.m. inbreuken tegen dit reglement, of de geest van dit reglement, worden genomen door de Charron-jury

5 PROEVEN EN PROCEDURES

5.1 DUURVLUCHT (DU)

definitie:

- Piloot en toestelgegevens in logger vereist voor de vlucht
- Minimum 60 minuten vrije vlucht

punten:

- 1 punt per minuut vrije vlucht met handicapcorrectie

5.2 HOOGTEWINST (HW)

definitie:

- Piloot en toestelgegevens in logger vereist voor de vlucht
- Minimum 600 meter hoogtewinst

punten:

- 2 punten per 10 meter hoogtewinst met handicapcorrectie

opmerking:

- alleen hoogteregistratie via druksensor geldt

5.3 VRIJE VLUCHT (VV)

definitie:

- Piloot en toestelgegevens in logger vereist voor de vlucht (1)
- Maximum 5 benen (4 keerpunten) worden berekend indien de daarmee bekomen afstand kleiner of gelijk is aan 200 km. Maximum 6 benen (5 keerpunten) indien daarboven. (2)
- Minimum beenlengte 20 km (3)
- Hoogteverschil: is het verschil tussen de hoogte van het laagste punt tussen loskoppelen/einde motorloop en het startpunt van de VV optimalisatie enerzijds, en het finishpunt van de VV optimalisatie anderszijds (4)
 - Indien niet groter dan 1000m: geen penaliserende
 - Indien groter dan 1000m: totale afstand wordt verminderd met afstand gelijk aan Hoogteverschil minus 1000 m vermenigvuldigd met "Charronfinesse" van het toestel

punten:

- 4 punten per km met handicapcorrectie

start

- Het automatische bepaalde punt door het charron.line algoritme in het begin van de vlucht dat het maximaal aantal kilometers oplevert in combinatie met de andere voorwaarde voor een VV.
- bijkomend bij motorzwevers: - *zelfstarters* : na het stilleggen van de motor
 - *motorzwevers met hulpmotor* : na het stilleggen van de motor, of bij het loskoppelen indien geen testmotorloop

finish

- Het automatische bepaalde punt door het charron.line algoritme op het einde van de vlucht dat het maximaal aantal kilometers oplevert in combinatie met de andere voorwaarden voor een VV

opmerking

- voorwaarden (2), (3) en (4) alsook het start en finishpunt worden automatisch bepaald en gecontroleerd via het optimalisatieprogramma

voor motorzwevers:

- De ingediende vlucht is het langste traject ("Soaring Block") tussen
 - Hetzij een periode van motorloop en een motorstart of landing
 - Hetzij het loskoppelen en een motorloop of landing
- Tijdens één vlucht kan maar één VV geclaimd worden

5.4 OPGEGEVEN PROEF (OP)

Definitie

- Declaratie van piloot, toestelgegevens en te ronden keerpunten in logger vóór de vlucht
- Maximaal 6 benen (5 keerpunten) voor zover de opgegeven afstand groter is dan 200 km, zo niet zijn maximaal 5 benen (4 keerpunten) toegestaan
- Alle **opeenvolgende** keerpunten minstens 10 km uit elkaar
- Hoogteverschil dat in rekening wordt gebracht voor de OP is het verschil tussen de hoogte van het laagste punt tussen loskoppelen (stoppen van de motor) en het door de startlijn gaan enerzijds, en de finishhoogte anderzijds
 - Indien niet groter dan 1000 m : geen penaliserende
 - Indien groter dan 1000 m : totale afstand wordt verminderd met afstand gelijk aan hoogteverlies boven 1000 m vermenigvuldigd met "Charronfinesse" van het toestel

punten:

- 4.5 punten per OP km bij een afgebroken OP, 5 punten per OP km voor een volledig gelukte OP, in beide gevallen met handicapcorrectie

start

- *ofwel:* via FAI-90°startsector, met onbegrensde straal, in verlengde van vertrekbeen
- *ofwel:* via overschrijding van een 1 km brede startlijn door het startpunt, loodrecht georiënteerd op vertrekbeen en te overvliegen in de richting van het eerste keerpunt
- motorzwevers kunnen pas geldig starten na het stilleggen van de motor, indien hiervan gebruik is gemaakt om op te stijgen of als testmotorloop.

keerpunten

- *ofwel:* kiezen uit de lijst der keerpunten van de L.V.Z.C.
ofwel: zelf te ontwerpen
- elk keerpunt geldig ronden:
 - *ofwel* alle via FAI-90°sector met onbegrensde straal
 - *ofwel* alle via cilinder met 500 m straal (beercan)
- geen vermenging van beide OZ's mogelijk
- indien 500 m cilinder werd toegepast, de totale afstand verminderen met zoveel maal 500 m als er benen de cilinders snijden

finish

- in vlucht:
 - *ofwel:* via FAI-90° finishsector met onbegrensde straal in verlengde van laatste been
 - *ofwel:* via overschrijding van 1 km brede aankomstlijn loodrecht op laatste been
- bij landing: landingspunt binnen cirkel met straal = 1000 meter

opmerkingen

- Tijdens de vlucht kan een OP gewijzigd worden in een VV.
- In dat geval wordt de gehele proef als VV ingediend.
- Bij het afbreken van een OP geldt slechts 4.5 punt per gehandicapte km. De OP afstand is in dat geval tot het afbreekpunt.
- Vluchten uitgevoerd tijdens niet-gesloten wedstrijden (interclub en gesloten clubwedstrijden uitgesloten):

Deze vluchten worden gewaardeerd als OP aan 5 punten per km. De afstand welke in rekening wordt gebracht is deze van de wedstrijduitslag, en wordt door de piloot manueel ingevoerd bij het indienen van zijn vlucht. Er wordt dan ook geen rekening gehouden met de Charron-beperkingen of-penalaties. Indien de piloot een beduidend grotere afstand zou gevlogen hebben (bvb naar startlijn terugkeren), kan de vlucht gewaardeerd worden volgens de Charron-regels als VV aan 4 punten per km.

6 LOGGERS

- verplicht gebruik van het WGS-84 systeem
- alleen IGC-bestanden, aangemaakt door IGC-goedgekeurde loggers en met geldige IGC validatie, komen in aanmerking voor het klassement (bij ontbreken van een geldige IGC validatie kunnen de files nog wel ter illustratie opgeladen worden). De lijst van geldige loggers is te vinden op:
<http://www.fai.org/gnss-recording-devices/igc-approved-flight-recorders>
- de aangeleverde IGC file rechtstreeks uit de flight recorder komt en:
 - Uitgelezen werd met behulp van IGC goedgekeurde software. In het geval van de Volkslogger dient de High Security Mode gebruikt te worden tijdens de overdracht om een geldige IGC file te verkrijgen. Meer uitleg vind je op <http://www2.onlinecontest.org/validate.php>
 - Niet werd gewijzigd door enig programma (SeeYou, ...)
 - Niet eerst werd opgeladen op OLC en daarna opnieuw gedownload (files gedownload van OLC geraken niet meer door de IGC validatie)
- enkel IGC-bestanden waarbij de gehele vlucht (zonder onderbreking inclusief start en landing) is gelogd komen in aanmerking
- uit elk IGC-bestand moeten piloot-, toestelgegevens en eventueel opgegeven keerpunten kunnen afgeleid worden
- alleen loggers met declaratiemogelijkheid voor keerpunten, kunnen voor een Opgegeven Proef gebruikt worden
- Enkel motorzwevers moet verplicht gebruik maken van een ENL en/of MOP functionaliteit uitgeruste logger.
- Motorzwevers: een motorloopsequentie vóór de start is niet verplicht wanneer een continue ENL-registratie voorhanden is.
- Back-up bestanden moeten afkomstig zijn van ~~IGC-goedgekeurde loggers, OF van FLARM,~~ een al dan niet IGC gekeurd logger, voor zover ~~in het laatste geval minstens~~ een significant gedeelte van de logfile kan vergeleken worden met deze welke door een IGC-goedgekeurde logger is vastgelegd. De declaratie van een OP kan echter enkel uit een IGC goedgekeurde loggerfile worden overgenomen.
- loggingsinterval ≤ 10 seconden
- één IGC-bestand kan slechts voor één proef gebruikt worden

- indien het IGC-bestand uit meerdere vluchten bestaat wordt alleen de vlucht met de langste tijdsduur weerhouden

7 CATEGORIEEN en KLASSEN

CATEGORIE	KLASSE
Zwevers	Clubklasse
	Standaardklasse
	Open/renklasse
Motorzwevers	

- Waar hoort uw toestel thuis? Zie *annex 1. "Lijst van indeling der toestellen met hun handicapfactor"*
- Een piloot kan proeven indienen voor
 - Clubklasse
 - Standaardklasse
 - Open/renklasse
 - Motorzwevers
- Tweezitters : Indien beide piloten lid zijn van een club die aangesloten is bij de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (L.V.Z.C.), de individuele LVZC-bijdrage hebben betaald en beide bevoegd zijn om met passagiers te vliegen, komt de vlucht toe aan de piloot naar keuze. Indien hieraan niet voldaan is of bij protest door een van beide piloten zal de vlucht toekomen aan de piloot met de grootste afstandsdiploma. Bij gelijkheid hiervan aan de gedeclareerde piloot.

8 BEKERS en RANGSCHIKKING

8.1 ALGEMEENHEDEN

- Opdeling in 2 deelklassementen: Binnenland (België) en Buitenland
 - Binnenland (België) = alle vluchten waarbij is opgestegen vanop een vliegveld gelegen in België¹ of gelijkgesteld.
 - Buitenland = alle andere
- volgende bekens worden uitgereikt:

Binnenland (België)	Buitenland
Clubklasse	Clubklasse
Standaardklasse	Standaardklasse
Open/renklasse	Open/renklasse
Motorzwevers	Motorzwevers
beker Gaston Peeters (grootste Vrije Vlucht)	
beker Michel Aerts (grootste gelukke Opgegeven Proef)	
Clubrangschiikking (binnen & buitenland)	
Juniorenbeker	

- Piloten die lid zijn van meerdere clubs kunnen slechts voor één club registreren
- Een minimum van 500 punten per klasse/categorie is vereist om gerangschikt te kunnen worden

8.2 "GASTON PEETERS"-TROFEE + "MICHEL AERTS"-TROFEE

- Men kan voor deze trofeeën met alle toestellen, motorzwevers uitgezonderd, mededingen in één globale klasse, mits handicapcorrectie.

Vluchten waarbij opgestegen is op een "Binnenlands" vliegveld maar waarbij het startpunt van de OP buiten de "Belgische" grenzen valt zal dus in aanmerking komen voor het Binnenland klassement¹

- Alleen voor proeven waarbij opgestegen wordt vanuit een Belgische vliegveld .
- Een proef kan slechts voor één van beide trofeeën ingediend worden zijnde
 - Beker Gaston Peeters: klassement volgens grootste gehandicapte vrije vlucht
 - Beker Michel Aerts: klassement volgens grootste GELUKTE gehandicapte opgegeven proef. Opgegeven proeven waarbij de proef slecht gedeeltelijk is gevlogen zullen niet in aanmerking komen voor deze beker
- De trofeeën Gaston Peeters en Michel Aerts zijn wisseltrofeeën die voor de duur van één jaar uitgereikt worden aan de respectievelijke winnaars.
- De trofeeën worden in de maand januari, volgend op de prijsuitreiking, terugbezorgd aan de L.V.Z.C.
- De trofeeën blijven steeds eigendom van de L.V.Z.C.

8.3 JUNIORENBEKER

Elke deelnemer jonger dan 25 jaar of die 25 jaar wordt in het jaar waarin de Charronbeker wordt betwist, wordt opgenomen in het juniorenklassement. De uitslag " Juniorenbeker " wordt opgemaakt aan de hand van de 3 beste **solo** vluchten overheen de verschillende binnenlandse klasse motorzwevers uitgesloten.

8.4 CLUBRANGSCHIKKING

Deze rangschikking wordt bekomen door de punten samen te tellen van zowel de binnenlandse als de buitenlandse geklasseerde vluchten van iedere piloot binnen één club.

9 HANDICAPFACTOR EN CHARRONFINESSE

zie annex 1. " *Lijst van indeling der toestellen met hun handicapfactor en tabel Charronfinesse* "

De Charronfinesse voor een toestel wordt bekomen door de indexwaarde van de DAeC-handicaplijst van dat toestel via een empirische formule om te zetten naar een benaderende waarde voor de maximale glijhoek.

10 DOOR DEELNAME AAN DE COMPETITIE CHARRONBEKER VERKLAART EEN PILOOT AKKOORD TE GAAN MET DIT REGLEMENT.

Door deelname aan de competitie charron.line verklaart een piloot akkoord te gaan met dit reglement.

ANNEX 1: LIJST VAN INDELING DER TOESTELLEN MET HUN HANDICAPFACTOR **en TABEL CHARRONFINESSE**

Deze annex maakt integraal deel uit van het Reglement Charronbeker 2022

(zie ook https://www.daec.de/fileadmin/user_upload/files/2012/sportarten/segelflug/download/dmst/DMSt-WO_2016.pdf
https://www.daec.de/fileadmin/user_upload/files/2021/Sportarten/Segelflug/DMSt_Indexliste_2022.pdf
<https://magazine.weglide.org/indexliste-2022/>)

De opsplitsing van de klassen gebeurt volgens Section 3 van de Sportcode **ed. 2011 , Chpt. 6.5.**

- In de standaardklasse worden alle toestellen opgenomen die beantwoorden aan Art. 6.5.5. met een index **groter dan 96.**
- Alle standaardtoestellen en alle andere toestellen met een index **kleiner of gelijk aan 96** worden opgenomen in de Clubklasse.
- Alle toestellen, welke niet beantwoorden aan de criteria voor de standaardklasse en met een index **groter dan 96** worden in de Open/Ren-klasse opgenomen.

Tweezitters worden ondergebracht in hetzij de Open/Ren-klasse, hetzij de Clubklasse volgens hun index.

OPEN / RENKLASSE CHARRON

OPEN KLASSE

EB 29DR EB 29R	129
EB 29 NimEta X	128
EB 29D Eta JS1C 21m JS1C TJ 21m	127
Antares 23E Antares 23T Quintus	126
ASH 31 Mi 21m EB 28 EB 28 edition	125
ASH 30 Mi ASW 22 BL ASW 22 BLE Antares 20E/21 Antares 21E Nimbus 4 Nimbus 4M Nimbus 4T	124
ASH 25 >= 26m ASH 25 E >= 26m ASH 25 EB 28 ASH 25 M >= 26m ASH 25 Mi >= 26m ASW 22 B ASW 22 BE Antares 20E LAK-17B 21m LAK-17B FES 21m LAK-17B T 21m Nimbus 4D Nimbus 4DM Nimbus 4DT	123
ASH 25 ASH 25 E ASH 25 M LAK-20M 26m LAK-20T 26m Nimbus 3 25.5m Nimbus 3M 25.5m Nimbus 3T 25.5m	122
AS 22-2 ASW 22 24m ASW 22E 24m Nimbus 3 24.5m Nimbus 3D 25.6m Nimbus 3DM 25.6m Nimbus 3DT 25.6m Nimbus 3T 24.5m	121
LAK-20M 23m LAK-20T 23m Nimbus 3D 24.6m Nimbus 3DM 24.6m Nimbus 3DT 24.6m	120
ASW 22 22m Nimbus 3 22.9m	119
Glasflügel 604 24m LS 5 SB 10	118
ASW 17	115
Glasflügel 604 Kestrel 22m LAK-12 Nimbus 2 Nimbus 2M Nimbus 2b Nimbus 2c Stemme S12	114
SZD-42 Jantar 2 SZD-42-2 Jantar 2b	113
Kestrel 19m SZD-38 Jantar 1 Slingsby T.59D Kestrel 19m	112
ASW 12 DG 500 22m DG 500M 22m DG 505 22m DG 505M 22m Stemme S10 Stemme S10-VT	110
B13	109
Mü 27	106

ASG 32 ASG 32 EL ASG 32 Mi Arcus Arcus E Arcus M Arcus T	120
HpH 304 TS Twin Shark	119
Duo Discus T WL Duo Discus WL Duo Discus X Duo Discus XL Duo Discus XL FES Duo Discus XLT Duo Discus XT LS 11	113
Duo Discus Duo Discus T	112
DG 1000E neo 20m DG 1000M neo 20m DG 1000S neo 20m DG 1000T neo 20m	111
DG 1000M 20m DG 1000S 20m DG 1000T 20m	110
fs 33	109
Calif A 21 Calif A 21 SJ Janus C RG Janus CM RG Janus CT RG	108
DG 1000E neo 18m	107
B 12 DG 1000M 18m DG 1000S 18m DG 1000T 18m Janus C FG Janus CM FG Janus CT FG	106
DG 1001 18m FG DG 500 20m DG 500M 20m DG 505 M Orion 20m	104
Janus 18.2m SZD-54-2 Perkoz 20m WL	102
DG 500 Trainer RG DG 505 6 Orion DG 505 Trainer RG	100
D 43 18m G 103 Twin 3 20m Taurus fs 31	99
AFH 22 DG 500 Trainer FG DG 505 Trainer FG SZD-54-2 Perkoz 17.5m Silence E 75	98
G 103 Twin 3 18m G 103 Twin 3 SL 20m	97

18m KLASSE

AS 33 18m AS 33 Es 18m AS 33 Me 18m JS3 18m JS3 RES 18m JS3 TJ 18m Ventus 3 18m Ventus 3F 18m Ventus 3M 18m Ventus 3T 18m	122
ASG 29 18m ASG 29 E 18m ASG 29 Es 18m ASG 29 RES 18m JS1 18m JS1 TJ 18m Ventus 2 cxa Ventus 2cxa 18m Ventus 2cxa FES 18m	121
ASH 31 Mi 18m Antares 18S Antares 18T DG 808C Competition 18m DG 808S 18m Ventus 2c 18m Ventus 2cM 18m Ventus 2cT 18m Ventus 2cx 18m Ventus 2cxM 18m Ventus 2cxT 18m	120
ASH 26 ASH 26 E DG 800A/B 18m DG 800S 18m DG 808C Classic 18m HpH 304 ES Shark HpH 304 MS Shark HpH 304 S Shark HpH 304 SJ Shark LAK-17A 18m LAK-17A T 18m LAK-17B 18m LAK-17B FES 18m LAK-17B T 18m LS 10 18m LS 10-st 18m	119
DG 800LA 18m SB 14	118
LS 6 18m LS 9	117
DG 600 18m DG 600M 18m LS 6 17.5m	116
Ventus c 17.6m Ventus cM 17.6m Ventus cT 17.6m	115
AS 34 Me 18m ASW 28 18m ASW 28 E 18m DG 600 17m DG 600M 17m Discus 2c 18m Discus 2cFES 18m Discus 2cT 18m LAK-19 18m LAK-19 T 18m LS 8 18m LS 8T 18m LS 8e 18m Ventus a 16.6m Ventus b 16.6m Ventus bT 16.6m	113
ASW 20 16.6m ASW 20-J 16.6m Glasflügel 304 17m HpH 304 CZ 17.4m	112
ASW 20 Top 16.6m Kestrel 17m Slingsby T.59 Kestrel 17m	110
DG 200 17m DG 400 17m LS 3 17m Mosquito 17m	109
BS-1 D 36 Diamant 18	108
Mü 26	102
SZD-39 Cobra 17 Std. Libelle 17m	100
Slingsby T.51 Dart 17 Slingsby T.51 Dart 17 R	92

15m KLASSE

AS 33 15m AS 33 Es 15m AS 33 Me 15m JS3 15m JS3 RES 15m JS3 TJ 15m SZD-56-2 Diana 2 SZD-56-2 Diana 2 FES Ventus 3 15m Ventus 3F 15m Ventus 3M 15m Ventus 3T 15m	116
Ventus 2a Ventus 2ax Ventus 2cxa 15m	115
ASG 29 15m ASG 29 E 15m ASG 29 Es 15m ASG 29 RES 15m ASW 27 ASW 27-J Mü 31 Ventus 2b Ventus 2c 15m Ventus 2cM 15m Ventus 2cT 15m	114
DG 800A/B 15m DG 800S 15m DG 808C 15m DG 808S 15m LAK-17A 15m LAK-17A T 15m LAK-17B 15m LAK-17B FES 15m LAK-17B T 15m LS 10 15m LS 10-st 15m	113
DG 800LA 15m LS 6 WL LS 6 neo SZD-56-1 Diana	112
ASW 20 WL ASW 20-J WL LS 6	111
ASW 20 ASW 20-J DG 600 DG 600M Glasflügel 304 HpH 304 CZ Ventus a 15m Ventus b 15m Ventus bT 15m Ventus cM 15m Ventus cT 15m	110
AS 34 Me 15m ASW 20 Top 15m LS 3 WL SB 11 fs 32	108
DG 200 DG 400 LS 3 LS 3a Mini Nimbus Mosquito	107
D 40	106
G 104 Speed Astir 2	105
PIK-20 D PIK-20 E	104
PIK-20 B	102
LS 2	100

STANDAARD KLASSE CHARRON

Discus 2a LS 8 neo LS 8e neo	109
ASW 24 E WL ASW 24 WL ASW 28 ASW 28 E Discus 2T Discus 2b Discus 2c 15m Discus 2cFES 15m Discus 2cT 15m Discus a WL Discus b WL Discus bM WL Discus bT WL LAK-19 15m LAK-19 T 15m LS 7 neo LS 8 LS 8T	108
AK-8 ASW 24 ASW 24 B ASW 24 E Discus a Discus b Discus bM Discus bT Genesis LS 7 WL	107
LS 4 neo LS 7 SZD-55-1 Nexus	106
DG 300 WL DG 300G WL DG 303 LS 4 WL	105
AFH 24 DG 300 HpH 304C Wasp LS 4	104
Falkon LS 3 Std mini LAK mini LAK-FES	103
AK-5 Cirrus B 18.34m DG 300 FG Pegase Slingsby T.65 Vega	102
ASW 19 WL H-301 Hornet WL LS 1-f neo SZD-41 Jantar Std. WL SZD-48 Jantar Std. 2 WL SZD-48-3 Jantar Std. 3 WL SZD-59 Acro 15m	101
ASW 19 ASW 19 B Cirrus Cirrus VTC 17.74m D 37 DG 100 Elfe 17m G 102 Std. Astir Hornet LS 1-e LS 1-f Phöbus B3 Phöbus C SB 12 SB 7 SZD-41 Jantar Std. SZD-41 Jantar Std. T SZD-48 Jantar Std. 2 SZD-48-3 Jantar Std. 3 SZD-59 13.2m Std. Cirrus 16m Std. Cirrus WL	100
Std. Cirrus Std. Libelle WL	99
ASW 15 WL ASW 19 Club Apis 2 15m Apis 2 M 15m Apis 2 MCs 15m Bee DG 100 Club Delphin 1 LS 1-0 LS 1-c LS 1-d Panjo V1 Panjo V2 SZD-36 Cobra 15 Std. Cirrus Top Std. Libelle	98
ASW 15 ASW 15 B D 38	97

CLUBKLASSE CHARRON

Club Libelle Elfe S3 Elfe S4 G 102 Astir CS G 102 Astir CS 77 H-101 Salto 15.5m IS 29 D LS 1-0 FG Mistral C Phöbus B SHK VSO-10	96
Mü 22b	95
Elfe FG G 102 Astir CS Top Phöbus A Silent 2 TST-10 Atlas TST-10 Atlas M VSO-10 C	94
Apis WR Carat G 102 Astir CS Jeans	93
ASK 23 ASK 23 B Kiwi fs 24 Phönix fs 25	92
G 102 Club Astir	91
SZD-51 Junior Std. Austria SH 1 Zugvogel IIIb	90
ASK 18 Geier H-101 Salto PIK-16 Vasama Pilatus B4 RG SB 5e SF 27 B SZD-24 Foka 4 SZD-32 Foka 5 Std. Austria SH Zugvogel IIIa	88
Greif 2 M-25 Pilatus B4 FG SB 5a SB 5b SB 5c SF 27 A SF 27 MA SF 30 SZD-30 Pirat Sie-3 Solo L 33 Std. Austria VT-16 Orlic VT-16 Orlic 2 Zugvogel I Zugvogel II Zugvogel IV	86
Ka 6 E Ka10 PW 5 Schweizer SGS 1-34	85
AC-4 Russia Alpin Alpin T H 30 Silent AE-1 Silent AE-1 pure Silent Club Silent Club pure Slingsby T.50 Skylark 4	84
<hr/>	
G 103 Twin 3 SL 18m	95
G 103 Twin Astir RG	94
ASK 21 ASK 21 B ASK 21 Mi G 103 Twin 2 G 103 Twin Astir Trainer FG	92
SF 34 RG	87
PW 6 SF 34 FG	86
IS 28 B2 Lambada UFM-15 SZD-50 Puchacz	84
Schweizer SGS 2-32	83
Lambada UFM-13	82
<hr/>	
Bergfalke IV Condor 4 Duo Banjo Kranich 3 L23 SuperBlanik 18.2m	80
ASK 13	79
K 7 Ka 2 b L-13 Blanik L23 SuperBlanik Pipistrel Sinus RF 5 B RF-10 RF-5B SF 28 A	78
ASK 16 Bergfalke III IS 28 M Ka 2 Kranich 2 SZD-45 Ogar SZD-9 Bocian	76
PZL KR-03A Puchatek	75
Bergfalke II RF-5 SF 25 E	74
G 109 B MDM-1 Fox	72
Slingsby T.53	71
Taifun 17e	70
Dimona G 109 H36 Dimona HK36 Super Dimona	68
SF 25 C 2000 SF 25C-S Falke 76 Samburo AV068-R	67
SF 25B Falke	65
Doppelraab Ka 4 Rhönlerche II Schweizer SGS 2-33 Slingsby T.21 Slingsby T.31 Tandem Tutor Specht	54

SF 26	83
ASK 14 Ka 6 LOM 57 LOM 57/1 SFS 31 SZD-22-Mucha Std. Sagitta Slingsby T.51 Dart	82
LCF 2 SZD-12 Mucha 100 Weihe 50	80
L-Spatz Lunak LF 107	78
Slingsby T.41 Skylark 2 Slingsby T.43 Skylark 3 Swift S-1	77
Ahrens Delphin V1 Banjo K 8 Minimoa Schweizer SGS 1-36 Sprite	76
Lom-61 Favorit	75
AV.36 RF 4 SF 36 Spatz 13m	74
Piccolo	68
Song	65
Stratos 2e	64
Schweizer SGS 1-26	63
Rhönsperber	62
DFS Habicht Rhönbussard Slingsby T.34 Sky Slingsby T.49 Capstan	60
Grunau Baby Ka 1 Ka 3 Slingsby T.30 Prefect	54

CHARRONFINESSE

CHARRONFINESSE afgeleid uit indexcijfer DAeC

Formule: $Ch.Fin = 0,011 \cdot i^2 - 1,5429 \cdot i + 81.516$

waarin: $Ch.Fin.$ = Charronfinesse


i = index van het toestel volgens de DAeC-indexlijst

Tabel met berekende waarden:

index	Ch.Fin.	index	Ch.Fin.	index	Ch.Fin.	index	Ch.Fin.
76	27.8	88	30.9	100	37.2	112	46.7
77	27.9	89	31.3	101	37.9	113	47.6
78	28.1	90	31.8	102	38.6	114	48.6
79	28.3	91	32.2	103	39.3	115	49.6
80	28.5	92	32.7	104	40.0	116	50.6
81	28.7	93	33.2	105	40.8	117	51.6
82	29.0	94	33.7	106	41.6	118	52.6
83	29.2	95	34.2	107	42.4	119	53.7
84	29.5	96	34.8	108	43.2	120	54.8
85	29.8	97	35.4	109	44.0	121	55.9
86	30.2	98	36.0	110	44.9	122	57.0
87	30.5	99	36.6	111	45.8	123	58.2

ANNEX 2 : PROCEDURE CHARRON.LINE

Deze annex maakt integraal deel uit van het Reglement Charronbeker 2017

- Termijn voor indienen proef: tot en met 1 maand na proefdatum - **echter uiterlijk 15 OKTOBER – dit is dus 14 dagen na de laatste dag van het seizoen.**
- Datum invoeren proef op Charron.line geldt, ongeacht eventuele latere procedures, of, ingeval van probleem, datum van melding aan de jury. Indien een proef niet is opgeladen of niet is gemeld aan de jury vóór deze termijn, wordt zij niet aanvaard op Charron.line.
- Procedure Opladen Proef:
 - Alle gegevens op de Charron.line-uploadpagina correct invullen en deze samen met het IGC-bestand op de website plaatsen
 - Vanaf dit ogenblik is de proef gepubliceerd en door elke bezoeker te bekijken
 - Automatisch wordt de rangschikking aangepast aan de nieuw ingevoerde proeven
 - Indien bij een proef op de Charron.line door een lid van de L.V.Z.C. een probleem wordt vastgesteld kan hij dit melden via de link “  [Klik hier om uw opmerkingen bij deze proef aan de jury te sturen...](#) Problemen kunnen gemeld worden tot 1 maand na proefdatum met een uiterlijk datum van **15 OKTOBER** (2 weken na het beëindigen van de wedstrijd).
 - Indien het gaat om vermeende inbreuk(en) tegen Charronreglement, m.i.v. het gebruik van het luchtruim : beslissing door de Charroncoördinator en assistenten = COL-jury
 - De beslissing van de jury is onherroepelijk: na uitspraak van de jury kunnen vanaf dat ogenblik geen bemerkingen meer worden gemaakt op deze proef.
 - Indien beslissing jury's negatief: piloot en zijn Charronverantwoordelijke worden verwittigd en de proef wordt verwijderd
- Elke piloot is en blijft verantwoordelijk voor zijn proef, ook na publicatie op de Charron.line
- Een onbeperkt aantal vluchten kan ingevoerd worden op de Charron.line
- Uit de drie beste van de tot dan toe ingediende proeven van een piloot per klasse/categorie wordt telkens de momentele rangschikking opgemaakt
- Het officiële klassemment is beschikbaar na bekrachtiging door de charroncommissie vergadering en na het behandelen van alle probleemproeven door de jury met als streefdatum uiterlijk op 31 december na de afsluiting van de wedstrijd.
- De juniorenrangschikking wordt opgemaakt aan de hand van het invoeren van de geboortedatum van de deelnemers
- Een lijst met G1, G2 en G5 dagen met hun respectievelijke hoogtes in meter is voorhanden op de website
- Het gebruik van gereguleerde luchtruim wordt toegelaten op voorwaarde dat voor vluchten met vertrek vanaf een vliegveld binnen de binnenlands of een gelijkgesteld vliegveld:
 - Bij gebruik van gereguleerd luchtruim, in het “Verklaring op erewoord betreffende luchtruimgebruik” vak eenduidig en met voldoende detail wordt omschreven welke toelating bekomen werd of welke afwijking bekomen werd. Dit gebeurt op basis van verklaringen op eer
 - Luchtruim klasse P, klasse A en klasse B niet worden gebruikt.
 - R-gebieden enkel worden gebruikt mits toelichting en verklaring op eer in verband met de status (niet geactiveerd of tijdelijk gedeactiveerd), of de bekomen toelating
- Verklaringen op eer kunnen niet meer opgeladen worden NA het ontvangen van een opmerking van de jury of van het signalement van een deelnemer
- Gebruik van transponder, in combinatie met de verklaring op erewoord wordt toegestaan.

- Als referentieluchtruim voor COL wordt steeds de meest recente versie van de SeeYou digitale luchtvaartkaart gebruikt, samen met de informatie van het luchtruim van de liga, welke op de Charron.line vermeld is. Notam's zijn echter onverkort van toepassing, en worden door de jury geconsulteerd
 - De lijst van wijzigingen die een piloot aan zijn proef maakt met behulp van de link "Deze proef wijzigingen" onderaan de proef pagina zullen zichtbaar zijn voor alle sportcommissarissen
 - Elke piloot kan zijn opgeladen proef wissen indien gewenst met als consequentie dat heropladen, indien gewenst, enkel kan door de clubverantwoordelijke of na goedkeuring door de jury.
 - Een sector is "gerond" wanneer in de IGC file een fix aanwezig is in de sector of de interpolatie tussen opeenvolgend fixes de sector snijdt.
-