

REGLEMENT CHARRONBEKER 2019

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/2019>
- 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
- alle proeven moeten in overeenstemming zijn met de luchtruimreglementering en dit reglement
- beslissingen i.v.m. inbreuken tegen 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:

- 5 punten per km 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 niet lukken van OP geldt geen penalísatie. 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 wedstrijdútslag, en wordt door de piloot manueel ingevoerd bij het indienen van zijn vlucht. Er wordt dan ook geen rekening gehouden met de Charron-bepeningen of-penalísaties. 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, al dan niet IGC gekeurd, 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
- loggingsinterval \leq 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 (~~zoals vb. Arras dat tot een definitieve oplossing is gevonden voor de KFC zal gecatalogeerd worden als een binnenlands vliegveld.~~).
 - Buitenland = alle andere
- volgende bekera worden uitgereikt:

Binnenland (Belgie)	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.
- Alleen voor proeven waarbij opgestegen wordt vanuit een Belgische vliegveld .
- Een proef kan slechts voor één van beide trofeeën ingediend worden zijnde

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

- 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 JUNIORENBEEKER

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 regelement.

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

Deze annex maakt integraal deel uit van het Reglement Charronbeker 2019

(zie ook https://www.daec.de/fileadmin/user_upload/files/2012/sportarten/segelflug/download/dmst/DMSt-WO_2016.pdf)

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

125 Eta; NimEta; EB 29
124 ASH 30; Nimbus 4/ 4M / 4T; ASW 22BL/ BLE; EB 28
123 ASH 25 / E / M \geq 26m; ASH 25 EB 28; ASW 22 B / BE; Nimbus 4D / M / T
122 ASH 25 / E / M; LAK 20 T 26m; Nimbus 3/ M / T 25,5m
121 AS 22-2; ASH 31 / Mi 21m; ASW 22 / E 24m; Nimbus 3/T 24,5m
120 Antares 20m; LAK 20 T 23m; LF20 20m; Nimbus 3D / M / T
119 ASW 22 22m; Nimbus 3 22,9m
118 Glasflügel 604 24m; LS 5; SB 10
115 ASW 17
114 Glasflügel 604; Kestrel 22m; LAK 12; Nimbus 2 / b / c / M; Arcus/ E / M / T
113 Jantar 2 / b
112 Jantar 19m; Kestrel 19m
111 LS 11; Duo Discus XL /T
110 ASW 12; DG 500+505 / M 22m; Stemme S 10/ VT; DG-100020m; Duo Discus/T
109 B 13; fs 33
108 Calif A 21/ -SJ; Janus C / CM / CT mit EZ
106 Mü 27; B 12; DG-100018m; Janus C / CM / CT ohne EZ
104 DG-500 / M 20m; DG-505 / M 20m; DG-505 M Orion 20m
102 Cirrus B 18,34m; Janus 18,2m
100 Cirrus/VTC 17,74m; D 37; Delphin I; SB 7; Std. Cirrus 16m;
DG-500/505 Trainer mit EZ; DG-505 6 Orion

18m KLASSE

119 ASG 29 18m; JS 1 Relevation; Ventus 2cxa 18m
118 Antares 18S / T;ASH 31 Mi 18m; DG-800/808 18m; HPH 304 / S Shark; LF20 18m;
LS 10 18m; SB 14; Ventus 2c / M / T 18m
117 ASH 26 / E; LAK 17 18m; LS 6 18m; LS 9
116 DG-600/ M 18m; LS 617,5m
115 Ventus / bT / cM / cT 17,6m
114 ASW 28/ E 18m; Discus 2 / T 18m; LAK 19 18m; LS 8 / T 18m
113 DG-600 / M 17m; Ventus / bT 16,6m
112 ASW 20 16,6m; Glasflügel 30417m;Glasflügel 304CZ 17,4m
110 ASW 20 Top 16,6m; Kestrel 17m
109 DG-20017m; DG-40017m; LS 3 17m; Mosquito 17m
108 BS 1; D 36; Diamant 18m
100 Cobra 17m; Std. Libelle 17m
99 fs 31; Taurus; Twin III 20m
98 AFH 22; DG-500/505 Trainer ohne EZ, Silence E 75
97 Twin III

15m KLASSE

- 114 Diana 2; LAK 17 15m; LS 10 15m; Ventus 2 /ax; Ventus 2 cM / cT 15m
- 113 ASG 29; ASW 27; DG-800/80815m
- 112 SZD 56 Diana
- 111 LS 6
- 110 ASW20; DG-600/ M; Glasflügel 304/ CZ; Ventus 1; Ventusb / bT/ cM 15m
- 108 ASW 20 Top; SB 11; fs 32
- 107 DG-200; DG-400; LS 3/ a; Mini Nimbus; Mosquito
- 106 D 40
- 105 Speed Astir II
- 104 Pik20 D/E
- 102 Pik 20 B
- 100 H 301; LS 2
- 99 Taurus/Taurus elector

STANDAARD KLASSE CHARRON

- 108 ASW 28; Discus 2 / a / T; LAK 19 15m; LS 8
- 107 AK 8; ASW 24/ E; Discus/ bM / bT; Genesis; LS 7 WL
- 106 LS 7; SZD 55
- 105 DG-300 WL; DG 303; LS 4WL
- 104 AFH 24; DG-300; Glasflügel 304C; LS 4
- 103 Falkon; LS 3 Std.; SB 12
- 102 AK 5; DG-300 ohne EZ; Pegase
- 101 Hornet WL; SZD 59 WL
- 100 ASW 19; DG 100; Elfe 17m; Hornet;LS 1 e / f; Phöbus B 3/ C;
Std. Astir; Std. Cirrus WL; Std. Jantar; SZD 59
- 99 Std. Cirrus
- 98 Apis 2 / M 15m / MCs; ASW 19 Club; Bee; Cobra 15; DG-100 Club;
LS 1-0 / c / d; Pajno V1/2; Std. Cirrus Top; Std. Libelle
- 97 ASW 15; D 38

CLUBKLASSE CHARRON

- 96 Astir CS / 77; Club Libelle; Elfe S3 / S4; IS 29 D; LS 1-0 ohne EZ; Mistral C;
Phöbus B; Salto 15,5m; SHK; VSO-10
- 95 Mü 22b; G 103 Twin III/ SL
- 94 Astir CStop; Elfe ohne EZ; Phöbus A; Silent 2; TST-10 Atlas/ M;VSO-10 C; Twin Astir mit EZ
- 93 Apis WR; Astir CS Jeans; Carat
- 92 ASK 23; fs 25;Kiwi; Phönix; ASK 21 / Mi; G 103 Twin II; Twin Astir Trainer ohne EZ
- 91 G 102 Club Astir
- 90 Std. Austria SH1;SZD 51 Junior; Zugvogel IIIb
- 88 ASK 18; Foka; Geier; H 101 Salto; PIK 16 Vasama; Pilatus B4 mit EZ;SB 5 e;
SF 27 B; Std. AustriaSH; Zugvogel III a
- 87 SF 34 mit EZ
- 86 Greif II; M-25; Pilatus B4 ohne EZ; SB 5 a/ b / c; SF 27 A/ MA; SF 30; SIE 3; Solo L 33;
Std. Austria; SZD 30 Pirat; VT-16Orlic; VT-116 Orlic2; Zugvogel I / II /IV PW 6; SF 34 ohne EZ
- 85 Ka 6 E; Ka 10; PW 5
- 84 Alpin / T; H 30; Lambada UFM-15; Silent AE-1 / pure; Silent Club / pure; SZD 50 Puchacz; IS 28 B2
- 83 SF 26
- 82 ASK 14; Ka 6; Lambada UFM-13; SZD 22 Mucha Std; Sagitta; SFS 31
- 80 Duo Banjo; Mucha; LCF II; Weihe 50; Bergfalke IV; Condor IV; Kranich III;L23 Super Blanik 18,2 m
- 79 ASK 13
- 78 L-Spatz, Lunak LF 107; Ka 2 B; Ka 7; L13 Blanik; L23 Super Blanik; Pipistrel Sinus; RF 10;RF 5 B; SF 28A
- 77 Swift S-1
- 76 Banjo;Ka 8; Minimoa; ASK 16; Bergfalke III; Bocian; IS 28 M; Ka 2; Kranich II; SZD-45 A
- 75 Puchatek
- 74 AV 36; RF 4; Spatz 13m ; Bergfalke II;RF 5; SF-25 E
- 72 G 109B; MDM-1 Fox
- 70 Taifun 17E
- 68 Piccolo; Dimona; G109; H-36 Dimona; HK-36 Super Dimona
- 67 Samburo AVo68-R; SF-25C (2000); SF-25C-S Falke 76
- 65 SF 25B Falke
- 62 Rhönsperber
- 60 Rhönbussard

54 Grunau Baby; Ka 1/ 3 / 4; Rhönlerche; Specht

- **CHARRONFINESSE** afgeleid uit indexcijfer DAeC

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

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.
-