

# WEDSTRIJDREGLEMENT ISACAR

Gedeponeerd als Algemene Voorwaarden bij het Handelsregister KvK te Amsterdam  
onder nummer 41197522

## Definities:

### Stichting Isacar Comité Nederland,

de stichting die de Isacar Rally organiseert, ook te noemen "Isacar Comité".

### Isacar Rally,

de door het Isacar Comité te organiseren luchtvaarrally/wedstrijd, conform artikel 3, lid 1 van de statuten.

### Vliegtechnische Commissie,

een commissie ingesteld conform artikel 10 van de statuten van het Isacar Comité, welke commissie geautoriseerd is zelfstandig vliegtechnische en aan de wedstrijd gerelateerde zaken af te wikkelen, ook te noemen "Wedstrijd Comité".

Deelnemer(s), de gebrevetteerde vlieger en eventuele inzittende(n), met of zonder een taak aan boord, van een vliegtuig/helikopter, die deelneemt aan de Isacar Rally.

1. De Isacar Rally wordt gehouden in overeenstemming met de sportcode van de FAI en onder verantwoordelijkheid van het Isacar Comité.
2. De Isacar Rally telt niet mee voor het Nederlands Sportvlieger en Navigator kampioenschap.
3. Het Isacar Comité is gerechtigd waar nodig veranderingen in dit wedstrijdreglement aan te brengen; Deelnemers verklaren zich door hun inschrijving akkoord met dit reglement en de daarin aan te brengen wijzigingen; zij dienen alle aanwijzingen door of namens het Isacar Comité gegeven, strikt op te volgen.
4. Deelneming aan de wedstrijd ontheft de vlieger niet van zijn persoonlijke verantwoordelijkheid ten aanzien van de geldende EU- en Nederlandse wet- en regelgeving op het gebied van de (militaire) luchtvaart plus voorschriften inzake militaire en burgerlijke luchthavens, zoals neergelegd in de Luchtvaartwet, de Wet Luchtvaart, de Regeling Toezicht Luchtvaart, het Luchtverkeersreglement.
5. De Deelnemer(s) in het bijzonder de vlieger dienen zich er van te vergewissen, dat de eigenaar/verhuurder van het vliegtuig, minimaal de verplichte verzekeringen overeenkomstig de EU- en Nederlandse wet- en regelgeving heeft uitgenomen. Zonder deze verzekeringen is deelname aan de Isacar Rally niet toegestaan.
6. De aansprakelijkheid van het Isacar Comité is beperkt tot het bedrag waarop de door het Isacar Comité afgesloten bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering in het voorkomende geval aanspraak geeft, vermeerderd met het bedrag van het eigen risico van het Isacar Comité onder die verzekering. Inzage in de polis kan desgevraagd door de deelnemer(s) worden verkregen. Indien en voor zover om welke reden dan ook geen uitkering krachtens genoemde verzekering plaatsvindt is iedere aansprakelijkheid van het Isacar Comité beperkt tot een bedrag van Euro 5.000,- per geval".
7. De start voor het ochtendtraject vindt plaats vanaf het vliegveld van keuze van de deelnemer(s); De start voor de middagvlucht vanaf een door het Isacar Comité te bepalen luchthaven. Instructies voor de ochtendvlucht zullen tijdig vóór de wedstrijddatum aan de deelnemer(s) worden bekendgemaakt. Richtlijnen voor de middagvlucht worden door middel van een briefing verstrekt. De startvolgorde wordt door de Vliegtechnische Commissie vastgesteld.
8. Het is de deelnemer(s) verboden tijdens de wedstrijd onderling radiocontact te onderhouden. Overtreding van dit verbod zal diskwalificatie ten gevolge hebben.
9. Trajecten tussen twee controlepunten dienen uitsluitend conform de door het Isacar Comité uitgegeven opdracht/route en instructies te worden gevlogen.
10. Na het passeren van een controlepunt dient via de kortste weg koers gezet te worden naar het volgende controlepunt.
11. Vleugelvliegtuigen vliegen op 1000 ft MSL; helikopters op 600 ft MSL.
12. Aan het einde van zowel de ochtend- als de middagvlucht maken vleugelvliegtuigen een precisielanding. Hiertoe zijn twee vakken van elk 50 meter uitgezet. Vak I is bovendien onderverdeeld in vijf subvakken (A t/m E).

Een landing in vak I, sub-vak A, wordt het hoogst gewaardeerd. Vliegtuigen met een staartwiel dienen een normale driepuntslanding te maken, tenzij door weersomstandigheden een wiellanding noodzakelijk is. Bij vliegtuigen met een neuswiel dienen de hoofdwielen het eerst de grond te raken.

Voor de uitloop na de landing of voor een doorstart is de gehele verdere baan beschikbaar.  
De nadering voor een precisielanding dient te worden afgebroken indien:

- a. Gevaar voor botsing bestaat;**
- b. De verkeersleiding hiertoe opdracht geeft.**

In voorkomende gevallen mag opnieuw aan een precisielanding worden begonnen. Indien aan genoemde voorwaarden niet wordt voldaan zal de landing als onreglementair worden beschouwd.

13. Helikopters maken aan het einde van de ochtend- en de middagvlucht naar keuze een gesimuleerde noodlanding of - uiteraard alleen indien het een meermotorige helikopter betreft die hiertoe geschikt is - "single-engine landing". Een gesimuleerde noodlanding dient te worden ingezet op 1000 ft AGL vanuit een richting die 180 graden verschilt met de landingsrichting. De gesimuleerde noodlanding dient te eindigen in een standvlucht ("hover") op 1.5 meter hoogte. Een "single-engine landing" dient eveneens te worden ingezet op 1000 ft AGL en vanuit een richting die 180 graden verschilt met de landingsrichting. Deze landing dient evenwel tot op de baan te worden doorgezet. Als landingspunt geldt de vakindeling zoals hiervoor is weergegeven, met dien verstande dat voor helikopters de grootte van de respectieve vakken wordt gehalveerd. Een gesimuleerde noodlanding dient te worden afgebroken indien:

- a. Gevaar voor botsing bestaat;**
- b. De verkeersleiding hiertoe opdracht geeft.**

In voorkomende gevallen mag opnieuw met een gesimuleerde noodlanding worden aangevangen.

14. Van de precisielanding c.q. gesimuleerde noodlanding zal niet alleen de plaats van de landing c.q. standvlucht worden beoordeeld maar eveneens de uitvoering ervan.
15. Alle deelnemers zijn verplicht een tweezijdige (VHF danwel UHF) radioverbinding te onderhouden met de verschillende vliegvelden en de aanwijzingen van de verkeersleiding strikt op te volgen.
16. Deelnemers dienen zelf voor de vluchtplannen te zorgen voor de vluchten naar en van de vliegvelden respectievelijk naar de thuishaven. Op vliegvelden waar geen vluchtvoorlichtingsfaciliteiten beschikbaar zijn, wordt deelnemers dan ook verzocht om deze vluchtplannen zoveel mogelijk van tevoren in te dienen. Indien aan de orde zal door de Vliegtechnische Commissie een algemeen vluchtplan worden ingediend.
17. Deelnemers dienen zelf het benodigde navigatie-materiaal mee te nemen. Aan boord van ieder deelnemend luchtvaartuig dient zich tenminste de officiële wedstrijdk kaart te bevinden t.w.:

### **ICAO AERONAUTICAL CHART 1 : 500.000 The Netherlands**

18. Als wedstrijdtijd geldt lokale tijd Amsterdam.
19. Indien, om welke reden dan ook, afgezien moet worden van deelname aan de ochtend- of middagvlucht, dan wel uitgeweken moet worden naar een ander luchtvaartterrein dient de Vliegtechnische Commissie hiervan onverwijld in kennis te worden gesteld. In voorkomend geval kan gebruik worden gemaakt van de hierna vermelde frequenties.

## **GO - NO GO**

Indien op het beslissingsmoment de weersomstandigheden nog niet aan de vereiste criteria voldoen, kan de Vliegtechnische Commissie het volgende beslissen:

- de Isacar Rally wordt voorshands met 1, maximaal 2 uur uitgesteld;
- de Isacar Rally wordt 24 uur uitgesteld en verschoven naar de eerst volgende dag.

Het telefoonnummer waar men op de ochtend van de rally nadere informatie kan verkrijgen wordt vermeld in de opdracht voor de ochtendvlucht. Tevens staat een Internetpagina ter beschikking waarop op de dag van de Isacar Rally eventueel de volgende dag vanaf plm. 06.00 uur LT de laatste stand van zaken wordt weergegeven.

**[www.isacar.nl](http://www.isacar.nl)**