

Manfredcup

Algemeen

De Manfredcup is meer een fly-out, een gezellige en kameraadschappelijke clubdag, dan een wedstrijd ook al voorzien we een klassement¹. We willen vooral piloten laten kennismaken met overlandvliegen en een eerste gevoel van een wedstrijdvlucht laten ervaren. Daarom zal de proef die wordt uitgeschreven zeker niet het uiterste zijn dat die dag mogelijk is maar in verhouding een bescheiden proef. We willen namelijk dat iedereen de proef met succes voltooid² zodat we de dag samen kunnen afsluiten met een drankje, eten en het uitwisselen van de straffe verhalen.

Om de kennismaking met het wedstrijdvliegen realistisch te maken worden de vluchten wel volgens de FAI-regels geëvalueerd. Traditioneel werd er in de Manfredcup geen rekening gehouden met de snelheid waarop de proef werd rondgevlogen. Bij deze reïncarnatie is er na lang overleg besloten om de snelheid in rekening te brengen zodat deelnemers met *betere* toestellen nog een kans hebben om te winnen. Hiervoor gebruiken we bewezen formules van de Kaiserwedstrijd met dit verschil dat de snelheidspunten een kleiner aandeel hebben.

Regels

1. De organiserende leden hebben gelijk.
2. In geval van een dispuut, klacht, ... blijft regel #1 van kracht.
3. Kandidaten overland met instructeur krijgen voorrang op de tweezitters van de club.
4. De hoofdinstructeur/instructeurs beslissen, zeker voor piloten in opleiding of met geen of weinig overlandervaring, wie met welk toestel kan deelnemen.
5. De proef bestaat uit een start- en finishlijn loodrecht op het respectievelijk eerste en laatste been en alle keerpunten zijn FAI-sectoren.
6. De proef start na het overvliegen van de startlijn in de juiste richting.
7. De proef eindigt na het overvliegen van de finishlijn in de juiste richting of bij landing op het vliegveld. In het laatste geval is de finishtijd de tijd van volledige stilstand.
8. Luchtruimschendingen: de logbestanden van de *volledige* vlucht en eventuele terugsleep bij landing op een ander vliegveld worden geëvalueerd en bij vaststelling van een luchtruimschending wordt de deelnemer gediskwalificeerd.

¹ Aangezien de Manfredcup geen officiële wedstrijd is kan de uitslag niet gebruikt worden als wedstrijduitslag in eender welke (online) competitie.

² Voor een officiële wedstrijd wordt er normaal op gemikt dat 75% (soms slechts 50%) van de deelnemers de proef met succes kan voltooien.

Puntenberekening

$$T = 1000 \frac{H}{h}$$

T : Max te behalen punten zonder handicap = 1000

H : Grootste handicap van alle deelnemers

h : Eigen handicap

$$T_d = (0.6 + 0.4 \frac{N-n}{N}) T$$

T_d : Max te behalen afstandspunten

N : Aantal opgesleepte toestellen

n : Aantal gefinishte toestellen

$$T_v = T - T_d$$

T_v : Max te behalen snelheidspunten

d : Geldige afstand deelnemer

$$P_d = \frac{d}{D} T_d$$

D : Grootste geldige afstand van alle deelnemers

v : Gemiddelde snelheid deelnemer

$$P_v = (\frac{1.5v}{V} - 0.5) T_v$$

V : Grootste gemiddelde snelheid van alle deelnemers

P_v : Snelheidspunten deelnemer

P_d : Afstandspunten deelnemer

$$P = P_d + P_v$$

P : Totaal behaalde punten deelnemer

Een volledige uitleg van de puntenberekening wordt op de briefing gegeven. In het kort: het totaal aantal te behalen punten is 1000 aangepast volgens de handicap ten opzichte van de hoogste deelnemende handicap. Dit totaal is opgesplitst in afstands- en snelheidspunten. Naarmate er meer piloten de proef geldig ronden groeit het belang van de snelheidspunten (tot max 40% van het totaal).