



## Kon. Aero-club Keiheuvel vzw

Keiheuvel – België – [www.aeroclub-keiheuvel.be](http://www.aeroclub-keiheuvel.be)

Reglement Beker van Vlaanderen en Keiheuvel Cup

Wedstrijdorganisatie Kon. Aero-club Keiheuvel vzw

Versie: 1.0 van 18 februari 2024.

© Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs en Kon. Aero-club Keiheuvel vzw

### Opbouw van dit reglement

Dit reglement bestaat uit drie delen:

- A. Administratieve bepalingen
- B. Vlieggerelateerde bepalingen
- C. Wedstrijdspecifieke bepalingen voor de Keiheuvel Cup

Deel A en B zijn gelijk voor de drie wedstrijden van de Beker van Vlaanderen, waarmee een geharmoniseerde basis gevormd is. Deel C is specifiek per wedstrijd en vormt een aanvulling op deel A en B. Hierbij is de hoofdstuknummering van deel B aangehouden.

### Definities en afkortingen

<b>BVV</b>	Beker van Vlaanderen
<b>Cup</b>	Kempencup, Kiewit Cup of Keiheuvel Cup
<b>Club</b>	De organiserende zweefvliegclub van een wedstrijd
<b>Wedstrijd</b>	Een Cup
<b>Wedstrijdleiding</b>	Het team dat verantwoordelijk is voor de organisatie van een wedstrijd
<b>Wedstrijdleader</b>	De hoofdverantwoordelijke voor de organisatie van een wedstrijd
<b>Wedstrijdcommissie</b>	Het team dat verantwoordelijk is voor het eerlijke, sportieve en veilige verloop van een wedstrijd
<b>Jury</b>	Het team dat klachten en geschillen t.a.v. de Beker van Vlaanderen zal behandelen
<b>AST</b>	Assigned Speed Task (ook wel Racing Task)
<b>AAT</b>	Assigned Area Task
<b>PIC</b>	Pilot In Command
<b>Contest Site Boundary</b>	Het gebied rond de vertrek- en landingsplaats waarbinnen een landing als doorzakken beschouwd wordt. Dit gebied staat in Deel C beschreven.
<b>Doorzakken</b>	Landen binnen de Contest Site Boundary
<b>Buitenlanden</b>	Landen buiten de Contest Site Boundary
<b>Vertrek</b>	Het in de lucht brengen van het vliegtuig
<b>Start</b>	Het starten van de proef door de startlijn/-sector te passeren
<b>Finish</b>	Het beëindigen van de proef door de finishsector te passeren
<b>Landing</b>	Het op de grond brengen van het vliegtuig

# Inhoudsopgave

Opbouw van dit reglement .....	1
Definities en afkortingen.....	1
Deel A Administratieve bepalingen .....	3
1. Algemeen .....	3
2. Klassenindeling .....	3
3. Deelnemingsmodaliteiten en –voorwaarden .....	4
4. Puntenberekening en rangschikking .....	4
5. Publicatie en –media .....	5
6. Taken en bevoegdheden jury en wedstrijdleiding .....	5
7. Prijsuitreiking.....	5
8. Disclaimer .....	6
Deel B Vlieg gerelateerde bepalingen .....	7
1. Algemeen .....	7
2. Inschrijving en toelatingsvoorwaarden .....	7
3. Bijzonder reglement voor motorzweefvliegtuigen .....	7
4. Briefing .....	8
5. Startvoorbereiding en vertrek .....	8
6. Startmethode.....	9
7. Wedstrijdopdrachten .....	9
8. Finish en landing.....	9
9. Luchtruim .....	10
10. Resultaten .....	10
11. Puntensysteem .....	10
12. Penaliserings.....	11
Deel C Wedstrijdspecifieke bepalingen voor de Keiheuvel Cup .....	12
1. Algemeen .....	12
2. Inschrijving en toelatingsvoorwaarden .....	12
3. Bijzonder reglement voor motorzweefvliegtuigen .....	12
4. Briefing .....	12
5. Startvoorbereiding en vertrek .....	12
6. Startmethode.....	12
7. Wedstrijdopdrachten .....	12
8. Finish en landing.....	13
9. Luchtruim .....	13
10. Resultaten .....	13
11. Puntensysteem .....	13
12. Penaliserings.....	13

## Deel A Administratieve bepalingen

---

### 1. Algemeen

- A.1.1 De Beker van Vlaanderen Zweefvliegen (BVV) wordt, onder de koepel van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (LVZC), ingericht door de organiserende clubs van volgende regionale wedstrijden ('Cups'), in volgorde van wedstrijddatum:
- Kempen Cup, organisator Kempische Aeroclub te EBWE
  - Kiewit Cup, organisator Albatros Zweefvliegclub te EBZH
  - Keiheuvel Cup, organisator Koninklijke Aeroclub Keiheuvel te EBKH
- A.1.2 De BVV en elke afzonderlijke Cup wordt gehouden onder auspiciën van de sportcommissie van de Koninklijke Belgische Aëroclub (KBAC), in overeenstemming met de FAI-sportcode, Annex A en het hiernavolgend bijzondere reglement.
- A.1.3 De rangschikking BVV wordt bepaald uit de rangschikkingen van deze drie regionale wedstrijden (Cups).
- A.1.4 Raadpleeg de website van de Beker van Vlaanderen (BVV) op <http://www.lvzc.be/bvv-start>.

### 2. Klassenindeling

- A.2.1 Alle toestellen opgenomen in de BGA handicaplijst komen aan bod.
- A.2.2 Iedere deelnemer aan de BVV en/of een Cup moet aan volgende voorwaarden voldoen:
- a) Inschrijven via het inschrijvingsformulier op de website van de BVV, via welke inschrijving de deelnemer zich automatisch bekend en akkoord verklaart met dit reglement;
  - b) Het inschrijfgeld, waarvan de hoogte en betaalwijze gepubliceerd worden op de website van de organiserende club, dient geheel voldaan te zijn;
  - c) In het bezit zijn van een tot en met de laatste wedstrijddag geldige zweefvliegvergunning met de aantekening sleepstart en/of lierstart, en de nodige ervaringseisen horende bij deze vergunning;
  - d) In het bezit zijn van een FAI D-brevet (zilveren C);
  - e) Bij lierstart het bewijs van aantal gemaakte starts via logboek kunnen voorleggen;
- A.2.3 De BVV kent drie klassen:
- a) De 'Friendly' klasse: een klasse zonder transponderverplichting, met als doel het wedstrijdvliegen te promoten, opleiding en voor gezelligheid;
  - b) De 'Sport-XPDR' klasse: een klasse met transponderverplichting.
  - c) De 'Open-XPDR' klasse: een klasse met transponderverplichting.
- A.2.4 Voor de Friendly klasse mag de BGA handicap maximaal 99 zijn. Toestellen in deze klasse zullen steeds vliegen zonder waterballast. Indien gewenst kunnen toestellen met een hogere index deelnemen buiten competitie.
- A.2.5 Voor de Sport-XPDR-klasse dient het vliegtuig van transponder voorzien te zijn en moet de BGA handicap maximaal 99 zijn.
- A.2.6 Voor de Open-XPDR-klasse dient het vliegtuig van transponder voorzien te zijn en moet de BGA handicap hoger dan 99 zijn.
- A.2.7 Elke Cup gebruikt dezelfde klassenindeling.
- A.2.8 De handicaplijst van de British Gliding Association BGA handicap (update januari 2022) is van toepassing. Deze is gepubliceerd op de website van de BVV.
- A.2.9 In alle klassen wordt een handicapcorrectie toegepast.
- A.2.10 De wedstrijdleiding behoudt zich het recht om de klassen Sport XPDR en Open XPDR samen te voegen indien er niet voldoende deelnemers in 1 bepaalde klasse zitten. Het minimum is 8 deelnemers per klasse.

### **3. Deelnemingsmodaliteiten en –voorwaarden**

- A.3.1 De BVV is een internationale wedstrijd. Deelnemers uit binnen- en buitenland zijn welkom.
- A.3.2 Minimumvereisten voor een Pilot in Command (PIC): zie deel B hoofdstuk 2.
- A.3.3 Deelname aan de BVV en/of een Cup gebeurt in teams.
- A.3.4 Voor de samenstelling van een team geldt:
- Een team bestaat uit minimaal 1 en maximaal 6 personen, met minstens één PIC;
  - Een team blijft ongewijzigd gedurende de gehele BVV;
  - Een nominatieve opgave van het volledige team moet gebeuren voor de eerste Cup;
  - Het staat de teamleden vrij om tussen en tijdens de Cups de bemanningen van hun deelnemend vliegtuig te wijzigen, zolang ze hierbij rekruteren uit de vooraf opgegeven teamleden.
- A.3.5 Teams verbinden zich voor de gehele BVV en/of Cup aan één klasse.
- A.3.6 Een toestel van de Sport-XPDR klasse kan ook inschrijven voor de Friendly-klasse, indien de handicapfactor max. 99 bedraagt, en hierdoor afzien van transpondergebruik.
- A.3.7 Zowel eenzitters als tweezitters mogen deelnemen. Tweezitters worden ingedeeld bij één van de klassen op basis van hun handicapfactor.
- A.3.8 Indien een team gedurende een Cup of tussen twee Cups in van toestel wenst te veranderen, zal de wedstrijdleader van de Cup respectievelijk eerstvolgende Cup hierover beslissen. In geval van schade zal de wedstrijdleader zich baseren op de FAI sportcode, Annex A artikel 4.1.3.
- A.3.9 Motorzwevers (turbo's en zelfstarters) en TMG's kunnen geïntegreerd deelnemen tussen de andere zweefvliegtuigen. Zie verder ook deel B hoofdstuk 3.
- A.3.10 Teams die deelnemen aan tenminste 1 cup worden automatisch opgenomen in de rangschikking van de BVV.
- A.3.11 Een team heeft een geldige deelname aan een Cup als:
- Het team ingeschreven is;
  - Het inschrijvingsgeld betaald is;
  - Een piloot van het team aanwezig is bij de initiële briefing.
- A.3.12 De deelnemende piloot moet verzekerd zijn voor schade toegebracht aan derden, gedekt door een geldige buitengewone of wettelijke aansprakelijkheid polis (BA/WA) die voorziet in een luchtvaartclausule.
- A.3.13 De deelnemende piloot/boordcommandant is hoofdelijk aansprakelijk voor de ongevallen die zich voor, tijdens of na de wedstrijd kunnen voordoen onder zijn verantwoordelijkheid, en die de organiserende club of één van zijn inrichters of deelnemers kunnen belasten.
- A.3.14 De deelnemer ziet af van verhaal tegen de organiserende club en diens wedstrijdleiding bij elke klacht of financiële aansprakelijkheid.

### **4. Puntenberekening en rangschikking**

- A.4.1 De berekening wordt per klasse uitgevoerd. De winnaar van een cup zal hierbij 100 procent krijgen, de score van de andere deelnemers wordt percentueel berekend in verhouding met de score van de winnaar. Indien een cup slechts 1 geldige wedstrijddag heeft dan worden de resultaten van de desbetreffende cup/klasse verminderd met 5%.  
Een piloot/team ontvangt 0 punten per cup waaraan hij niet heeft deelgenomen.  
Het eindresultaat is het gemiddelde van de beste 2 behaalde percentages van de cups.  
De percentages worden afgerond op 2 decimalen.
- A.4.2 Een klasse is geldig voor de BVV vanaf een minimum aantal deelnemers:
- Vanaf 3 deelnemers voor de Friendly-klasse;
  - Vanaf 5 deelnemers voor de Sport-XPDR- en Open-XPDR-klassen.
- A.4.3 De rangschikking en prijzen worden toegekend aan de teams. Er is één prijs per team.
- A.4.4 Na elke Cup wordt een tussentijdse BVV-rangschikking opgemaakt.
- A.4.5 De BVV-eindrangschikking is bekend van zodra de laatste Cup is afgewerkt.
- A.4.6 De eindrangschikking wordt definitief na homologatie van de wedstrijduitslagen van de Cups.
- A.4.7 Het is niet mogelijk om de resultaten van de BVV in te dienen voor de Belgian ranking en de IGC ranking. Per cup is dit eventueel wel mogelijk, zie Deel C "Wedstrijdspecifieke bepalingen".

## **5. Publicatie en –media**

- A.5.1 De BVV-rangschikking zal beschikbaar zijn op een daartoe voorziene pagina op de website van de BVV.
- A.5.2 De deelnemer gaat er mee akkoord dat zijn/haar inschrijving voor deelname aan de BVV en/of een Cup, evenals de behaalde vliegresultaten, worden gepubliceerd op papier en/of via het internet.

## **6. Taken en bevoegdheden jury en wedstrijdleiding**

- A.6.1 Voor de behandeling van klachten en geschillen:
  - a) is voor de BVV een jury samengesteld;
  - b) is bij de afzonderlijke Cups de wedstrijdcommissie van de organiserende club verantwoordelijk.
- A.6.2 De BVV-jury behandelt alleen klachten die verband houden met het BVV-reglement en zijn toepassing ervan.
- A.6.3 De BVV-jury is samengesteld uit drie stemgerechtigde leden, namelijk de wedstrijdcommissarissen van de drie organiserende Cups, en een niet-stemgerechtigde voorzitter.
- A.6.4 Klachten in verband met de BVV worden in ontvangst genomen door de juryvoorzitter. Ze worden voorgelegd aan de juryleden en na uitspraak door de voorzitter aan de betrokkene(n) overgemaakt.
- A.6.5 Tegen de uitspraak van de BVV-jury kan in beroep gegaan worden bij de Sportcommissie van de KBAC.
- A.6.6 Elk protest dient schriftelijk ingediend te worden bij de wedstrijdleader, vergezeld van een borgsom van 25 euro die, bij aanvaarding van de klacht, terugbetaald wordt.
- A.6.7 Het eventuele protest dient ten laatste voor de briefing van de volgende dag in het bezit gesteld te worden aan de wedstrijdleader.
- A.6.8 Het protest zal door de wedstrijdcommissie van de inrichtende wedstrijd behandeld worden volgens de FAI-sportcode, Generale Sectie.
- A.6.9 Tegen de uitspraak van de wedstrijdcommissie kan in beroep gegaan worden bij de Sportcommissie van de KBAC.
- A.6.10 De wedstrijdleiding behoudt zich het recht voor het aantal deelnemers te beperken per klasse, nationaliteit, regio, of in het totaal. Hierover zijn zij geen uitleg verschuldigd tegenover de deelnemers.
- A.6.11 De wedstrijdleiding behoudt zich het recht voor om deelnemer(s) te sanctioneren of eventueel uit te sluiten van de wedstrijd indien onveilig gedrag tijdens de wedstrijd wordt geconstateerd (steil vertrekken, gevaarlijke finish of landing, near miss, enz.). Hierover zijn zij geen uitleg verschuldigd tegenover de andere deelnemers.
- A.6.12 Door ondertekening en/of starten in deze wedstrijd verklaart de deelnemer (of deelnemers) bekend te zijn, en akkoord te gaan met dit wedstrijdreglement. Indien de wedstrijdleiding reageert op inbreuken tegen dit reglement, die het goede verloop en de veiligheid in het gedrang brengen, is hiertegen geen verhaal mogelijk.
- A.6.13 Dit vaste reglement kan, indien de wedstrijdleiding dit nodig acht, aangepast worden aan de omstandigheden van het ogenblik. Indien dit gebeurt, zal dit uitdrukkelijk op de briefing aangegeven worden.
- A.6.14 Voor elke betwisting die niet voorzien is in dit reglement zal de wedstrijdorganisatie een beslissing nemen.
- A.6.15 Voor zowel artikel A.6.13 als A.6.14 zal de wedstrijdleiding zich eerst richten tot de FAI sportcode.

## **7. Prijsuitreiking**

- A.7.1 De proclamatie en prijsuitreiking BVV heeft plaats tijdens het jaarlijkse Liga-symposium.
- A.7.2 Voor elke klasse wordt een Beker BVV uitgereikt.
- A.7.3 De Beker BVV is een wisselbeker en wordt voor de duur van één jaar uitgereikt aan de winnaars in de verschillende klassen.
- A.7.4 De Beker BVV wordt in de maand januari, volgend op de prijsuitreiking, terugbezorgd aan de organisatoren van de BVV.
- A.7.5 De Beker BVV blijft steeds eigendom van de organisatoren van de BVV.

## **8. Disclaimer**

- A.8.1 Door deelname aan de wedstrijd "Beker van Vlaanderen Zweefvliegen" en/of de "Kempen Cup" en/of de "Kiewit Cup" en/of de "Keiheuvel Cup" verklaart een piloot of team akkoord te gaan met dit reglement en de toepassing ervan.
- A.8.2 Bij discussie of klachten zal alleen deze, Nederlandstalige, versie van het reglement als referentie gebruikt worden.

## Deel B Vlieg gerelateerde bepalingen

---

### 1. Algemeen

- B.1.1 De keuze van de proeven, de beoordeling ervan, beslissingen over het al of niet doorgaan van de wedstrijd, uitvaardigen van sancties bij overtredingen van het reglement en dergelijke, is de opdracht van de wedstrijdleiding.

### 2. Inschrijving en toelatingsvoorwaarden

- B.2.1 Van ieder zweefvliegtuig dat deelneemt aan een Cup dient de PIC op dat zweefvliegtuig in het bezit te zijn van volgende geldige documenten:
- inschrijvingsbewijs in het register van het land waar het zweefvliegtuig is ingeschreven;
  - bewijs van luchtwaardigheid;
  - verzekeringsbewijs tegenover derden;
  - volledig ingevuld boordboek.
- B.2.2 De toestellen in de Sport-XPDR- en Open-XPDR-klassen dienen voorzien te zijn van een gekeurde en werkende transponderinstallatie.
- B.2.3 Het bezit en gebruik van FLARM is toegestaan in alle klassen en wordt ten zeerste aan te raden.
- B.2.4 Op de onderzijde van een vleugel en op beide zijden van het kielvlak/richtingsroer moeten wedstrijdletters aangebracht zijn. Bij gelijke wedstrijdletters in dezelfde klasse zal de eerst ingeschrevene voorrang krijgen.
- B.2.5 Het gebruik van FAI goedgekeurde Flight Recorders is verplicht voor alle klassen. Zie [www.fai.org](http://www.fai.org).
- B.2.6 Elk toestel dient voorzien te zijn van een radio die afgestemd kan worden op de lokale frequentie het vliegveld. Deze frequentie is voorbehouden aan de wedstrijdleiding en kan alleen bij hoogdringendheid door de piloten gebruikt worden. De melding van naderende landing gebeurt eveneens op deze frequentie. De lokale frequentie staat beschreven in deel C hoofdstuk 1.
- B.2.7 Elk toestel dat van 'winglets' of opsteektips kan voorzien worden zal als dusdanig, met bijbehorende handicapfactor, ingeschreven worden, tenzij de piloot dit bij de inschrijving uitdrukkelijk anders vermeldt. Het toestel wordt alle wedstrijddagen ongewijzigd gebruikt.
- B.2.8 De starttickets kunnen bij aanmelding en tijdens de wedstrijd in het wedstrijdsecretariaat worden aangekocht. Niet gebruikte tickets kunnen steeds ingeruild worden tegen de aankoopwaarde.

### 3. Bijzonder reglement voor motorzweefvliegtuigen

- B.3.1 Motorzweefvliegtuigen dienen uitgerust te zijn met een Flight Recorder met geactiveerde motorloopregistratie.
- B.3.2 Zelfstartende motorzweefvliegtuigen
- zullen, zelfs als zij op eigen kracht starten, per start een forfaitaire som dienen te betalen;
  - zullen na het opstijgen tot de maximale hoogte (zoals afgesproken tijdens de wedstrijdbriefing) met motorgebruik, de motor stilleggen. De verdere hoogtewinsten moeten met behulp van thermiek gebeuren.
- B.3.3 Motorlooptest is de eerste vliegdag verplicht. Niet-zelfstartende motorzweefvliegtuigen moeten na het loskoppelen van de **sleep of lier** de motor zo vlug mogelijk starten en gedurende maximaal 2 minuten de motor laten lopen om aan te tonen dat de motorloopregistratie op de Flight Recorder afleesbaar is. De verdere hoogtewinsten moeten met behulp van thermiek gebeuren.
- B.3.4 Doorzakken van motorzweefvliegtuigen: na het stilleggen van de motor moet bij doorzakken effectief geland worden om een tweede of derde start te mogen doen. Opnieuw starten van de motor tijdens eenzelfde vlucht (na de motorlooptest) resulteert in een virtuele buitenlanding op het punt van het gebruik van de motor. Een herstart van de proef is niet meer toegestaan.

## 4. Briefing

- B.4.1 Elke dag wordt ingezet met een algemene briefing. Een piloot die de briefing niet bijwoont heeft geen verhaal op eventuele onduidelijkheden. Het reguliere tijdstip van de briefing is vermeld in deel C hoofdstuk 4.
- B.4.2 Tijdens de briefing wordt de deelnemer op de hoogte gebracht van:
- lokale voorschriften
  - lokaal in gebruik zijnde radiofrequentie;
  - verplichte en verboden plaatsen en routes op het vliegveld;
  - de situatie van het luchtruim;
  - startmethodes en procedures;
  - circuitvliegen, doorzaklandingen, finishing- en landingsprocedure;
  - meteosituatie en -evolutie;
  - wedstrijdopdrachten met informatie over luchtruim en keerpunten.
- B.4.3 Verder komen tijdens de briefing aan de orde:
- mededeling van allerlei;
  - beantwoorden van vragen.

## 5. Startvoorbereiding en vertrek

- B.5.1 Flight Recorder, indien programmeerbaar:
- tijdsinstelling is UTC+2;
  - alle gegevens zoals: datum, naam piloot, toesteltype, immatriculatie, wedstrijdnummer en klasse worden ingevoerd;
  - verplicht gebruik van de keerpuntendatabase die gepubliceerd en te downloaden is op de website van BVV of de organiserende wedstrijd (indien beschikbaar);
  - take-off-, startpunt-, keerpunt- en finishcoördinaten worden ingebracht;
  - de maximum recording interval is 5 seconden.
- De combinatie toestel-piloot-Flight Recorder wordt in de startrij gecontroleerd en eventueel verzegeld.
- B.5.2 De piloot moet zijn/haar toestel een half uur voor de geplande vertrektijd, meegedeeld op de briefing, op de toegewezen plaats hebben. Een half uur voor de vertrektijd zullen de toestellen in startpositie geplaatst worden (boxen). Minstens 5 minuten voor het vertrek moet de piloot klaar voor vertrek zijn. Wanneer een piloot niet aanwezig is, zal hij/zij aansluiten achter alle klassen en één vertrekbeurt verliezen.
- B.5.3 Elke deelnemer heeft recht op drie vertrekbeurten per wedstrijddag, binnen drie uur na opening van de start en behoudens de overige bepalingen in dit hoofdstuk.
- B.5.4 Het eerste vertrek van elke vliegday is verplicht. Indien een piloot niet wenst te vertrekken zal hij/zij aansluiten achter alle klassen en één vertrekbeurt verliezen.
- B.5.5 Een foutief vertrek, te wijten aan de deelnemer of zijn ploeg, zal als effectief vertrek worden beschouwd. Hij/zij verhuist hierdoor naar achter alle wachtende toestellen. Een foutief vertrek niet te wijten aan de deelnemer, zal niet als vertrek worden beschouwd. De piloot zal zo vlug mogelijk in de gelegenheid gesteld worden om opnieuw te vertrekken.
- B.5.6 Bepalingen in verband met doorzakken (landen binnen de Contest Site Boundary):
- Een deelnemer die na het loskoppelen doorzakt zal, indien zijn/haar klasse nog opgesleept/opgeliërd wordt, achter zijn/haar klasse aansluiten en beroep kunnen doen op zijn/haar tweede of derde vertrekbeurt;
  - Indien op dat ogenblik al een volgende klasse opgesleept/opgeliërd wordt, zal de piloot dienen te wachten tot deze klasse geheel is opgesleept/opgeliërd;
- B.5.7 Vertrekken of starten na buitenlanden (landen buiten de Contest Site Boundary) is niet toegestaan.
- B.5.8 Vertrekken of starten na finishen (volledig rondvliegen van de proef) is niet toegestaan.
- B.5.9 Als het aantal doorzakkers aanzienlijk is, kan het opslepen van de volgende klasse enige tijd uitgesteld worden, als met vertrekken nog niet is begonnen.
- B.5.10 De vertrekvolgorde van de tweede of derde vertrekbeurt zal, bij discussie tussen meerdere gegadigden, bepaald worden door de aanmeldingsvolgorde bij de wedstrijdleider.
- B.5.11 Indien voor sleepstart gekozen is, geschiedt het opslepen met sleepvliegtuigen naar een vaste

- ontkoppelzone tot de maximale hoogte, zoals afgesproken tijdens de wedstrijdbriefing.
- B.5.12 Om veiligheidsredenen is het verplicht linksom te draaien in thermiek in een straal van 10 km rond het vliegveld.
- B.5.13 Water lozen boven of voor andere toestellen is verboden.

## **6. Startmethode**

- B.6.1 De startlijn is een lijn van in totaal 10 km breed, loodrecht op het eerste been, met een in deel C gedefinieerd centrum. De lijn loopt dus vanuit dit centrum 5 km naar links en 5 km naar rechts.
- B.6.2 De startlijn wordt 15 minuten na vertrek van het laatste toestel in de betreffende klasse geopend. Op het ogenblik van opening van de start wordt dit over de radio gemeld.
- B.6.3 Het openen van de startlijn wordt voor alle klassen langs de radio aangekondigd door 15 minuten en 5 minuten voor de start de piloten van hun wachttijd op de hoogte te houden. De hiertoe gebruikte radiofrequentie wordt meegedeeld tijdens de briefing.
- B.6.4 De starttijd van de proef is de tijdsaanduiding van de laatste passage van de startlijn in de IGC-file.
- B.6.5 De startlijn voor een klasse wordt gesloten drie uur na het openen van de lijn voor deze klasse. Hierna kan geen geldige start meer gemaakt worden.
- B.6.6 Zodra de start genomen is, is de proef bevestigd voor uitvoering. De startlijn mag meerdere malen genomen worden, zolang de startlijn geopend is.
- B.6.7 Terug landen op het vliegveld van vertrek vóór het ronden van alle keerpunten en de finish wordt voor de de puntenberekening aanzien als een buitenlanding. De piloot heeft nog wel het recht om opnieuw te vertrekken mits hij/zij nog recht heeft op een vertrekbeurt en mits de startlijn nog geopend is.

## **7. Wedstrijdopdrachten**

- B.7.1 Opdrachten zijn Assigned Speed Tasks (AST) of Assigned Area Tasks (AAT).
- B.7.2 De keerpuntsector is een cilinder met straal van 500 m, tenzij voor AAT anders aangegeven is.
- B.7.3 Voor de Open-XPDR-, Sport-XPDR-klassen is een wedstrijdtag geldig van zodra één piloot de afstand van 100 km (met handicap) aflegt.  
Voor de Friendly-klasse is een wedstrijdtag geldig wanneer één piloot erin slaagt 60 km (met handicap) te overbruggen.
- B.7.4 Indien de opdracht na de briefing door de wedstrijdleiding gewijzigd wordt (bv. in een B-proef), zal dit aan elke piloot meegedeeld worden en door hem/haar worden afgetekend.
- B.7.5 De wedstrijdleiding kan een wedstrijdtag of de totale wedstrijd afgelasten of ongeldig verklaren indien zij achten dat hiervoor een gegronde reden aanwezig is.
- B.7.6 Een proef wordt bij afbreken of buitenlanden berekend tot de logging die het dichtst bij het volgende keerpunt ligt (= virtuele buitenlanding). Deze afstand wordt daarna teruggecirkeld op het te vliegen been. De aldus overgebleven afstand op dat been is de geldige afstand.

## **8. Finish en landing**

- B.8.1 De eindaanvlucht (final glide) zal uitgevoerd worden volgens het Continuous Descend/Level-principe:
- a) De piloot zal tijdens de eindaanvlucht dalend of level vliegen en mag dus niet plots, bruske optrekken;
  - b) Dit geldt gedurende de eindaanvlucht tot het moment van finishen.
- B.8.2 De finishsector is een cilinder met een straal van 3000 m en een ondergrens (minimumhoogte) van 300 m AMSL (QNH) rond het in deel C hoofdstuk 8 gedefinieerde keerpunt.
- B.8.3 De finishtijden worden op 1 seconde nauwkeurig gemeten en afgelezen uit de IGC-file.
- B.8.4 Bij landing op het vliegveld van vertrek moet de piloot zich aanmelden op de wedstrijdtagfrequentie wanneer het laatste keerpunt (oplijnpunt) is gerond.
- B.8.5 De landing kan op drie manieren gebeuren:
- a) rollende landing: er wordt direct geland, zonder circuit of fly-by;
  - b) fly-by: de landingsplaats wordt overvlogen op een minimumhoogte van 50 meter QFE en met voldoende snelheid voor het landingscircuit;
  - c) circuitlanding: bij het draaien van de piste/windrichting tijdens de proef wordt de piloot tijdens het aanmelden op final gilde hiervan op de hoogte gesteld. De landing wordt verplicht volgens het

geldende downwindcircuit uitgevoerd.

De toegestane methodes worden op de briefing vermeld.

B.8.6 Rugwindlandingen zijn niet toegelaten.

B.8.7 Bij elke buitenlanding meldt de piloot de buitenlanding bij de wedstrijdleiding. De piloot zal zelf contact opnemen met de ophaalploeg.

B.8.8 Na het beëindigen van de vlucht op het vliegveld van vertrek of bij thuiskomst van de ophaalploeg dienen alle gelogde vluchten van de dag binnengebracht te worden op het wedstrijdsecretariaat, ten laatste 1 uur na de landing of thuiskomst. Alleen IGC-files aangemaakt door IGC-goedgekeurde loggers met IGC-validatie, worden aanvaard door de wedstrijdleiding. Logfiles uit niet-IGC-goedgekeurde FLARM's worden enkel als back-up aanvaard! De piloot blijft verantwoordelijk voor het inleveren van de IGC-file van de bewuste vlucht(en).

## 9. Luchtruim

B.9.1 Respect voor de luchtruimvoorschriften is een absolute vereiste. Elke eerste inbreuk hiertegen leidt tot een virtuele buitenlanding op het punt van overtreding of tot strafpunten. Elke volgende inbreuk leidt tot diskwalificatie voor deze wedstrijddag.

B.9.2 In elk toestel dient een actuele luchtvaartkaart voor het gebied waar men vliegt aanwezig te zijn. De kaart dient binnen bereik van de piloot te zijn.

B.9.3 De gebruikte luchtruimbestanden worden voor de aanvang van de wedstrijd gepubliceerd op de website van de organiserende club.

B.9.4 Luchtruim waarvoor toelating (klaring) van de luchtverkeersleiding vereist is, is verboden gebied voor deelnemers. Uitzonderingen zullen op de briefing besproken worden.

## 10. Resultaten

B.10.1 Elke dag wordt in de loop van de avond een daguitslag bekend gemaakt.

B.10.2 Per dag wordt de beste dagproef van een piloot in het klassement opgenomen.

B.10.3 Elke klasse heeft een eigen rangschikking en een winnaar.

B.10.4 De piloot die na alle wedstrijddagen het grootste aantal punten behaalt wint in zijn/haar klasse.

B.10.5 De te winnen prijzen zijn voorzien per team. Teams kunnen dus geen prijs verwachten voor elke piloot afzonderlijk.

## 11. Puntensysteem

B.11.1 Bij het bepalen van de score wordt rekening gehouden met de volgende principes:

- a) internationale formule, berekening volgens 1000-punten systeem met handicaptoe passing;
- b) rondvliegen van een AST door minstens 1 piloot: handicap alleen op snelheid deelnemer;
- c) bij niet rondvliegen van een AST, maar wel 1 piloot met de minimumafstand in zijn klasse: handicap op afstand deelnemer;
- d) rondvliegen van een AAT door minstens 1 piloot: volgens AAT-regels met handicap;
- e) bij niet rondvliegen van een AAT, maar wel 1 piloot met de minimumafstand in zijn klasse: handicap op afstand deelnemer;
- f) 1000-puntendag vanaf 250 km proef voor de Sport XPDR en Open XPDR en vanaf 150km proef voor de Friendly klasse;
- g) toepassing van een dagfactor: dit is de verhouding van het aantal piloten met meer dan de minimumafstand tot het aantal gestarte piloten, maal 1,25, met een maximum van 1;
- h) piloten waarvan de snelheid lager is dan 2/3 van de snelheid van de snelste piloot krijgen alleen afstandspunten;
- i) de wedstrijdresultaten worden berekend via het scoringsprogramma SeeYou Competition en worden openbaar gepubliceerd.

B.11.2 De gebruikte scoringscripts worden voor aanvang van de wedstrijd gepubliceerd op de website van de organiserende club.

## 12. Penalísaties

- B.12.1 Penalísatie voor een horizontale luchtruimóvertreding is als volgt:
- a) Er geldt een 0 meter-tolerantie;
  - b) Bij een eerste óvertreding tijdens proef of wedstrijd wordt dit beschouwd als buitenlanding op het punt van óvertreding;
  - c) Bij een tweede óvertreding of meer tijdens proef of wedstrijd geeft dit een diskwalificatie voor die dag.
- B.12.2 Penalísatie voor een verticale luchtruimóvertreding is als volgt:
- a) De QNH zoals gegeven tijdens de briefing is leidend voor het bepalen van de óverschrijding;
  - b) Voor een hoogteóverschrijding van maximum 100 meter:
    - i) 1 punt penalísatie per meter óverschrijding;
    - ii) de penalísatie is cumulatief bij elke nieuwe óverschrijding;
    - iii) diskwalificatie kan niet als penalísatie ingesteld worden;
  - c) Voor een hoogteóverschrijding van meer dan 100 meter:
    - i) bij een eerste óvertreding tijdens proef of wedstrijd wordt dit beschouwd als buitenlanding op het punt van óvertreding;
    - ii) bij een tweede óvertreding of meer tijdens proef of wedstrijd geeft dit een diskwalificatie voor die dag.
- B.12.3 Penalísatie voor een gemist start- of keerpunt is als volgt:
- a) Gemiste startlijn: 50 punten penalísatie tot maximum 500 meter van de startlijn;
  - b) Gemist keerpunt: 50 punten penalísatie tot maximum 500 meter buiten de observatiezone.
- B.12.4 Penalísatie voor het ónderschrijden van de óndergrens van de finishsector is 1 punt penalísatie per meter hoogte.
- B.12.5 Penalísatie voor een eindaanvlucht die niet volgens het Continuous Descend/Level-principe gevlogen wordt is als volgt:
- a) Bij een eerste óvertreding tijdens de wedstrijd is de penalísatie 25 punten;
  - b) Bij elke daaropvolgende óvertreding tijdens de wedstrijd wordt de penalísatie met 25 punten verhoogd.
- B.12.6 Penalísatie voor het te laat inleveren van de IGC-files is als volgt:
- a) Bij een eerste óvertreding tijdens de wedstrijd volgt een waarschuwing;
  - b) Bij een tweede óvertreding of meer tijdens de wedstrijd is de penalísatie telkens 10 punten.

## Deel C      **Wedstrijdspecifieke bepalingen voor de Keiheuvel Cup**

---

### **1. Algemeen**

- C.1.1 De internationale wedstrijd Keiheuvel Cup 2024, hierna te noemen: Keiheuvel Cup, wordt georganiseerd door de Koninklijke Aeroclub Keiheuvel VZW, hierna te noemen: KonACK.
- C.1.2 De Keiheuvel Cup wordt georganiseerd op het vliegveld Keiheuvel (EBKH, België) op zaterdag 24 en zondag 25 augustus 2023.
- C.1.3 De lokale wedstrijdrequentie is 120.310 MHz, tenzij anders gemeld bij de briefing.
- C.1.4 De wedstrijdorganisatie bestaat uit:  
Wedstrijdleader: Robbie Seton  
Wedstrijdcomité: Wim Akkermans, Robbie Seton, Pieter Daems en Jeroen Jennen  
Sportcommissaris: Eddy Huybreckx  
Alle correspondentie betreffende de wedstrijd en de deelneming eraan verlopen via het wedstrijdsecretariaat:  
Sofie Huybreckx  
GSM: +32 (0)497213862  
[keiheuvelcup@gmail.com](mailto:keiheuvelcup@gmail.com)
- C.1.5 Informatie over de Keiheuvel Cup wordt gepubliceerd op de website van soaringspot en/of facebook

### **2. Inschrijving en toelatingsvoorwaarden**

- C.2.1 Op 1 februari 2024 wordt de inschrijvingsperiode geopend.
- C.2.2 Zodra het aantal inschrijvingen 55 bereikt, wordt de inschrijvingsperiode afgesloten.
- C.2.3 De hoogte en betaalwijze van het inschrijvingsgeld wordt gepubliceerd op de website van de KonACK. De inschrijving is pas geldig nadat het inschrijvingsgeld geheel voldaan is op de rekening van de KonACK.
- C.2.4 Voor de vertrekopstelling wordt per groep van klasse-startwijze het systeem van "free gridding" toegepast. Dit systeem wordt op de eerste wedstrijdbriefing toegelicht. De coördinator grondactiviteiten begeleidt het "free gridden" op de startplaats.
- C.2.5 Het volledige inschrijfgeld zal worden teruggestort als de wedstrijd wordt afgelast voor vrijdag 23 augustus 12 uur lokaal.

### **3. Bijzonder reglement voor motorzweefvliegtuigen**

Geen aanvullende bepalingen.

### **4. Briefing**

- C.4.1 Op de eerste dag begint de briefing om 10:00 uur, elke volgende dag om 10:30 uur, tenzij op dat ogenblik door de wedstrijdleiding anders wordt beslist. In dit geval wordt dat gemeld aan de piloten.

### **5. Startvoorbereiding en vertrek**

- C.5.1 Er kan vertrokken worden door middel van slepen. Voor deze vertrekmethodologie moet de vereiste aantekening en recente ervaring voorgelegd kunnen worden.
- C.5.2 De Contest Site Boundary is rand van het grasveld van EBKH.

### **6. Startmethode**

- C.6.1 Het centrum van de startlijn is:
- Voor de Friendly-klasse: ntb middels het opdracht formulier.
  - Voor de Sport-XPDR-klasse: ntb middels het opdracht formulier.
  - Voor de Open-XPDR-klasse: ntb middels het opdracht formulier.

### **7. Wedstrijdopdrachten**

Geen aanvullende bepalingen.

## 8. Finish en landing

- C.8.1 Het centrum van de finishsector is het keerpunt Keiheuvel Aero.
- C.8.2 De **Fly-by finish** is verboden.  
De landing/finish kan op twee manieren gebeuren:  
a) rollende landing: er wordt direct geland, zonder circuit;  
b) circuitlanding:
- C.8.3 Het inleveren van de IGC-file kan fysiek of via email naar [keiheuvelcup@gmail.com](mailto:keiheuvelcup@gmail.com).

## 9. Luchtruim

Geen aanvullende bepalingen.

## 10. Resultaten

- C.10.1 De Keiheuvel Cup telt **niet** mee voor de internationale FAI IGC Ranking.

Piloten kunnen ten laatste 10 dagen na de laatste geplande wedstrijddag hun behaalde wedstrijdresultaat indienen voor de Belgian Ranking.

Informatie over en verdere bepalingen voor deelname aan de Belgian Ranking kunnen gevonden worden op <https://belgianranking.wordpress.com/>.

Bepalingen in het Belgian Ranking-reglement hebben voorrang op de bepalingen in dit reglement.

## 11. Puntensysteem

Geen aanvullende bepalingen.

## 12. Penalísaties

Geen aanvullende bepalingen.