



Belgische Juniors



Albatros Zweefvliegclub vzw

Kiewit – België – www.zweven.be

Reglement Beker van Vlaanderen Kiewitcup en Belgian Junior Championships 2026

Wedstrijdorganisatie Albatros Zweefvliegclub vzw

Versie: 1.2 van 12 maart 2026

© Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs en Albatros Zweefvliegclub vzw

Opbouw van dit reglement

Dit reglement bestaat voor de BVV uit drie delen en een bijkomend deel voor de BJN

- A. Administratieve bepalingen
- B. Vlieggerelateerde bepalingen
- C. Wedstrijdspecifieke bepalingen voor de Kempencup
- D. Belgische Junior Kampioenschappen

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.

Voor Delen A, B en C is Nederlands de hoofdtaal. De Engelse versie is een vertaling van de Nederlandse tekst. Ingeval van discussies of klachten kan enkele de Nederlandstalige versie als referentie gebruikt worden.

Voor Deel D (Belgian Junior Nationals) is de Engelse taal de officiële taal.

Definities en afkortingen

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

Inhoudsopgave

Inhoud

Deel A	Administratieve bepalingen	4
1.	Algemeen.....	4
2.	Klassenindeling.....	4
3.	Deelnemingsmodaliteiten en –voorwaarden.....	5
4.	Puntenberekening en rangschikking.....	5
5.	Publicatie en –media.....	6
6.	Taken en bevoegdheden jury en wedstrijdleiding.....	6
7.	Prijsuitreiking.....	6
8.	Disclaimer.....	7
Deel B	Vlieggerelateerde bepalingen	8
1.	Algemeen.....	8
2.	Inschrijving en toelatingsvoorwaarden.....	8
3.	Bijzonder reglement voor motorzweefvliegtuigen.....	8
4.	Briefing.....	9
5.	Startvoorbereiding en vertrek.....	9
6.	Startmethode.....	10
7.	Wedstrijdopdrachten.....	10
8.	Finish en landing.....	10
9.	Luchtruim.....	11
10.	Resultaten.....	11
11.	Puntensysteem.....	11
12.	Penalisaties.....	11
DEEL C	Wedstrijdspecifieke bepalingen voor de Kiewit Cup (Local Rules)	13
1.	Algemeen.....	13
2.	Inschrijving en toelatingsvoorwaarden.....	13
3.	Bijzonder reglement voor motorzweefvliegtuigen.....	13
4.	Briefing.....	13
5.	Startvoorbereiding en vertrek.....	13
6.	Startmethode.....	14
7.	Wedstrijdopdrachten.....	14
8.	Finish en landing.....	14
9.	Luchtruim.....	14
10.	Resultaten.....	14
11.	Puntensysteem – aanvullende informatie.....	14
12.	Penalisaties.....	14
Deel D	Belgische Junior Kampioenschappen 2026	15
1.	Details van het kampioenschap.....	15
2.	Algemeen.....	15
3.	Inschrijvingen.....	15
4.	Technische Vereisten.....	15
5.	Scoring.....	16
6.	Doping.....	16

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:
- Kempencup, organisator Kempische Aeroclub te EBWE
 - Kiewitcup, organisator Albatros Zweefvliegclub te EBZH
 - KeiheuvelCup, 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 Aeroclub (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 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 (version V3 for 2026) 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 wedstrijdleider van de Cup respectievelijk eerstvolgende Cup hierover beslissen. In geval van schade zal de wedstrijdleider 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; en
 - 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 procentueel 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 "Kempencup" en/of de "Kiewit Cup" en/of de "KeiheuvelCup" 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 Vlieggerelateerde 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:
- a) inschrijvingsbewijs in het register van het land waar het zweefvliegtuig is ingeschreven;
 - b) bewijs van luchtwaardigheid;
 - c) verzekeringsbewijs tegenover derden;
 - d) 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 eerste 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.
- B.2.6 Elk toestel dient voorzien te zijn van een radio die afgestemd kan worden op de lokale frequentie van 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
- a) zullen, zelfs als zij op eigen kracht starten, per start een forfaitaire som dienen te betalen;
 - b) 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 vliegday 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;
 - meteosituaties 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 vliegdag 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/opgelierd 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/opgelierd wordt, zal de piloot dienen te wachten tot deze klasse geheel is opgesleept/opgelierd;
- 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 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 500m, 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 teruggedecirkeld 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, bruusk 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 wedstrijdrequentie 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 handicaptoepassing;
 - b) 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 luchtruim-overtreding is als volgt:
 - a) Er geldt een 0 meter-tolerantie;
 - b) Bij een eerste overtreding tijdens proef of wedstrijd wordt dit beschouwd als buitenlanding op het punt van overtreding;
 - c) Bij een tweede overtreding of meer tijdens proef of wedstrijd geeft dit een diskwalificatie voor die dag.

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

DEEL C Wedstrijdspecifieke bepalingen voor de Kiewit Cup (Local Rules)

1. Algemeen

- C.1.1 De internationale wedstrijd Kiewit Cup 2026, hierna te noemen: Kiewit Cup, wordt georganiseerd door Albatros Zweefvliegclub VZW, hierna te noemen: Albatros.
- C.1.2 De Kiewit Cup wordt georganiseerd op het vliegveld Kiewit (EBZH, België) op zaterdag 23, zondag 24 en maandag 25 mei 2026.
- C.1.3 De lokale wedstrijdrequentie is 118.330 MHz, tenzij anders gemeld bij de briefing.
Frequenties voor teamvliegen: 122.385 - 126.810 - 135.235
- C.1.4 De wedstrijdorganisatie bestaat uit:
- wedstrijdleader: Hugo Mertens
 - wedstrijdsecretariaat : Hugo Mertens, Lode Vos, en nog te benoemen
 - coördinator vliegactiviteiten: Jan Evens
 - coördinator luchtruim: Hugo Mertens
 - sportcommissaris: Danny Verheyen
- Alle correspondentie betreffende de wedstrijd en de deelneming eraan verlopen via het wedstrijdsecretariaat:
Hugo Mertens T +32 475/760180 en Lode Vos T +32 476/344813,
e-mail: kiewitcup@zweven.be
- C.1.5 Informatie over de Kiewitcup wordt gepubliceerd op de website van Albatros <https://www.zweven.be>

2. Inschrijving en toelatingsvoorwaarden

- C.2.1 Op 1 februari 2026 is de inschrijvingsperiode geopend.
- C.2.2 Zodra het aantal inschrijvingen 60 bereikt, wordt de inschrijvingsperiode afgesloten.
- C.2.3 De hoogte en betaalwijze van het inschrijvingsgeld wordt gepubliceerd op de website van Albatros. De inschrijving is pas geldig nadat het inschrijvingsgeld geheel voldaan is op de rekening van Albatros.
- 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 Bij afgelasten van de wedstrijd wordt 15 euro van het inschrijfgeld teruggestort. De wedstrijd wordt geldig voor een klasse van zodra die klasse eenmaal en volledig werd opgesleept.

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 of zelfstarten; dit dient de piloot bij de inschrijving bekend te maken. Voor de gekozen vertrekmethodes moet de vereiste aantekening kunnen voorgelegd worden. De keuze is definitief voor de gehele wedstrijd; uitzonderlijk kan voor zelfstarters alternatief gesleept worden op uitdrukkelijke vraag van de piloot en mits toestemming van de coördinator vliegactiviteiten.
- C.5.2 De Contest Site Boundary is het volledige terrein binnen de omheining van vliegveld Kiewit en bijkomend het terrein ten oosten van de luchtvaartstraat aan het begin van runway 27.

- C.5.3 Het lozen van waterballast in de grid is niet toegestaan zonder expliciete toestemming van de wedstrijdleider, of indien niet aanwezig, door de coordinator vliegactiviteiten.

6. Startmethode

- C.6.1 Het centrum van de startlijn is keerpunt **1EBZH Hasselt Kiewit, 133ZNO Zonhoven of 130WIT Winterslag**. Elke klasse krijgt tijdens de eerste briefing een vast keerpunt toegewezen.

7. Wedstrijdopdrachten

Geen aanvullende bepalingen.

8. Finish en landing

- C.8.1 Het centrum van de finishsector is het keerpunt **1EBZH**
C.8.2 Het inleveren van de IGC-file kan fysiek of upgeload via een specifieke wedstrijdpagina welke op de (Self) Briefing zal gecommuniceerd worden.

9. Luchtruim

Geen aanvullende bepalingen.

10. Resultaten

- C.10.1 De Kiewit Cup en de Belgian Junior Nationals zijn geregistreerd als een officiële IGC ranking wedstrijd.

Piloten kunnen 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 – aanvullende informatie

- a) Internationale formule, berekening volgens 1000 punten systeem met handicap toepassing
- 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 150 km 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) Wedstrijdresultaten worden berekend via het scoringsprogramma SeeYou Competition en worden openbaar gepubliceerd.
- j) Deze aanvullende bepalingen zijn van toepassing bij alle BVV-wedstrijden en de BJC, maar worden hier ter info nog expliciet vermeld.

12. Penalísaties

Geen aanvullende bepalingen.

Deel D Belgische Junior Kampioenschappen 2026

1. Details van het kampioenschap

- D.1.1 De Belgische Junior Kampioenschappen 2026 maken deel uit van de Kiewit Cup op zich als onderdeel van de "Beker van Vlaanderen". De reglementen van de BVV tezamen met de lokale procedures van de Kiewit Cup vormen het kader. Huidig reglement en procedures in dit deel D zijn een toevoeging aan de BVV regels en kunnen deze overrulen.

2. Algemeen

- D.2.1 FAI Sectie 3 Annex A
De kampioenschappen zullen de regels volgen van het FAI Sectie 3 – Gliding, Annex A van 15 dec 2025
- D.2.2 Opzet van de kampioenschappen.
Selecteren van de 2026 Belgische Junior Kampioen. Een minimum van 1 geldige wedstrijddag is noodzakelijk om een Belgische Junior Kampioen te kunnen kronen.
- D.2.3 Wedstrijdklasse
Elke deelnemer aan de 2026 Belgische Junior Kampioenschappen zal in de Sport XPDR klasse vliegen van de Kiewit Cup, zelfs indien hij vliegt in een zweefvliegtuig met een BGA handicap van meer dan 99. In dat geval zal hij echter niet gerangschikt worden in de BVV rangschikking.

3. Inschrijvingen

- D.3.1 Deelnemers moeten 25 jaar worden in het jaar 2026, of later, en moeten de Belgische nationaliteit hebben.
- D.3.2 Piloten moeten voldoen aan de regels van de BVV deel A.3
- D.3.3 Deelnemers moeten daarenboven deel uitmaken van de Beglian Gliding Federation (BZF) via één van zijn leden:
- Liga voor Vlaamse Zweefvliegclubs (LVZC)
 - Fédération des Clubs Francophones de Vol à Voile (FCFVV)
 - Royal Belgian aircadets (RBAC)

4. Technische Vereisten

- D.4.1 Additionele Uitrusting
- Alle toestellen moeten uitgerust zijn met FLARM
 - FLARM's moeten ingeschakeld zijn gedurende de volledige duur van de vlucht tijdens de wedstrijd. Files van de FLARM's kunnen op ieder ogenblik tijdens de wedstrijd opgevraagd worden door de Wedstrijdleiding.
- D.4.2 Instrumenten die moeten verwijderd of gedeactiveerd worden
Kunstmatige horizons evenals kompassen met kardanische ophanging of gelijkwaardig zijn niet toegelaten. AHRS software die in de nieuwere generatie vluchtcomputers zouden geïntegreerd zijn dient gedeactiveerd worden gedurende de vlucht. De IGC file moet aangeven dat deze functie uitgeschakeld is gedurende de hele vlucht.
- D.4.3 Weging
- De Maximale Massa van het zweefvliegtuig kan omwille van lokale omstandigheden of veiligheidsredenen door de wedstrijdleiding beperkt worden; desgevallend wordt dit in de briefing meegedeeld.
 - Willekeurige wegingen kunnen georganiseerd worden tijdens de wedstrijd.

- De piloot is verantwoordelijk om zijn zweeftoestel beneden zijn Maximale StartMassa (MTOM) te behouden gedurende de wedstrijd.

5. Scoring

- D.5.1 De scoring verloopt op dezelfde wijze als beschreven in het BVV reglement B11 en de Local Rules B11
- D.5.2 De junior piloot met de hoogste ranking in de sport XPDR klasse wordt de Belgische Junior Kampioen.

6. Doping

- a. Doping ondermijnt de waarden van de sport en het gebruik van dopingmiddelen en -methoden door zweefvliegpilooten kan gevolgen hebben voor de toekomst van de zweefvliegsport. Antidopingreglementen, -beleidsmaatregelen en -verklaringen werden aangenomen door landen en nationale en internationale sportorganisaties. België heeft, via zijn Vlaamse, Franse en Duitstalige Gemeenschappen, de Verklaring van Kopenhagen tegen doping in de sport van maart 2003 geratificeerd. Naar aanleiding van deze Verklaring hebben de bovengenoemde Gemeenschappen specifieke wettelijke bepalingen uitgevaardigd die gerespecteerd zullen worden binnen hun respectieve bevoegdheidsdomeinen. Internationale en nationale reglementen die van toepassing zijn op de wedstrijden zijn te vinden op de volgende internetsites:
- <https://www.wada-ama.org/en/resources/world-anti-doping-code-and-international-standards/world-anti-doping-code>
(World Anti-Doping Agency)
- Voor deze wedstrijd valt de toepassing van de regels van het antidopingsbeleid van de Vlaamse Gemeenschap onder de bevoegdheid van NADO Vlaanderen:
- <https://www.dopingvrij.vlaanderen/>
- b. Overeenkomstig deze reglementering zal de BJN 2026 vóór de wedstrijd bij de bevoegde autoriteiten worden aangegeven. Controles kunnen op willekeurige basis worden uitgevoerd.
- c. Deze controles mogen het algemene verloop van de wedstrijd niet beïnvloeden.
- d. Een piloot die positief wordt bevonden bij een dopingcontrole riskeert te worden gediskwalificeerd en/of uitgesloten van het kampioenschap bij beslissing van de jury, op voorstel van de Wedstrijddirecteur. Daarnaast kunnen specifieke of wettelijke procedures worden opgestart tegen de piloot door de Nederlandse, Luxemburgse en Belgische Zweefvliegfederaties en door de autoriteiten van de betrokken landen, overeenkomstig de geldende reglementering.
- e. De meest recente World Anti-Doping Code van het Wereldantidopingsagentschap is van kracht sinds 1 januari 2021. Het meest recente FAI-document over dit onderwerp is eveneens van kracht sinds 1 januari 2021 en draagt de titel FAI Anti-Doping Rules. Het kan hier worden geraadpleegd:
- https://ita.sport/resource/fai-anti-doping-rules/?utm_source=chatgpt.com