



1 Algemeen

- 1.01** De internationale wedstrijd **Keiheuvel Cup 2009**, hierna te noemen: Keiheuvel Cup, wordt georganiseerd door de Kon. Aeroclub Keiheuvel V.Z.W, hierna te noemen: K.A.C.K, onder auspiciën van de K.B.A.C.- sportcommissie, in overeenstemming met de FAI-sportcode, Annex A en het hiernavolgend bijzondere reglement.
- 1.02** De Keiheuvel Cup wordt georganiseerd op het vliegveld Balen - Keiheuvel (EBKH, België) op zaterdag 8, zondag 9 augustus 2009.
- 1.03** Er wordt gevlogen in de volgende drie wedstrijdklassen:
- a) Sport Alle toestellen met DAeC index groter dan of gelijk aan 100
 - b) Sport-XPDR Alle toestellen met DAeC index groter dan of gelijk aan 100 en met transponder aan boord.
 - c) Clubklasse Alle toestellen met DAeC index kleiner dan 100 *en zonder waterballast*
- 1.04** De DAeC – handicaplijst 2008 is van toepassing.
- 1.05** Zowel tweezitters als eenzitters mogen aan de Keiheuvel Cup deelnemen. Tweezitters worden ingedeeld bij één der bovenvernoemde klassen op basis van hun handicapfactor.
- 1.07** In alle klassen wordt een handicapcorrectie toegepast.
- 1.08** Motorzwevers kunnen geïntegreerd deelnemen tussen de andere zweefvliegtuigen. Ze worden ingedeeld bij de klasse waarin ze zouden thuishoren bij afwezigheid van de motor. (zie bij: “3 . Bijzonder reglement voor motorzweefvliegtuigen”)
- 1.09** 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.
- 1.10** Door ondertekening en/of starten in deze wedstrijd verklaart de deelnemer (of deelnemers) bekend te zijn met, 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.
- 1.11** 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.
- 1.12** 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 wedstrijdorganisatie.

De wedstrijdorganisatie bestaat uit:

Wedstrijdleader: Stijn Jansen

Wedstrijdcomité: Hubert De Busser, Jos Haepers, Henri Reijnders

Sportcommissaris: Jan Hannes

Alle correspondentie betreffende de wedstrijd en de deelneming eraan verlopen via het wedstrijdsecretariaat: Stijn Jansen
GSM: +32 (0) 497 34 56 38
keiheuvelcup@aeroclub-keiheuvel.be

- 1.13** 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 luchtvaart clausule.
- 1.14** 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 K.A.C.K of één van zijn inrichters of deelnemers kunnen belasten.
- 1.15** De deelnemer ziet af van verhaal tegen K.A.C.K en de wedstrijdleiding bij elke klacht of financiële aansprakelijkheid.
- 1.16** FAI-Registration and Sanction Fee: voor de Keiheuvel Cup is geen Registration and Sanction Fee verschuldigd, in overeenstemming met de beslissing van de International Gliding Commission, d.d. 03/90.
- 1.17** De deelnemer gaat er mee akkoord dat zijn inschrijving voor deelname aan de Keiheuvel Cup, evenals de behaalde vliegresultaten, worden gepubliceerd op papier en/of via het Internet.
- 1.18** Raadpleeg de website van K.A.C.K via <http://www.aeroclub-keiheuvel.be> en van de BVV via <http://www.bekervanvlaanderen.be>
- 1.19** Voor elke betwisting die niet voorzien is in dit reglement of in het reglement van de BVV zal het Charronreglement toegepast worden.

2 Inschrijving en toelatingsvoorwaarden

- 2.01** Iedere deelnemer aan de Keiheuvel Cup moet aan volgende voorwaarden voldoen:
 - a) inschrijven via het inschrijvingsformulier op de website van de Beker van Vlaanderen, 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 K.A.C.K ,dient geheel voldaan te zijn op de rekening van K.A.C.K.
 - c) in het bezit zijn van een tot en met de laatste wedstrijddag geldige zweefvliegvergunning met de aantekening *sleepstart*.
 - d) in het bezit zijn van een FAI "D" - brevet (zilveren C).
- 2.02** Van ieder zweefvliegtuig dat deelneemt aan de Keiheuvel 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
- 2.03** De toestellen in de Sport-XPDR klasse dienen voorzien te zijn van een gekeurde transponderinstallatie.
- 2.04** Op de onderzijde van een vleugel en op beide zijden van het kielvlak/richtingsroer moeten wedstrijdletters aangebracht zijn. Bij gelijke wedstrijdletters zal de eerst ingeschrevene voorrang krijgen.

- 2.05** Het gebruik van FAI goedgekeurde Flight Recorders is verplicht voor alle klassen.
http://www.fai.org/gliding/system/files/igc_approved_frs.pdf
- 2.06** Elk toestel dient voorzien te zijn van een radio die afgestemd kan worden op de lokale frequentie van EBKH, zijnde 119.20 MHz. Deze frequentie is voorbehouden aan de wedstrijdleiding en kan alleen bij hoogdringendheid door de piloten gebruikt worden. De melding van naderende finish gebeurt eveneens op deze frequentie.
- 2.07** Elk toestel dat van *winglets* of opsteektips kan voorzien worden zal als dusdanig, met bijbehorende handicapfactor, ingeschreven worden, tenzij de piloot dit bij de receptie uitdrukkelijk anders vermeldt. Het toestel wordt alle wedstrijddagen ongewijzigd gebruikt.
- 2.08** Bij afgelasten van de wedstrijd wordt 15 euro van het inschrijfgeld teruggestort. De wedstrijd wordt geldig voor een klasse van zodra die klasse 1 maal en volledig werd opgesleept.
- 2.09** De starttickets kunnen bij aanmelding en tijdens de wedstrijd in het wedstrijdsecretariaat worden aangekocht. Niet gebruikte tickets kunnen steeds ingeruild worden tegen de aankoopwaarde.
- 2.10** De datum en tijd van inschrijving bepaalt de startvolgorde voor de eerste wedstrijddag. De eerst ingeschrevene staat op de laatste rij, enz. De laatst ingeschrevene start als eerste in zijn klasse. De openstelling van de inschrijving wordt via de website van K.A.C.K bekend gemaakt.
- 2.11** Op 01 februari wordt de inschrijvingsperiode geopend.
- 2.12** Zodra het aantal inschrijvingen 50 bereikt wordt de inschrijvingsperiode afgesloten.

3 Bijzonder reglement voor motorzweefvliegtuigen

- 3.01** Motorzweefvliegtuigen dienen uitgerust te zijn met een Flight Recorder met geactiveerde motorloopregistratie.
- 3.02** 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 van 600 meter (QFE) met motorgebruik, de motor stilleggen. De verdere hoogtewinsten moeten met behulp van thermiek gebeuren.
- 3.03** Niet zelfstartende motorzweefvliegtuigen moeten na het loskoppelen van de sleep (600 m) de motor zo vlug mogelijk starten en gedurende maximum 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.
- 3.04** *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 éénzelfde vlucht annuleert de vlucht en maakt de proef voor die dag ongeldig.

4 Briefing

- 4.01** Elke dag wordt ingezet met een algemene *briefing*. Een piloot die de briefing niet bijwoont heeft geen verhaal op eventuele onduidelijkheden. 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.
- 4.02** Tijdens de briefing wordt de deelnemer op de hoogte gebracht van:

- a) lokale voorschriften
- b) lokaal in gebruik zijnde radiofrequentie
- c) verplichte en verboden plaatsen en routes op het vliegveld
- d) de situatie van het luchtruim
- e) startmethodes en procedures
- f) circuitvliegen, doorzaklandingen, finishing- en landingsprocedure
- g) meteo situatie en evolutie
- h) wedstrijdopdrachten met informatie over luchtruim en keerpunten

4.03 Verder komen tijdens de briefing aan de orde:

- a) mededeling van allerlei
- b) beantwoorden van vragen

5 Startvoorbereiding en Startopstelling

5.01 Er kan gestart worden door middel van *slepen*. Voor deze startmethode moet de vereiste aantekening kunnen voorgelegd worden.

5.2 Logger:

Indien programmeerbaar:

- a) tijdsinstelling is UTC+2
- b) alle gegevens zoals: datum, naam piloot, toesteltype, immatriculatie, wedstrijdnummer en klasse worden ingevoerd
- c) verplicht gebruik van de keerpuntendatabase die gepubliceerd en te *downloaden* is op de website van K.A.C.K
- d) Take-Off-, Startpunt-, Keerpunt- en Finish coördinaten worden ingebracht

De combinatie *toestel-piloot-Flight Recorder* wordt in de startrij gecontroleerd en eventueel verzegeld.

5.3 De piloot moet zijn toestel een half uur voor de geplande starttijd, meegedeeld op de briefing op zijn toegewezen plaats hebben. Een half uur voor de starttijd zullen de toestellen in start positie geplaatst worden (boxen). Minstens 5 minuten voor de start moet de piloot klaar zijn, wanneer een piloot niet aanwezig is verliest hij zijn startbeurt, en zal hij achter de laatste klasse plaatsnemen.

5.4 Elke deelnemer heeft recht op drie startbeurten per wedstrijddag, voor zover hij landt op het vliegveld van vertrek en binnen de drie uren na opening van de start.

5.5 De eerste start gebeurt volgens de officiële startvolgorde en is verplicht. Indien een piloot niet wenst te starten zal hij aansluiten achter zijn klasse of verder en 1 startbeurt verliezen.

5.06 Een foutieve start, te wijten aan de deelnemer of zijn ploeg, zal als effectieve start worden beschouwd. Hij verhuist hierdoor achter alle wachtende toestellen. Een foutieve start, niet te wijten aan de deelnemer, zal niet als start worden beschouwd. De piloot zal zo vlug mogelijk in de gelegenheid gesteld worden om opnieuw te starten.

5.07 Een deelnemer die na het loskoppelen *doorzakt* zal, indien zijn klasse nog opgesleept wordt, achter zijn klasse aansluiten en beroep kunnen doen op zijn tweede startbeurt. Indien op dat ogenblik al een volgende klasse opgesleept wordt zal de piloot dienen te wachten tot deze klasse geheel is opgesleept. Als het aantal doorzakkers aanzienlijk is, kan het opslepen van de volgende klasse enige tijd uitgesteld worden, als met starten nog niet is begonnen. De

startvolgorde van de tweede/derde startbeurt zal, bij discussie tussen meerdere gegadigden, bepaald worden door de aanmeldingsvolgorde bij de wedstrijdleider.

- 5.08** Het opslepen geschiedt met sleepvliegtuigen naar een vaste ontkoppelzone.
- 5.09** Om veiligheidsredenen is het verplicht linksom te draaien in thermiek in een straal van 10 km rond het vliegveld.
- 5.10** Water lozen boven of voor andere toestellen is verboden.

6 Startmethode

- 6.01** De startprocedure voor de Clubklasse is een startlijn van 4 km breed, loodrecht op het eerste been, met 1KEIH als centrum (= 2 km links en rechts van 1KEIH).

De startprocedure voor de klasse Sport en Sport-XPDR is een startlijn van 4 km breed, loodrecht op het eerste been, met 10DEK als centrum (= 2 km links en rechts van 10DEK).

- 6.02** Het openen van de startlijn wordt voor alle klassen langs de radio aangekondigd door 10 minuten en 5 minuten voor de start de piloten van hun wachttijd op de hoogte te houden. De hiertoe gebruikte radiofrequentie is 119.20 MHz. Op het ogenblik van opening van de start wordt dit over de radio gemeld. Drie uur na het openen van de startlijn voor elke klasse, woerd deze gesloten en kan dus geen geldige start meer gemaakt worden. De starttijd is de tijdsaanduiding van de laatste start in de IGC-file.
- 6.3** Zodra het eerste keerpunt geldig is gerond kan geen volgende start meer genomen worden.

7 Wedstrijdopdrachten

- 7.01** Alle opdrachten zijn *Assigned Speed Tasks* (AST).
- 7.02** De keerpuntsector is een cilinder met 500 m straal.
- 7.03** Voor de Sportklasse en Sport-XPDR klasse is een wedstrijddag geldig van zodra 1 piloot de afstand van 100 km aflegt. Voor de Clubklasse is een wedstrijddag geldig wanneer 1 piloot erin slaagt 60 km te overbruggen.
- 7.04** Indien de opdracht na de briefing door de wedstrijdleiding gewijzigd wordt, zal dit aan elke piloot meegedeeld worden en door hem worden afgetekend.
- 7.05** De wedstrijdleiding kan een wedstrijddag of de totale wedstrijd afgelasten of ongeldig verklaren indien zij achten dat hiervoor een gegronde reden aanwezig is.
- 7.06** 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

- 8.1** Bij landing op het vliegveld van vertrek moet de piloot zich ongeveer 2 minuten voor de aankomst (5 km) melden voor de finish.
- 8.2** De finish kan op 2 manieren gebeuren:

- a) rollende finish: de aankomstlijn wordt in de finale overschreden en er wordt nadien niet meer opgetrokken voor een landingscircuit;
- b) vliegende finish: de aankomstlijn wordt in dat geval overvlogen op minimum hoogte van 50 meter QFE en op maximum 250 meter QFE, en met voldoende snelheid voor het landingscircuit.
- 8.3** De exacte gegevens van de finisshlijn en aanvliegroutes zullen op de briefing bekendgemaakt worden.
- 8.4** Rugwindlandingen zijn niet toegelaten
- 8.05** Finishen gebeurt door het binnenvliegen van de finishcilinder van 500 m straal om 1KEIH
- 8.06** De finishtijden worden op 1 seconde nauwkeurig gemeten en afgelezen uit de IGC-file.
- 8.07** Bij elke buitenlanding wordt telefonisch contact opgenomen met de ophaalploeg, die voor vertrek de wedstrijdleiding op de hoogte brengt.
- 8.08** Na het afbreken of beëindigen van een proef door een landing op het vliegveld Keiheuvel mag de proef een volgende maal geprobeerd worden, indien het aantal startbeurten dat nog toelaat, en voor het sluiten van de poort.
- 8.09** Na het beëindigen van de vlucht op EBKH of bij thuiskomst van de ophaalploeg dient de gelogde vlucht onmiddellijk binnengebracht te worden op het wedstrijdsecretariaat. Alleen IGC-files aangemaakt door IGC-goedgekeurde loggers, worden aanvaard door de wedstrijdleiding. *FLARM files* worden als back-up aanvaard! De piloot blijft verantwoordelijk voor het inleveren van de IGC-file van de bewuste vlucht. Dit kan, indien de piloot niet zelf over een PC beschikt, op een door de wedstrijdleiding daartoe voorbehouden PC.

9 Luchtruim

- 9.01** Respect voor de luchtruimvoorschriften is een absolute vereiste. Elke *eerste* inbreuk hiertegen leidt tot *virtuele buitenlanding* tot punt van overtreding. Elke *volgende* inbreuk leidt tot *diskwalificatie* voor deze wedstrijddag.
- 9.2** Luchtruimzone's, zoals CTR's en TMA's waarbij voor doorkruisen een klaring van de luchtvaartleiding is vereist, zijn verboden voor de deelnemers. Uitzonderingen zullen op de briefing besproken worden.
- 9.3** In elk toestel dient een actuele luchtvaartkaart aanwezig te zijn en binnen bereik van de piloot.

10 Resultaten

- 10.01** Elke dag wordt in de loop van de avond een daguitslag bekend gemaakt.
- 10.02** Om geklasseerd te worden moet een deelnemer niet noodzakelijk alle dagen deelnemen.
- 10.03** De beste dagproef van een piloot wordt in het klassement opgenomen.
- 10.04** Elke klasse heeft een eigen rangschikking en een winnaar.
- 10.05** De piloot die na alle wedstrijddagen het grootste aantal punten behaalt wint in zijn klasse.
- 10.06** De te winnen prijzen zijn voorzien per toestel. Teams kunnen dus geen prijs verwachten voor elke piloot afzonderlijk.

11 Protesten

- 11.01** Elk protest dient schriftelijk ingediend te worden bij de wedstrijdleiding, vergezeld van een borgsom van 25 euro die, bij aanvaarding van de klacht, terugbetaald wordt.
- 11.02** Het eventuele protest dient ten laatste voor de briefing van de volgende dag in het bezit gesteld te worden aan de wedstrijdleader.
- 11.03** Het protest zal door de wedstrijdcommissie behandeld worden volgens de FAI-sportcode, Generale Sectie.
- 11.04** Klachten in hoger beroep worden behandeld door de K.B.A.C.-Sportcommissie.

12 Puntensysteem

- 12.01** Bij het bepalen van de *score* wordt rekening gehouden met de volgende principes:
- a) internationale formule, berekening volgens 1000-punten systeem met handicaptoepassing
 - b) rondvliegen van een AST door minstens 1 piloot: handicap alleen op snelheid deelnemer
 - c) bij niet rondvliegen, maar wel 1 piloot met minimum 100 km (met handicap): handicap op afstand deelnemer
 - d) toepassing van dagfactor (= verhouding van aantal piloten met meer dan minimumafstand tot aantal gestarte piloten, maal 1,25, maar max = 1)
 - e) piloten waarvan de snelheid lager is dan 2/3 van de snelheid van de snelste piloot krijgen alleen afstandspunten
 - f) de wedstrijdresultaten worden berekend via het scoringsprogramma *SeeYou Competition* en worden openbaar gepubliceerd.
- 12.2** De gebruikte *scoringsscripts* worden gepubliceerd op de website van K.A.C.K.
- 12.3** Bij elke overtreding tegen het wedstrijdreglement krijgt de deelnemer 50 strafpunten.

13 Klassenindeling en Handicapfactor

- 13.01** De klassenindeling en handicapfactor van de zweefvliegtuigen, volgens de DAeC indexlijst, wordt gepubliceerd op de website van K.A.C.K.