Beker van Vlaanderen Zweefvliegen
Flanders Soaring Cup

Kempische Aeroclub vzw

Weelde – België – www.kac.be
Reglement Beker van Vlaanderen en Kempencup 2018
Wedstrijdorganisatie Kempische Aeroclub vzw

Versie: 2.0 van 24 maart 2018
© Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs en Kempische Aeroclub vzw

Opbouw van dit reglement

Dit reglement bestaat uit drie delen:

A. Administratieve bepalingen
B. Vlieggerelateerde bepalingen
C. Wedstrijdspecifieke bepalingen voor de Kempencup

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

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
Wedstrijdleider	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

Deel A Administratieve bepalingen 3
1. Algemeen 3
2. Klassenindeling 3
3. Deelnemingsmodaliteiten en –voorwaarden 3
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 Vlieggerelateerde 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. Penalisaties 10

Deel C Wedstrijdspecifieke bepalingen voor de Kempencup 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 12
9. Luchtruim 13
10. Resultaten 13
11. Puntensysteem 13
12. Penalisaties 13

Noot betreffende versie 2.0 van dit reglement

De gewijzigde artikels t.o.v. versie 1.0 van dit reglement zijn grijs gemarkeerd, met * achter het artikelnummer.

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
- Kiewit Cup, 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 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 De FAI Registration and Sanction Fee wordt door de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs (LVZC) betaald.

A.1.5 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 DAeC-indexlijst 2017 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, voor de minder performante zweefvliegtuigen;
c) De 'Open-XPDR' klasse: een klasse met transponderverplichting, voor de meer performante zweefvliegtuigen.

A.2.4 Voor de Friendly klasse zijn geen voorwaarden aan het toesteltype gesteld.

A.2.5 Voor de Sport-XPDR-klasse dient het vliegtuig van transponder voorzien te zijn en moet de DAeC-index maximaal 108 zijn.

A.2.6* Voor de Open-XPDR-klasse dient het vliegtuig van transponder voorzien te zijn en moet de DAeC-index minimaal 108 zijn.

A.2.7 Een deelnemer met een vliegtuig waarvan de DAeC-index precies 108 is, heeft de keuze om zich in te schrijven voor de Sport-XPDR-klasse of de Open-XPDR-klasse.

A.2.8 Elke Cup gebruikt dezelfde klassenindeling.

A.2.9 De handicaplijst van de Deutscher Aero Club (DAeC) 2017 is van toepassing. Deze is gepubliceerd op de website van de BVV.

A.2.10 In alle klassen wordt een handicapcorrectie toegepast.

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:

a) Een team bestaat uit minimaal 1 en maximaal 6 personen, met minstens één PIC;

b) Een team blijft ongewijzigd gedurende de gehele BVV;
c) Een nominatieve opgave van het volledige team moet gebeuren bij inschrijving voor de eerste Cup;
d) 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 of Open-XPDR klasse kan ook inschrijven voor de Friendly-klasse 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. Hierbij 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 Het is verplicht aan alle Cups deel te nemen om opgenomen te worden in de rangschikking van de BVV.

A.3.11 Een team heeft een geldige deelname aan een Cup als:
a) Het team ingeschreven is;
b) Het inschrijvingsgeld betaald is; en
c) Een piloot van het team aanwezig is bij de initiële briefing en dit op een lijst bij de wedstrijdleider aftekent.

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 rangschikking van de BVV wordt, per klasse, berekend door de wedstrijddagen van de drie Cups samen te voegen tot één wedstrijd en dit zonder de resultaten van piloten die zich niet hebben ingeschreven voor de BVV. De berekening wordt uitgevoerd met alleen de teams die aan alle drie de Cups deelnamen. De berekening loopt verder volgens de berekening van een enkele Cup, zie deel B hoofdstuk 11.

A.4.2 Een klasse is geldig voor de BVV vanaf een minimum aantal deelnemers:
a) Vanaf 3 deelnemers voor de Friendly-klasse;
b) 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 De BVV als geheel telt mee voor de internationale FAI IGC Ranking. De wedstrijdleiding zal de definitieve eindrangschikking indienen als IGC-ranking bij de FAI. De IGC-punten komen toe aan de piloot die binnen het team de hoogste IGC-ranking heeft.

A.4.8 Piloten kunnen hun behaalde wedstrijdresultaat indienen voor de Belgian Ranking. Hiervoor geldt het volgende:
a) Piloten zijn zelf verantwoordelijk om tijdig hun wedstrijdresultaat in te dienen;
b) De resultaten kunnen per Cup afzonderlijk of voor de gehele BVV ingediend worden;
c) Indien een piloot zich voor de BVV inschrijft, mag hij/zij de resultaten niet per Cup afzonderlijk indienen;
d) Indien de resultaten per Cup afzonderlijk ingediend worden:
i) zijn de resultaten van een niet-IGC-wedstrijd;
ii) dienen de resultaten binnen 10 dagen na de laatste wedstrijddag ingediend te worden;

e) Indien de resultaten voor de gehele BVV ingediend worden:
   i) zijn de resultaten van een IGC-wedstrijd;
   ii) dienen de resultaten ten laatste op 30 september 2018 om 23:59 ingediend te worden.

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.

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 wedstrijdleider, 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 wedstrijdleider.

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 finishof 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 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 https://www.fai.org/sites/default/files/all_igc-approved_frs_-_links_to_igc-approval_documents_manufacturers_general_info_history_-_2018-2-14_0.pdf

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

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.

B.3.3 Niet-zelfstartende motorzweefvliegtuigen moeten na het loskoppelen van de **sleep** (600 meter QFE) 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 Niet-zelfstartende motorzweefvliegtuigen moeten na het loskoppelen van de **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.3.5 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

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:

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) meteosituatie en -evolutie;
h) wedstrijdopdrachten met informatie over luchtruim en keerpunten.

B.4.3 Verder komen tijdens de briefing aan de orde:

a) mededeling van allerlei;
b) beantwoorden van vragen.

B.4.4 Piloten die hun deelname aan de BVV willen bevestigen, zullen op de initiële briefing hun aanwezigheid aftekenen op een lijst bij de wedstrijdleider.

5. Startvoorbereiding en vertrek

B.5.1 Flight Recorder, 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 BVV of de organiserende wedstrijd (indien beschikbaar);
d) take-off-, startpunt-, keerpunt- en finishcoördinaten worden ingebracht;
e) 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):

a) 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;
b) 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 een hoogte van 600 meter QFE.

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 8 km breed, loodrecht op het eerste been, met een in deel C gedefinieerd centrum. De lijn loopt dus vanuit dit centrum 4 km naar links en 4 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 wedstrijddag geldig van zodra één piloot de afstand van 100 km (met handicap) aflegt.
Voor de Friendly-klasse is een wedstrijddag 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 wedstrijddag 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, 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 200 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 ongeveer 2 minuten voor de aankomst (5 km vanaf de landingsplaats) op de wedstrijdfrequentie melden voor de landing.

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) 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;
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 scoringsscripts worden voor aanvang van de wedstrijd gepubliceerd op de website van de organiserende club.

12. Penalisaties

B.12.1 Penalisatie voor een horizontale luchtruimovertreding 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 Penalisatie voor een verticale luchtruimovertreding 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 penalisatie per meter overschrijding;
ii) de penalisatie is cumulatief bij elke nieuwe overschrijding;
iii) diskwalificatie kan niet als penalisatie ingesteld worden;
c) Voor een hoogteoverschrijding van meer dan 100 meter:
i) bij een eerste overtreding tijdens proef of wedstrijd wordt dit beschouwd als buitenlanding op het punt van overtreding;
ii) bij een tweede overtreding of meer tijdens proef of wedstrijd geeft dit een diskwalificatie voor die dag.

B.12.3 Penalisatie voor een gemist start- of keerpunt is als volgt:
a) Gemiste startlijn: 50 punten penalisatie tot maximum 500 meter van de startlijn;
b) Gemist keerpunt: 50 punten penalisatie tot maximum 500 meter buiten de observatiezone.

B.12.4 Penalisatie voor het onderschrijden van de ondergrens van de finishsector is 1 punt penalisatie per meter hoogte.

B.12.5 Penalisatie voor een eindaanvlucht die niet volgens het Continuous Descend/Level-principe gevlogen wordt is als volgt:
a) Bij een eerste overtreding tijdens de wedstrijd is de penalisatie 25 punten;
b) Bij elke daaropvolgende overtreding tijdens de wedstrijd wordt de penalisatie met 25 punten verhoogd.

B.12.6 Penalisatie voor het te laat inleveren van de IGC-files is als volgt:
a) Bij een eerste overtreding tijdens de wedstrijd volgt een waarschuwing;
b) Bij een tweede overtreding of meer tijdens de wedstrijd is de penalisatie telkens 10 punten.

Deel C Wedstrijdspecifieke bepalingen voor de Kempencup

1. Algemeen

C.1.1 De internationale wedstrijd Kempencup 2017, hierna te noemen: Kempencup, wordt georganiseerd door de Kempische Aeroclub VZW, hierna te noemen: KAC.

C.1.2 De Kempencup wordt georganiseerd op het vliegveld Weelde (EBWE, België) op donderdag 10, vrijdag 11, zaterdag 12 en zondag 13 mei 2018.

C.1.3 De lokale wedstrijdfrequentie is 119.600 MHz, tenzij anders gemeld bij de briefing.

C.1.4 De wedstrijdorganisatie bestaat uit: wedstrijdleider: Senne Verpoorten, coördinator vliegactiviteiten: Libert Prinsier, coördinator grondactiviteiten: Patrick Naegels, sportcommissaris: Luc Van Camp.
Alle correspondentie betreffende de wedstrijd en de deelneming eraan verlopen via het wedstrijdsecretariaat: Senne Verpoorten 0495/607045 en Pieter Ruts 0495/860100, e-mail: kempencup@kac.be.

C.1.5 Informatie over de Kempencup wordt gepubliceerd op de website van de KAC: https://www.kac.be

2. Inschrijving en toelatingsvoorwaarden

C.2.1 Op 4 maart 2018 wordt de inschrijvingsperiode geopend.

C.2.2 Zodra het aantal inschrijvingen 80 bereikt, wordt de inschrijvingsperiode afgesloten.

C.2.3 De hoogte en betaalwijze van het inschrijvingsgeld wordt gepubliceerd op de website van de KAC. De inschrijving is pas geldig nadat het inschrijvingsgeld geheel voldaan is op de rekening van de KAC.

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 lieren; dit dient de piloot bij de inschrijving bekend te maken. Voor de gekozen vertrekmethode moet de vereiste aantekening kunnen voorgelegd worden. Voor de keuze lierstart moeten tevens 10 effectieve starts in de laatste 2 jaar aangetoond kunnen worden via een extract van het logboek. De keuze is definitief voor de gehele wedstrijd.

C.5.2 De Contest Site Boundary is een rechthoek gevormd door de straten Geeneinde, Steenweg op Baarle en Point Charlie.

6. Startmethode

C.6.1 Het centrum van de startlijn is keerpunt 'Weelde Aero', 'Ravels', 'Weelde 25' of 'Weelde 07'. Het betreffende keerpunt voor elke proef wordt op de briefing gemeld.

7. Wedstrijdopdrachten

Geen aanvullende bepalingen.

8. Finish en landing

C.8.1 Het centrum van de finishsector is het keerpunt Weelde Aero.

C.8.2 Het inleveren van de IGC-file kan fysiek of via de wedstrijdpagina op de KAC-website, waar de vlucht kan geüpload worden.

9. Luchtruim

Geen aanvullende bepalingen.

10. Resultaten

Geen aanvullende bepalingen.

11. Puntensysteem

Geen aanvullende bepalingen.

12. Penalisaties

Geen aanvullende bepalingen.