



# Albatros Zweefvliegclub

Hasselt - Kiewit – België – [www.zweefvliegen-hasselt.be](http://www.zweefvliegen-hasselt.be)

Reglement Kiewit Cup 2009 Wedstrijdorganisatie Albatros Zweefvliegclub

Versie: 01 februari 2009 Copyright © Albatros Zweefvliegclub

## 1 Algemeen

**1.01** De internationale wedstrijd **Kiewit Cup 2009**, hierna te noemen: Kiewit Cup, wordt georganiseerd door Albatros Zweefvliegclub VZW, hierna te noemen: Albatros, 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 Kiewit Cup wordt georganiseerd op het vliegveld Kiewit (EBZH, België) op zaterdag 30, zondag 31 mei en maandag 01 juni 2009.

**1.03** Er wordt gevlogen in de volgende drie wedstrijdklassen:

- a) Sport
- b) Sport-XPDR
- c) Clubklasse (*zonder waterballast*)

**1.04** De DAeC – handicaplijst 2008 is van toepassing.

**1.05** Zowel tweezitters als eenzitters mogen aan de Kiewit Cup deelnemen. Tweezitters worden ingedeeld bij één der bovenvernoemde klassen op basis van hun handicapfactor.

**1.06** Samenstelling van een team: zie “Reglement Beker van Vlaanderen Zweefvliegen” op [www.bekervanvlaanderen.be](http://www.bekervanvlaanderen.be)

**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: Jan Evens, Sportcommissaris: Guy Van Pee, Wedstrijdcomité: Jan Evens, Francis Berx, Karel Peers, Freddy de Leger.

Alle correspondentie betreffende de wedstrijd en de deelneming eraan verlopen via het wedstrijdsecretariaat: Johan Metten T: +32 (0) 11 81 72 93 (GSM) of +32 (0) 11 81 68 09 (Privé), Clubhuis Albatros T: +32 (0) 11 21 01 30 (weekends), E: [johanmetten@metten.be](mailto:johanmetten@metten.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 Albatros of één van zijn inrichters of deelnemers kunnen belasten.

**1.15** De deelnemer ziet af van verhaal tegen Albatros en de wedstrijdleiding bij elke klacht of financiële aansprakelijkheid.

**1.16** FAI-Registration and Sanction Fee: voor de Kiewit 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 Kiewit Cup, evenals de behaalde vliegresultaten, worden gepubliceerd op papier en/of via het Internet.

**1.18** Raadpleeg de website van Albatros via <http://www.zweefvliegen-hasselt.be> en van de BVV via <http://www.bekervanvlaanderen.be>

## 2 Inschrijving en toelatingsvoorwaarden

**2.01** Iedere deelnemer aan de Kiewit 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 Albatros, dient geheel voldaan te zijn op de rekening van Albatros. 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 Kiewit 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](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 EBZH. 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. De lokale frequentie wordt via de website van Albatros gepubliceerd.

**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 Albatros bekend gemaakt.

**2.11** Op 01 februari wordt de inschrijvingsperiode geopend

**2.12** Zodra het aantal inschrijvingen 60 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

3.02.1 zullen, zelfs als zij op eigen kracht starten, per start een forfaitaire som dienen te betalen

3.02.2 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) startmethodes en procedures e) circuitvliegen, doorzaklandingen, finishing- en landingsprocedure f) meteo situatie en evolutie g) 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.

**5.02** Loggers: 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 Albatros d) Take-Off-, Startpunt-, Keerpunt- en Finish coördinaten worden ingebracht e) de combinatie *toestel-piloot-Flight Recorder* wordt in de startrij gecontroleerd en eventueel verzegeld

**5.03** 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

**5.04** 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.

**5.05** 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.

**5.06** 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.

**5.07** Het opslepen geschiedt met sleepvliegtuigen naar een vaste ontkoppelzone.

**5.08** Om veiligheidsredenen is het verplicht linksom te draaien in thermiek in een straal van 10 km rond het vliegveld.

**5.09** Water lozen boven of voor andere toestellen is verboden.

## 6 Startmethode

**6.01** Voor alle klassen geldt dezelfde startprocedure namelijk: een startlijn van 4 km breed, loodrecht op het eerste been, met 1HASS als centrum (= 2 km links en rechts van 1HASS).

**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 wordt meegedeeld tijdens de briefing. Op het ogenblik van opening van de start wordt dit over de radio gemeld. De starttijd is de tijdsaanduiding van de laatste start in de IGC-file.

**6.03** 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 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

**8.01** Bij landing op het vliegveld van vertrek moet de piloot zich ongeveer 2 minuten voor de aankomst (5 km) melden voor de finish.

**8.02** 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 een veilige manier op maximum 250 meter QFE, en met voldoende snelheid voor het landingscircuit.

**8.03** Rugwindlandingen zijn niet toegelaten.

**8.04** Finishen gebeurt door het overvliegen van de finishlijn met een gefixeerde waarde Noord-Zuid van 1000 m straal om 1HASS. De aan te vliegen richting zal elke dag op de briefing verduidelijkt worden.

**8.05** De finishtijden worden op 1 seconde nauwkeurig gemeten en afgelezen uit de IGC-file.

**8.06** Bij elke buitenlanding wordt telefonisch contact opgenomen met de ophaalploeg, die voor vertrek de wedstrijdleiding op de hoogte brengt

**8.07** Na het afbreken of beëindigen van een proef door een landing op het vliegveld Kiewit mag de proef een volgende maal geprobeerd worden, indien het aantal startbeurten dat nog toelaat, en het voor het sluiten van de poort.

**8.08** Indien tijdens het verloop van een wedstrijddag de landingsrichting wordt gewijzigd mag er NIET over de runway gefinisht te worden, maar over de downwind zone aan de noordzijde van de runway en dit dient te gebeuren op een veilige manier.

**8.09** Na het beëindigen van de vlucht op EBZH 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.

**9.02** 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 wedstrijdleder.

**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 handicaptoe passing

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) 1000 puntendag vanaf 250 km proef

e) toepassing van dagfactor (= verhouding van aantal piloten met meer dan minimumafstand tot aantal gestarte piloten, maal 1,25, maar max = 1)

f) piloten waarvan de snelheid lager is dan  $\frac{2}{3}$  van de snelheid van de snelste piloot krijgen alleen afstandspunten

g) de wedstrijdresultaten worden berekend via het scoringsprogramma *See You Competition* en worden openbaar gepubliceerd.

**12.02** De gebruikte *scoringsscripts* worden gepubliceerd op de website van Albatros.

## 13 Klassenindeling en Handicapfactor

**13.01** De klassenindeling en handicapfactor van de zweefvliegtuigen, volgens de DAeC indexlijst, wordt gepubliceerd op de website van Albatros.