



# FAI Sporting Code

---

## Annex A zum Teil 3 - Segelflug

*Fédération  
Aéronautique  
Internationale*

# REGELN FÜR WELT- UND KONTINENTALE SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN

Klasse D (Segelflugzeuge) einschließlich Klasse DM (Motorsegler)

**Ausgabe 2006, Version 3 vom 18. April 2008**

**Diese Ausgabe gilt vom 1. Oktober 2006 bis zum 30. September 2010**

*Avenue Mon Repos 24,  
CH -1005 Lausanne,  
Switzerland  
Tel : +41(0) 21 345 1070  
Fax : +41(0) 21 345 1077  
Web : <http://www.fai.org>  
Email: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)*

Beschlossen von  
der IGC Hauptversammlung in Lausanne, Schweiz, März 2006/März 2007 und  
von der IGC-Vorstandssitzung in Cambridge, UK, September 2006

## FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

Avenue Mon Repos 24,  
CH -1005 Lausanne,  
Switzerland

*http://www.fai.org*  
*Email: sec@fai.org*

### Copyright 2007

Alle Rechte vorbehalten. Inhaber des Urheberrechtes für dieses Dokument ist die Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Jede Person, die für die FAI oder eines ihrer Mitglieder tätig wird, ist zum Kopieren, Drucken und Verteilen dieses Dokumentes berechtigt, wenn die folgenden Bedingungen eingehalten werden:

1. Das Dokument darf nur zur Information benutzt und nicht kommerziell verwertet werden.
2. Jede Kopie dieses Dokumentes oder seiner Teile müssen diese Copyright-Notiz enthalten.

Es ist zu beachten, dass jegliche Produkte, Vorgänge oder Technologien, die in diesem Dokument erwähnt werden, durch Rechte des geistigen Eigentums geschützt sein können, die sich die Fédération Aéronautique Internationale (FAI) oder andere juristische Personen vorbehalten, und diese somit nicht lizenziert sind.

Dieses Regelwerk wurde von Fred Weinholtz übersetzt. Bei Auslegungsproblemen ist ausschließlich der englische Originaltext maßgebend.

# INHALT

<u>Ziffer</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>	<u>Ziffer</u>	<u>Inhalt</u>	<u>Seite</u>
TEIL 1	<u>ALLGEMEIN</u>	5	7.4	Abflug	23
1.1	Ziele der Meisterschaften	5	7.4.1	Definitionen	23
1.2	Allgemeine Forderungen	5	7.4.2	Abflugmöglichkeiten	23
1.3	Meisterschaftsklassen	5	7.4.3	Abflugverfahren	23
1.4	Verantwortlichkeiten der Ausrichter	6	7.4.4	Gültigkeit der Abflüge	24
TEIL 2	<u>FUNKTIONÄRE</u>	7	7.4.5	Markierungstaste	24
2.1	Meisterschaftsdirektor	7	7.4.6	Neue Abflüge	25
2.2	Stewards und Jurymitglieder	7	7.4.7	Übermittlung der Abflugzeiten	25
2.2.1	Stewards (Sportkommissare)	7	7.5	Wendepunkte, festgelegte Gebiete	25
2.2.2	Internationale Jury	8	7.6	Außenlandungen	25
TEIL 3	<u>NATIONALE MANNSCHAFTEN</u>	9	7.6.1	Wettbewerbsgebiet, Grenzen	25
3.1	Auswahl der Mannschaften	9	7.6.2	Wirkliche Außenlandungen	26
3.2	Qualifikation	9	7.6.3	Angenommene Außenlandungen	26
3.3	Pflichten des Mannschaftsführers	9	7.6.4	Rückholung, F-Schlepp	26
3.4	Teilnahme	10	7.7	Ende des Fluges	26
3.4.1	Teilnahantrag	10	7.7.1	Möglichkeiten	26
3.4.2	Teilnahmegebühren	10	7.7.2	Definitionen	27
3.4.3	Segelflugzeugführer/innen	10	7.7.3	Verfahren	27
3.4.4	Ablehnung der Teilnahme	10	7.8	Landung	27
3.5	Registrierung	11	7.9	Flugdokumentation	27
3.6	Versicherungen	11	TEIL 8	<u>WERTUNG UND STRAFEN</u>	28
TEIL 4	<u>TECHNISCHE FORDERUNGEN</u>	12	8.1	Wertungssysteme	28
4.1	Segelflugzeuge, Ausrüstung	12	8.2	Gemeinsame Regeln	28
4.2	Gewichtsbegrenzungen	13	8.2.1	Meisterschaftstag	28
4.3	Wettbewerbskennzeichen	14	8.2.2	Tägliche Wertung	28
TEIL 5	<u>FLUGBETRIEB ALLGEMEIN</u>	15	8.2.3	Vollender (Heimkehrer)	29
5.1	Allgemein	15	8.2.4	Handikaps	29
5.2	Briefing	15	8.2.5	Strafen	29
5.3	Hilfen von außen für Wettbewerber	15	8.2.6	Gesamtwertung	29
5.3.1	Funkgeräte, Funkempfänger	15	8.3	Wertungsparameter, Definitionen	29
5.3.2	Andere Art von Hilfe	15	8.3.1	Meisterschaftstage	30
5.4	Kontrollverfahren	16	8.3.2	Wettbewerber	31
TEIL 6	<u>AUFGABEN</u>	17	8.4	1.000 Punkte-Wertungssystem	32
6.1	Auswahl an Aufgaben	17	8.4.1	Rennaufgaben	32
6.2	Definition der Aufgaben	17	8.4.2	Geschwindigkeitsaufgaben	33
6.2.1	Rennaufgabe	17	8.4.3	Distanzaufgaben	33
6.2.2	Geschwindigkeitsaufgabe (FG=AA)*	17	8.5	Platz-Wertungssystem	34
6.2.3	Distanzaufgabe (FG=AA)*	17	8.6	Vereinfachtes Wertungssystem	34
6.3	Erklärungen zu den Aufgaben	18	8.7	Mannschaftspokal	35
6.3.1	Rennaufgabe	18	8.8	Strafen und Disqualifikationen	35
6.3.2	Geschwindigkeitsaufgabe (FG=AA)*	18	8.9	Liste anerkannter Strafen	36
6.3.3	Distanzaufgabe (FG=AA)*	19	TEIL 9	<u>BESCHWERDEN UND PROTESTE</u>	37
TEIL 7	<u>WETTBEWERBSVERFAHREN</u>	21	9.1	Beschwerden	37
7.1	Die Startaufstellung	21	9.2	Proteste	37
7.2	Der Start	21	9.3	Behandlung der Proteste	38
7.2.1	Definitionen	21	9.4	Rechtsmittel	38
7.2.2	Flugplatzbegrenzung	21	TEIL 10	<u>ERGEBNISSE, SIEGEREHRUNG</u>	39
7.2.3	Startperiode	21	10.1	Ergebnisse	39
7.2.4	Startunterbrechung	21	10.2	Siegerehrung	39
7.3	Startverfahren	22	TEIL 11	<u>ÖRTLICHE VERFAHREN</u>	40
7.3.1	Startzahl	22	APP. 1	Eingangsprüfung PW-5	43
7.3.2	Motorsegler	22	APP. 2	Sporting Code, Prozess der Bearbeitung und Änderung	46
7.3.3	Ausklinkzonen	22	APP. 3	IGC-Handikapliste	48

\* Festgelegte Gebiete = Assigned Areas

## VORBEMERKUNGEN

- a) Die Örtlichen Verfahren beschreiben betriebliche Abläufe, die für den Austragungsort von Belang sind und diese Regeln ergänzen.
- b) In diesem Annex bezeichnen die Worte
  - „müssen“, „sollen“ und „nicht dürfen“ verpflichtende Forderungen;
  - „sollte“ oder „sollten“ Empfehlungen;
  - „darf“ und „dürfen“ Erlaubtes; und
  - „wird“ und „werden“ was geschehen wird.
- c) Wo immer in diesem Dokument die Worte „er“, „sein“ oder „ihn“ („ihm“) vorkommen, sollen sie als „er/sie“, „sein/ihr“, „ihn/ihr“ oder „ihm/ihr“ verstanden werden.
- d) Das System der Nummerierung aus dem Sporting Code, Allgemeiner Teil, wird in diesen Regeln angewendet.
- e) Erklärender Text und Bemerkungen sind als *nicht nummerierte Texte in der Schriftart Arial kursiv* dargestellt.
- f) Wo immer in diesem Text die Worte Segelflugzeugführer(in), Teilnahme, Meister oder Teilnehmer benutzt werden, sollten sie als Mannschaftshelfer, Mannschaftsteilnahme, Meister oder Meistermannschaft in Bezug auf die 20m-Doppelsitzerklasse verstanden werden.

Die senkrechte Markierung am rechten Rand und die gelbe Unterlegung bezeichnen alle Textänderungen.

### **Änderungen in der Version 3**

- 1.4.3 Gestrichen. Doping-Kontrollen sind nicht Aufgaben der Ausrichter. Ziffern unnummeriert.
- 3.4.3 a Klärung der Zahl der Teilnehmer pro Klasse bei Junioren- und Frauenmeisterschaften.
- 3.4.3 d Frauen- und Juniorenmeisterschaften haben gleiche Teilnahmerechte bei den Allgemeinen Weltmeisterschaften in ihren entsprechenden Klassen.
- 3.4.3 e Text zur Klärung neu gefasst.
- 4.1.1 b Die Empfehlung, ein stoßdämpfendes Sitzkissen zu nutzen, wurde hinzugefügt.
- 4.3.3 „Kann“ wurde in „muss“ geändert.
- 5.1 Klärung und verpflichtende Bestrafung bei gefährlichem Fliegen hinzugefügt.
- 5.2 c Klarstellung zur Mindestzeit für die Flugvorbereitung nach dem Briefing.
- 5.3.1 b Ziffer zur „Datenübertragung per Funk“ ist gestrichen. „Textübertragung per Funk“ hinzugefügt.
- 5.4 d Exakte Definition des Begriffes „So bald wie möglich“ = drei Minuten.
- 5.4 f Klarstellung über die Nutzung eines zweiten (Reserve-) Flugdatenschreibers.
- 5.4 g Redaktionelle Änderung.
- 6.3.3 c Bezugsziffer korrigiert.
- 7.3.2 a Redaktionelle Änderung.
- 7.4.2 Bemerkung 2 „Ausrichter dürfen nur Startmöglichkeit b ...“ ist gestrichen.
- 7.6.1 Forderung zu „Begrenzung des Wettbewerbsgebietes“ gestrichen. Ziffern unnummeriert.
- 7.6.2 Bezugsziffer korrigiert.
- 7.7.3 Verzicht auf die Zeitnahme der Ziellinienüberflüge per Hand.
- 7.9.1 Die Forderung, den Flugbericht im Flugdatenschreiber bis zur Auswertung zu belassen, wurde hinzugefügt.
- 8.9 Klarstellungen und Hinzufügungen zur Standard-Strafpunktliste.

## TEIL 1 ALLGEMEIN

### 1.1 ZIELE DER MEISTERSCHAFTEN Die Ziele sind:

- a. Auf der Basis der Leistung des Segelflugzeugführers in der gestellten Aufgabe den Meister in jeder Meisterschaftsklasse festzustellen;
- b. Freundschaft, Zusammenarbeit und Erfahrungsaustausch zwischen Segelflugzeugführern aller Nationen zu stärken;
- c. Dem Segelflug weltweit zu einer Zunahme des Ansehens in der Öffentlichkeit zu verhelfen;
- d. Die technische und fliegerische Entwicklung des Sportes zu ermutigen;
- e. Die Entwicklung sicherer Betriebsverfahren, sowie Sportlichkeit und Fairness im Segelflugsport zu unterstützen.

*Die Ausrichter dürfen zusätzliche Ziele in ihren Örtlichen Verfahren definieren.*

### 1.2 ALLGEMEINE FORDERUNGEN

1.2.1 Die Meisterschaften müssen in Übereinstimmung mit dem FAI Sporting Code, Allgemeiner Teil und Teil 3 (Segelflugzeuge und Motorsegler), speziell mit Kapitel 7 des Teils 3 und mit diesem Dokument, das von der IGC-Vollversammlung verabschiedet wurde und den Annex A zum Teil 3 darstellt, durchgeführt und überwacht werden. Wettbewerber oder Mannschaftsführer, die diese Regeln verletzen oder ihre Verletzung dulden, sind von den Meisterschaften auszuschließen oder zu disqualifizieren.

1.2.2 Sieger ist der Segelflugzeugführer mit der höchsten Gesamtpunktzahl, erzielt durch die Addition seiner Punkte für jeden Meisterschaftstag. Im Fall eines Punktegleichstandes gilt Ziffer 10.2.3. Dem Sieger wird der Titel des Meisters verliehen, vorausgesetzt, es gab mindestens vier Meisterschaftstage in dieser Klasse (siehe 8.2.1).

*Die endgültige Platzierung sollte bei gleichen Punkten nach dem Verfahren 10.2.3 bestimmt werden.*

1.2.3 Die Gesamtdauer der Veranstaltung darf 16 Tage, einschließlich zweier Tage für die Eröffnungs- und Schlusszeremonie, nicht überschreiten. Während dieser Periode muss mindestens ein Ruhetag eingelegt werden, an dem nicht geflogen wird. Zwischen zwei Meisterschaften sollte eine Periode von mindestens vier Tagen liegen. Eine offizielle Trainingszeit von etwa sieben Tagen, direkt vor der Eröffnung der Meisterschaft, muss allen Teilnehmern zugänglich gemacht werden.

*Die Ausrichter dürfen aus triftigen Gründen, z.B. wegen Erschöpfung der Teilnehmer, weitere Ruhetage erklären. Ein Ruhetag muss von den Ausrichtern im Voraus erklärt werden, spätestens im ersten Briefing des betreffenden Tages.*

1.2.4 Die offizielle Sprache bei den Meisterschaften ist die englische Sprache; Das gilt für alle Regeln und Informationen für die Teilnehmer, alle öffentlichen Verlautbarungen während der Veranstaltung sowie für Briefings.

*Die Ausrichter dürfen darüber hinaus ihre und zusätzliche Sprachen nach eigenem Ermessen nutzen.*

### 1.3 MEISTERSCHAFTSKLASSEN

1.3.1 Die Meisterschaften müssen aus einer oder mehr Klassen bestehen, wie sie im Hauptteil des Sporting Code, Teil 3, Kapitel 7 beschrieben werden und in den Örtlichen Verfahren aufgelistet sind.

- 1.3.2 Wenn in einer Klasse am ersten Meisterschaftstag nicht mindestens zehn Teilnehmer aus fünf NACs antreten, soll der Wettbewerb stattfinden, aber ein Meister wird nicht gekürt.
- 1.3.3 Motorisierte Segelflugzeuge sind in ihren jeweiligen Klassen zur Teilnahme zugelassen, vorausgesetzt sie verfügen über voll funktionsfähige Antriebslaufzeitschreiber.

#### **1.4 VERANTWORTLICHKEITEN DER AUSRICHTER**

- 1.4.1 Die Ausrichter müssen volle Aufmerksamkeit auf Sicherheit und Fairness in allen Bereichen der Meisterschaft richten.

*Die Ausrichter dürfen zusätzliche Sicherheitsregeln in den Örtlichen Verfahren festlegen.*

- 1.4.2 Die Ausrichter müssen zur Verfügung stellen:

- a. Alle Einrichtungen, die zum zufriedenstellenden Ablauf der Meisterschaften notwendig sind.
- b. Für jeden Wettbewerber und Mannschaftsführer bei deren Ankunft an dem Austragungsort ergänzende Informationen, eingeschlossen Kartenausschnitte im großen Maßstab, die alle Abflug-, Wende- und Kontrollpunkte zeigen, sowie eine elektronische Version der Abflug-, Wende- und Kontrollpunktdateien im IGC Standard-Dateiformat für Wendepunktdateien.
- c. Komplette meteorologische Informationen während der gesamten Meisterschaften, zu denen Wettbewerber und Helfer zusätzlich zu dem im Briefing herausgegebenen Material Zugang haben müssen.

*Meteorologische, GNSS- und andere Flugdaten der Meisterschaften sind Eigentum der Ausrichter und sollten uneingeschränkt verteilt werden.*

*Die Ausrichter sollten jedem Mannschaftsführer eine Kopie der Örtlichen Verfahren zur Verfügung stellen.*

- 1.4.3 Die Ausrichter müssen einen Sicherheitsausschuss bilden, der aus mindestens einem der Stewards der Veranstaltung und je einem Segelflugzeugführer der beteiligten Klassen besteht. Die Segelflugzeugführer in diesem Ausschuss sind von den anderen Teilnehmern ihrer Klasse zu wählen.

*Es ist Aufgabe des Sicherheitsausschusses, Beschwerden über mangelhaftes Flugverhalten entgegenzunehmen und zu untersuchen. Der Ausschuss hat keinerlei Disziplinargewalt, darf aber Segelflugzeugführer rügen und ist verpflichtet, die Ausrichter zu beraten, wenn ein Teilnehmer wiederholt gegen die guten Sitten des Verhaltens im Luftraum verstößt.*

Die Ausrichter müssen Genehmigungsgebühren (Sanction Fees) an die FAI zahlen, wie von der IGC beschlossen.

- 1.4.4 Reise- und Unterhaltskosten für den Jury-Präsidenten und für den Chef Steward während der Veranstaltung unterliegen der Verantwortung der Ausrichter.

- 1.4.6 Für Reise- und Unterhaltskosten der Jurymitglieder und Stewards sind die Ausrichter verantwortlich.

*Andere Abmachungen dürfen im Einvernehmen mit dem jeweiligen Offiziellen getroffen werden.*

## TEIL 2 FUNKTIONÄRE DER MEISTERSCHAFTEN

### 2.1 DER MEISTERSCHAFTSDIREKTOR (WETTBEWERBSLEITER)

- 2.1.1 Der Meisterschaftsdirektor ist verantwortlich für die Gesamtleitung der Meisterschaften. Er muss von der IGC bestätigt sein. Ein Stellvertretender Direktor und Technische Funktionäre stehen ihm zur Seite. Der Meisterschaftsdirektor ist verantwortlich für ein gutes Management und für den glatten und sicheren Verlauf der Meisterschaften.
- Er muss betriebliche Entscheidungen in Übereinstimmung mit den Regeln des Sporting Code und der Meisterschaften treffen. Diese Entscheidungen sind unverzüglich in schriftlicher Form an der offiziellen Informationstafel im Briefingraum zu veröffentlichen.
  - Er darf einen Meisterschaftsteilnehmer wegen Fehlverhaltens oder Regelverletzungen bestrafen oder disqualifizieren.
  - Er muss vor der Internationalen Jury auf deren Verlangen als Zeuge auftreten.
  - Er muss die offiziell anerkannte Teilnehmerliste veröffentlichen, die täglichen Ergebnisse so schnell wie möglich herausgeben und schließlich die Gesamtergebnisse an seine NAC und die FAI melden.
- 2.1.2 Der Direktor oder sein benannter Vertreter müssen ständig auf dem Flugplatz erreichbar sein, wenn Meisterschafts-Flugbetrieb stattfindet.

### 2.2 STEWARDS UND JURY MITGLIEDER Stewards und Jurymitglieder dürfen weder Wettbewerber noch Inhaber irgendwelcher Funktionen der Wettbewerbsleitung sein.

*Stewards und Jurymitglieder müssen Englisch verstehen und sprechen und über gründliche Kenntnisse der Regelwerke FAI Sporting Code, Allgemeiner Teil und Teil 3 einschließlich Annex A, über das Internationale FAI-Handbuch für Jurymitglieder, sowie über die Regeln und Örtlichen Verfahren der Meisterschaften verfügen.*

- 2.2.1 **Stewards** Der IGC-Vorstand muss spätestens ein Jahr vor der Veranstaltung einen Chefsteward und mindestens einen weiteren Steward benennen, die nicht der Nationalität der Ausrichter angehören dürfen: Eine Ausnahme ist nur bei einer Teilnahmeverhinderung in letzter Minute möglich. In diesem Fall kann ein Steward jeder Nationalität eingesetzt werden, wenn er von den anderen Stewards akzeptiert wird.
- Die Ernennung muss von der IGC anerkannt werden.
  - Ein Steward muss während aller wesentlichen betrieblichen Aktivitäten auf dem Flugplatz anwesend sein. Das gilt auch für die offizielle Trainingsperiode.

*Die erste Verantwortlichkeit des Chefstewards ist es, für die rechtzeitige Komplettierung aller organisatorischen Aspekte für die Meisterschaft zu sorgen.*

*Aufgabe der Stewards ist es, dem Direktor, der Internationalen Jury, den Mannschaftsführern und den Wettbewerbern Rat und/oder Unterstützung zu bieten. Stewards müssen über eine außerordentliche Erfahrung in Segelflugwettbewerben verfügen und sich entsprechend der Richtlinien des IGC Steward-Handbuches verhalten.*

## 2.2.2 Internationale Jury

- a. Eine nominierte Jury muss sich aus dem Jury-Präsidenten und zwei Mitgliedern zusammensetzen. Der Präsident ist von der IGC zu ernennen. Beide Mitglieder sollen im Normalfall von der IGC ernannt werden, ausgenommen, dass unter besonderen Umständen der Jurypräsident ermächtigt werden kann, in Übereinstimmung mit dem Präsidenten der IGC ein Mitglied aus dem Personenkreis auszuwählen, der bei der Veranstaltung anwesend ist. Beide oder einer der Mitglieder müssen nicht ständig bei der Veranstaltung anwesend sein, vorausgesetzt dass:
  - (i) sie in der Lage sind, auf Anforderung des Jury-Präsidenten auf dem Meisterschaftsflugplatz zu erscheinen, um einen Protest zu verhandeln, und
  - (ii) sie am Schlusstag der Veranstaltung auf dem Meisterschaftsflugplatz anwesend sind, um eventuelle Proteste gegen den letzten Wettbewerbstag zu verhandeln und an der Jurysitzung zur Bestätigung der Endergebnisse teilzunehmen.
- b. Zusätzlich zu seinem Amt als Vorsitzender der Juryberatungen hat der Präsident das Recht die Ausrichter anzuhalten, den Sporting Code und die veröffentlichten Meisterschaftsregeln und –verfahren zu befolgen. Wird das von den Ausrichtern versäumt, hat der Präsident der Jury die Macht zur Unterbrechung der Meisterschaft, bis eine Jurysitzung die Situation beraten hat.
- c. Die Jury hat das Recht die Meisterschaften abubrechen, wenn die Ausrichter sich nicht an den FAI Sporting Code und an die veröffentlichten Regeln und Verfahren halten. Sie kann dem Generalsekretär der FAI empfehlen, alle Teilnahmegebühren zurückzuzahlen
- d. **Sitzungen der Internationalen Jury**
  - (i) Anwesenheit bei den Sitzungen ist für Jurymitglieder verpflichtend, ausgenommen sind spezielle Gründe wie Krankheit oder Notfälle. In solchen Fällen darf der Jurypräsident eine geeignete Vertretung akzeptieren, die von dem betreffenden Jurymitglied benannt wurde.
  - (ii) Die Sitzungen der Jury sind in Übereinstimmung mit dem Internationalen Jury-Handbuch der FAI durchzuführen.
  - (iii) Beschlüsse der Jury werden mit einfacher Mehrheit gefasst. Der Präsident der Jury meldet Einzelheiten eines jeden Protestes der FAI.
- e. **Auflösung der Internationalen Jury** Die Jury darf ihre Arbeit erst einstellen, wenn sie über alle korrekt eingebrachten Proteste entschieden hat. Sind keine Proteste mehr offen, darf sie ihre Arbeit nicht einstellen, bevor die Frist für den Eingang von Protesten nach der letzten Aufgabe verstrichen ist.

Die letzte Aktion der Jury ist es, die Ergebnisse der Meisterschaften zu bestätigen und die Veranstaltung als gültig zu erklären, vorausgesetzt, sie wurde entsprechend der Regeln und der Juryentscheidungen durchgeführt.

*Die Internationale Jury behandelt die von den Wettbewerbern eingereichten Proteste. Die Jurymitglieder müssen sich bemühen, neutral und unabhängig von den Entscheidungen des Direktors zu bleiben. Sie müssen aber auch bereit sein, Rat und Antworten auf Fragen zu erteilen, die sich auf Regelauslegungen und den allgemeinen Ablauf der Veranstaltung beziehen, wenn solche von Funktionären der Ausrichter gestellt werden.*

## TEIL 3 NATIONALMANNSCHAFTEN

**3.1 AUSWAHL DER MANNSCHAFTEN** Jede NAC muss ihre eigenen Mannschaftsführer, Wettbewerber und Helfer auswählen. Die NACs müssen dem Ausrichter (im Normalfall mit der Teilnahmemeldung) bestätigen, dass die Mannschaftsmitglieder die Forderungen dieser Regeln erfüllen.

3.1.1 Mannschaftsführer, Wettbewerber und Mannschaftsmitglieder erkennen mit ihrer Anmeldung an, dass sie an diese Regeln, an für die Meisterschaften erstellten Örtlichen Verfahren, an jegliche Regelungen und Forderungen, die von den Ausrichtern beim Briefing bekannt gegeben werden und an die während der Meisterschaften geltenden Luftraumbestimmungen gebunden sind. Es wird auch vorausgesetzt, dass sie ohne Vorbehalt jegliche aus der Veranstaltung resultierende Konsequenz akzeptieren (siehe z.B. 3.6, über Versicherungen).

**3.2 QUALIFIKATIONEN** Ein Wettbewerbsteilnehmer muss ein Bürger oder Einwohner des Landes der meldenden NAC sein, und muss die Bedingungen des FAI Sporting Code, Allgemeiner Teil, Ziffer 3.7 „Nationalität und Vertretung“ erfüllen. Er muss:

- a. Inhaber des FAI Leistungsabzeichen in Gold oder aber in Silber sein, und im zweiten Fall an mindestens zwei Nationalen Meisterschaften teilgenommen haben;
- b. mindestens 250 Flugstunden als verantwortlicher Flugzeugführer nachweisen, davon nicht weniger als 100 Stunden in Segelflugzeugen;
- c. Inhaber einer FAI Sportlizenz mit gültiger Marke sein;
- d. Inhaber einer Lizenz für Segelflugzeugführer oder einer gleichwertigen Berechtigung sein, erteilt oder anerkannt von den Behörden des Landes, in dem das von ihm geflogene Segelflugzeug eingetragen ist oder des Landes, in dem die Meisterschaften stattfinden;
- e. den FAI Sporting Code und die Regeln und Verfahren, die für die Veranstaltung erlassen wurden, kennen, verstehen und befolgen.

*Ein Mannschaftsführer*

- sollte die Nationalität seiner NAC besitzen. Ein Angehöriger einer anderen Nation mit schriftlicher Bestätigung der betroffenen NAC kann nach Ermessen des Direktors akzeptiert werden.
- darf ein Wettbewerber oder Helfer, sollte aber vorzugsweise eine zusätzliche Person sein.

*Ein Helfer darf von jeglicher Nationalität sein.*

**3.3 VERANTWORTLICHKEITEN DES MANNSCHAFTSFÜHRERS (TEAM CAPTAINS)** Der Mannschaftsführer repräsentiert seine NAC und ist das Bindeglied zwischen den Ausrichtern und seinen Mannschaftsmitgliedern. Ein Mannschaftsführer, der in diesem Abschnitt detaillierte Verantwortlichkeiten nicht erfüllt, kann in Übereinstimmung mit Ziffer 1.2.1 auf Zeit oder auf Dauer ausgeschlossen werden. Der Mannschaftsführer:

- a. sollte sich bemühen dafür zu sorgen, dass seine Mannschaftsmitglieder sich einwandfrei verhalten und die Wettbewerber nicht fliegen, wenn sie krank sind, unter dem Einfluss von Alkohol oder Drogen stehen oder unter sonstigen Problemen leiden, die sie selbst oder andere in Gefahr bringen könnten.
- b. ist verantwortlich, dass seine Mannschaftsmitglieder die Forderungen des Lufttüchtigkeitszeugnisses oder der Vorläufigen Fluggenehmigung für die an der Meisterschaft teilnehmenden Segelflugzeuge erfüllen, und - je nach Sachlage - die Gesetze ihres eigenen oder des Landes der Ausrichter einhalten.
- c. ist verantwortlich, dass jedes seiner Mannschaftsmitglieder alle beim Briefing der Meisterschaften herausgegebenen Informationen erhält und versteht.

### 3.4 TEILNAHME

**3.4.1 Antrag auf Teilnahme** Anträge auf Teilnahme werden nur akzeptiert, wenn sie auf dem offiziellen Meldeformular eingereicht und von den Teilnehmergebühren in voller Höhe begleitet werden. Unvollständige oder mit falschen Informationen versehene Meldeformulare werden nicht angenommen.

*Nach vier Monaten vor dem Eröffnungstag dürfen Meldungen nur dann noch angenommen werden, wenn freie Plätze vorhanden sind. Das geschieht im Ermessen der Ausrichter. Ausnahmen sind zulässig bei Anträgen von der gegenüberliegenden Erdhalbkugel.*

**3.4.2 Teilnahmegebühren (Nenngebühren)** Die Teilnahmegebühren müssen alle Betriebskosten während der Meisterschaften abdecken, ausgenommen die Flugzeugschlepps, die nach Ermessen der Ausrichter so bezahlt werden dürfen, wie sie anfallen.

- a. Teilnahmegebühren müssen zurückgezahlt werden:
  - (i) In voller Höhe, wenn die Meisterschaften nicht stattfinden.
  - (ii) Nicht verbrauchte Gebühren müssen zurückgezahlt werden, wenn die Meisterschaften vorzeitig beendet oder durch höhere Gewalt abgebrochen werden.
- b. Verzichtet ein Wettbewerber auf die Teilnahme, hat er kein Recht auf Zurückzahlung.

#### 3.4.3 Segelflugzeugführer

- a. In Meisterschaften mit mehr als einer Klasse darf jede NAC die von der IGC genehmigte und in den Örtlichen Verfahren festgelegte Anzahl von Segelflugzeugführern melden, jedoch keinesfalls mehr als in jeder Klasse zwei Segelflugzeugführer plus einen in Reserve, **oder drei plus einen Reserve-Segelflugzeugführer bei Junioren- und Frauenmeisterschaften.** Ein Reserve-Segelflugzeugführer kann einen fest nominierten ersetzen, wenn dieser zurück tritt.
- b. Der Wechsel eines Segelflugzeugführers von einer Klasse zur anderen ist nur erlaubt, wenn er früher als zwei Monate vor dem Eröffnungstag stattfindet.
- c. Jede Anzahl von Teilnehmern ist erlaubt, wenn nachgewiesen wird, dass die Bedingungen und die Örtlichen Verfahren das mit einer absoluten Höchstzahl von 50 pro Klasse sicher zulassen (siehe Ziffer 1.4.1). Wenn die Zahl der Teilnehmer in einer Klasse das Maximum von 50 überschreitet, muss die Verteilung der Teilnahmerechte für den zweiten Segelflieger pro NAC (oder den dritten bei Junioren oder Frauenmeisterschaften) entsprechend dem Rang des Landes in der IGC-Rangliste vorgenommen werden. Entscheidendes Datum dafür ist der Anmeldeschlusstag der entsprechenden Meisterschaft.
- d. **Die gegenwärtigen Meister/innen der FAI Mehrklassen-Segelflugweltmeisterschaften (SFWM), der FAI Frauen-SFWM (15m-/Standard-/Clubklasse) und die gegenwärtigen Meister/innen der FAI Junioren-SFWM dürfen als zusätzliche Mitglieder ihrer Mannschaften in den entsprechenden Klassen teilnehmen, sogar, wenn die Klassenhöchstzahl 50 überschritten wird.**
- e. **Zweisitzige Segelflugzeuge dürfen in der Offenen Klasse ein- oder doppelsitzig geflogen teilnehmen.** Das Besatzungsmitglied wird als variabler Ballast angesehen und kann täglich gewechselt werden. Nur der angemeldete verantwortliche Segelflugzeugführer wird in den Ergebnislisten geführt.
- f. 20 Meter-Doppelsitzer müssen doppelsitzig geflogen werden. Beide Besatzungsmitglieder müssen bei allen Flügen an Bord sein und dürfen nicht ausgewechselt werden, doch dürfen ihre Sitzpositionen täglich gewechselt werden. Beide verantwortliche Segelflieger (die Besatzung) werden in den Ergebnislisten geführt. Beide Besatzungsmitglieder an Bord des Doppelsitzers müssen die Forderungen für Wettbewerbsteilnehmer nach dem FAI Sporting Code, Allgemeiner Teil, erfüllen.

**3.4.4 Ablehnung der Teilnahme** Die ausrichtende NAC darf keine Meldung zu einer Meisterschaft ablehnen, die in gutem Glauben und in Übereinstimmung mit den Regeln vorgenommen wurde.

### 3.5 REGISTRIERUNG

- 3.5.1 Bei Ankunft auf dem Meisterschaftsflugplatz muss sich jeder Mannschaftsführer mit seinen Wettbewerbsteilnehmern bei der Registrierungsstelle der Ausrichter zur Überprüfung der Dokumente und zum Empfang zusätzlicher Informationen melden.
- 3.5.2 Nach Registrierungsschluss ist kein Wechsel von Segelflugzeugen oder Segelflugzeugführern mehr erlaubt. Segelflugzeugführer, deren Dokumente nicht überprüft und deren Übereinstimmung mit allen Forderungen nicht festgestellt werden konnte, dürfen nicht fliegen, bis diese Bedingungen erfüllt sind.
- 3.5.3 Die Ausrichter verlangen - wenn erforderlich - die folgenden Dokumente und Übersetzungen zur Vorlage:
- a. Dokumentarischen Nachweis der Versicherungen oder Krankenversicherungskarten.
  - b. Für den Segelflugzeugführer:
    - (i) Nationalitätsnachweis oder Wohnbescheinigung (FAI SC, Allgemeiner Teil 3.7);
    - (ii) Gültiger Segelflugzeugführerschein oder gleichwertiges Dokument und Nachweis der Qualifikation hinsichtlich Flugstunden und Leistungsabzeichen; und
    - (iii) FAI Sportlizenz, gültig für das Jahr der Veranstaltung.
    - (iv) Eine therapeutische Ausnahmebescheinigung

*Wenn jemand aufgrund gesundheitlicher Probleme eine Medizin nehmen muss, die auf der Verbotsliste der WADA steht, sollte er sich eine therapeutische Ausnahmebescheinigung (TUE) beschaffen. Die NAC erteilt Informationen, wie eine solche Bescheinigung zu erhalten ist. Eine Nationale TUE wird von der FAI automatisch anerkannt. Sie ist in einem versiegelten Umschlag dem Ausrichter bei Ankunft zu übergeben. Das ist im Fall von Doping Tests äußerst wichtig*
  - c. Für das Segelflugzeug:
    - (i) Gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis oder Vorläufige Flugbescheinigung; und
    - (ii) Bescheinigung über die Haftpflichtversicherung für das Segelflugzeug.
- 3.5.4 Die Ausrichter müssen in den Örtlichen Verfahren festlegen,
- a. ob zusätzliche Dokumente gefordert werden, und
  - b. welche Dokumente an Bord des Segelflugzeugs mitzuführen sind.

### 3.6 VERSICHERUNGEN

- 3.6.1 Von den Ausrichtern in den Örtlichen Verfahren vorgeschriebene Haftpflichtversicherungen liegen in der Verantwortung der teilnehmenden NAC.
- 3.6.2 Eine persönliche Krankenversicherung wird für alle Mannschaftsmitglieder verlangt. Sie muss Unfälle und Krankheit, einschließlich aller örtlichen Krankenhauskosten und Kosten für den Rücktransport in das Heimatland des Mannschaftsmitgliedes abdecken.
- 3.6.3 Die geforderten Versicherungen müssen auf dem Meisterschaftsflugplatz abgeschlossen werden können.

## TEIL 4 TECHNISCHE FORDERUNGEN

### 4.1 SEGELFLUGZEUGE UND AUSTRÜSTUNG

4.1.1 Die Teilnehmer müssen Segelflugzeuge, Anhänger, Rückholfahrzeuge und andere Ausrüstung einschließlich GNSS Flugdatenschreiber, Fallschirme, Funk-, Sauerstoff- und Rettungsgeräte in einem Zustand stellen, der sie für die Meisterschaft geeignet sein lässt.

- a. Lufttüchtigkeit, sowie allgemeine und Betriebssicherheit der teilnehmenden Segelflugzeuge und jeglicher dazugehörenden Ausrüstung und Fahrzeuge – wie verwendet – unterliegen ausnahmslos der Verantwortung der Teilnehmer.
- b. Jeder Insasse eines teilnehmenden Segelflugzeugs muss Bauch- und Schultergurte benutzen **und** während eines jeden Fluges einen betriebsbereiten Rettungsfallschirm tragen.

**Die Nutzung eines stoßdämpfenden Sitzkissens wird dringend empfohlen.**

*Die Ausrichter dürfen zusätzlich verbindliche Ausrüstung definieren, wenn die Bestimmungen ihres Landes das verlangen.*

4.1.2 Jedes Segelflugzeug muss innerhalb der Grenzen seines Lufttüchtigkeitszeugnisses oder seiner Vorläufigen Fluggenehmigung geflogen werden, und:

- a. Muss über ein gültiges Lufttauglichkeitszeugnis oder eine Vorläufige Fluggenehmigung verfügen, die Wettbewerbe nicht ausschließen.
- b. Muss den Ausrichtern mindestens 72 Stunden vor dem Briefing am ersten Meisterschaftstag für eine Eingangsprüfung zugänglich gemacht werden, und zwar in der Konfiguration, in der es fliegen wird. Diese Konfiguration muss während der gesamten Meisterschaft unverändert beibehalten werden. Ausnahme: Nur in der Offenen Klasse ist es erlaubt, komplette Flügelteile und/oder Winglets auszutauschen. Instrumente, die dem Segelflugzeugführer das Fliegen ohne Bodensicht ermöglichen, dürfen nicht an Bord mitgeführt werden, auch nicht, wenn sie unbrauchbar gemacht wurden. Die Ausrichter dürfen Instrumente, die dieser Regel unterliegen, in den Örtlichen Verfahren spezifizieren.

*Konfiguration bezieht sich auf den Umriss und die Maße der Grundstruktur des Segelflugzeugs, einschließlich beweglicher Steuerflächen, Fahrwerk, Winglets und Verlängerungen der Flügelenden. Die Konfiguration wird als verändert angesehen, wenn der Umriss oder die Maße der Grundstruktur eine Änderung erfahren haben, oder, bei Motorseglern, wenn entweder der Antriebseinbau oder der Propeller modifiziert wurden. Die verbotenen „Instrumente“ schließen alle tragbaren Vorrichtungen ein, die eine Kreisel- oder Trägheitsbasis oder eine hochpräzise GNSS Positionierungs- und/oder Fluglageabstastungs-Technologie nutzen.*

*Jegliche Navigationsausrüstung ist erlaubt.*

*Die Ausrichter bestimmen in den Örtlichen Verfahren, wenn die teilnehmende Segelflugzeuge:*

- Zur besseren Erkennbarkeit mit Antikollisionsmarkierungen versehen sein müssen.
- GNSS-Sender mitführen müssen, um eine Veröffentlichung der Flugdaten während des Wettbewerbs zu ermöglichen. Eine derartige Veröffentlichung wird nicht vor Öffnung der Abfluglinie beginnen, und die aktuellen Positionsangaben werden um mindestens 15 Minuten verzögert, wobei die Verzögerung vor dem Zielüberflug auf Null reduziert wird.

4.1.3 Schäden an einem Segelflugzeug müssen den Ausrichtern unverzüglich gemeldet werden. Ein beschädigtes Segelflugzeug darf repariert werden. Die folgenden Einzelteile dürfen anstelle einer Reparatur ersetzt werden: Ruderflächen; die komplette Höhenflosse; Luftbremsen oder Oberflächen von Klappen; Haube; Fahrwerk mit Fahrwerksklappen; Propeller; nichttragende Verkleidungen; sowie Flügelenden und Winglets, aber nicht komplette Außenflügel.

*Wenn der Schaden nicht durch die Schuld des Segelflugzeugführers entstand, kann mit Genehmigung des Meisterschaftsdirektors das gesamte Segelflugzeug oder jedes beliebige Teil ersetzt werden. Landeschäden gelten im Normalfall als Schuld des Segelflugzeugführers.*

- 4.1.4 Ein Teilnehmer, der in eine Kollision in der Luft verwickelt ist, darf den Flug nicht fortsetzen, sondern muss so schnell wie möglich landen. Beide Segelflugzeugführer werden so gewertet, als ob sie am Kollisionspunkt gelandet wären.
- 4.1.5 Während der Meisterschaft dürfen an Tagen, an denen Aufgaben gestellt sind, teilnehmende Segelflugzeuge nur in ihren Meisterschaftsaufgaben geflogen werden, es sei denn, die Ausrichter haben nach eigenem Ermessen Testflüge für ein Segelflugzeug gestattet.
- 4.1.6 Die Ausrichter haben das Recht, ein teilnehmendes Segelflugzeug während der Meisterschaft bis hin zur Preisverleihung jederzeit zu überprüfen.

## **4.2 MAXIMALE GEWICHTSBEGRENZUNGEN FÜR SEGELFLUGZEUGE**

4.2.1 Die folgenden sportlichen maximalen Abfluggewichte und Begrenzungen sind verbindlich:

- a. Offene Klasse – 850 kg, für alle Segelflugzeuge der Offenen Klasse der FAI
  - (i) Wechsel von Flügelteilen und Winglets während der Meisterschaft sind erlaubt
  - (ii) Die Gewichtsbeschränkung und die Konfigurationsänderungen sollen bis zum 30. September 2017 in Kraft bleiben
- b. 18 m-Klasse – 600 kg.
- c. 15 m- und Standardklasse – 525 kg.
- d. Clubklasse - kein Wasserballast erlaubt.

Das zugelassene Höchstgewicht der nichttragenden Teile darf auf keinen Fall überschritten werden. Jede Art von Ballast in den Flügeln anstelle des Wassers ist nicht erlaubt.

Das maximale Abfluggewicht (MTOW) ohne Wasser = a) zugelassenes Höchstgewicht der nichttragenden Teile plus Gewicht der tragenden Teile (Flügel) ohne jeden Ballast oder b) höchstzulässiges Abfluggewicht ohne Wasser entsprechend der Daten der Muster-Zulassung / TCDS.

- e. Weltklasse – 300 kg.
- f. 20m-Doppelsitzer-Klasse – 750 kg.
- g. Ausrichter dürfen zu diesen maximalen Abfluggewichten zusätzliche Begrenzungen festlegen, um damit betriebliche Faktoren wie Hindernisse, Flugplatzabmessungen, Startbahn- und Schleppflugzeugbegrenzungen und vorherrschendes Wetter in Rechnung zu stellen.

*Die festgelegte maximale Masse darf keinesfalls überschritten werden.*

4.2.2 Die Überprüfung des Abfluggewichtes soll im Normalfall vor der Startaufstellung abgeschlossen sein. Hinzufügen von Gewicht hinter dem Wiegepunkt ist verboten.

*Das Verfahren zur Festlegung der Masse des Weltklasse-Segelflugzeugs ist im Anhang 1 zu diesem Annex beschrieben. In den Örtlichen Verfahren sind Einzelheiten über die Verfahren zur Gewichtsüberprüfung aller Klassen festzulegen.*

### 4.3 WETTBEWERBSKENNZEICHEN

4.3.1 Die von den Ausrichtern bestätigten Wettbewerbskennzeichen müssen angebracht werden:

- a. Auf der Unterseite des rechten Flügels, rund 2,5 Meter von der Längsachse des Segelflugzeugs entfernt, Kopf der Ziffern oder Buchstaben zur Flügelnase weisend. Die Höhe der Buchstaben oder Ziffern darf nicht weniger als 80% der Flügeltiefe betragen.
- b. Auf beiden Seiten des Seitenleitwerks (Dämpfungsfläche und/oder Ruder). Sie müssen mindestens 30 cm hoch sein.
- c. Am Transportanhänger und am Zugfahrzeug des Segelflugzeugs.

4.3.2 Wettbewerbskennzeichen dürfen aus nicht mehr als drei Buchstaben oder Ziffern oder Kombinationen dieser zusammengesetzt sein. Sie müssen aus schlichten Blockbuchstaben in einer einzigen Farbe bestehen, die sich deutlich von der Hintergrundfarbe des Segelflugzeugs abhebt..

4.3.3 Die Ausrichter können von den Teilnehmern verlangen ihre Wettbewerbskennzeichen zu ändern, wenn sie diese als zu ähnlich zu anderen, zu verwirrend oder nicht in Übereinstimmung mit dieser Ziffer 4.3 beurteilen. Teilnehmern, die nicht die Forderungen der Ausrichter erfüllen, können Meisterschaftsstarts verweigert werden.

*Wettbewerbskennzeichen an den Segelflugzeugen und Fahrzeugen helfen nicht nur den Ausrichtern und anderen Wettbewerbern, die Segelflugzeuge zu identifizieren, sondern ermöglichen auch Publikum und Medien, Segelflugzeugführer, Mannschaften und entsendende Länder zu erkennen.*

## TEIL 5 ALLGEMEINE VERFAHREN WÄHREND DER FLÜGE

**5.1 ALLGEMEIN** Wolkenflug und nicht genehmigte Kunstflüge sind verboten. Alle Manöver **in der Luft und am Boden**, die andere gefährden, müssen vermieden werden und **sind zu bestrafen**. Die Wettbewerber müssen vermeiden, Wasserballast in einer Art abzulassen, die andere teilnehmende Segelflugzeuge beeinflussen könnte.

**5.2 BRIEFING** Während der Periode der Trainings- und Meisterschaftsflüge muss an jedem Morgen ein Briefing stattfinden, in dem volle meteorologische und flugbetriebliche Informationen zur Aufgabe des Tages vermittelt werden. Dabei müssen Maßeinheiten und die entsprechenden Zeiten eingeschlossen sein, sofern diese nicht schon in den Örtlichen Verfahren festgelegt wurden.

- a. Alle Segelflugzeugführer müssen beim Briefing anwesend sein. Kann ein Teilnehmer aus Gründen außerhalb seiner Verantwortung nicht teilnehmen, muss er sich durch seinen Mannschaftsführer vertreten lassen.
- b. Flug- und Sicherheitsforderungen, die beim Briefing bekannt gemacht werden, besitzen den Status Örtlicher Verfahren.
- c. Die Zeit zwischen dem Ende des Briefings und dem ersten Start darf nicht kürzer als 30 Minuten sein. Für Briefings am Start einschließlich Aufgabenstellungen beträgt die entsprechende Minimalzeit zwischen dem Ende des Briefings und dem ersten Start 15 Minuten.

**Alle Flug- und Sicherheitsforderungen sind den Mannschaftsführern schriftlich zu übergeben.**

**5.3 HILFE VON AUSSEN FÜR MEISTERSCHAFTSTEILNEHMER** Die folgenden Einschränkungen sollen bezwecken, dass die Meisterschaft - so weit wie möglich - direkt zwischen den Teilnehmern abläuft, und weder gelenkt noch durch Hilfen von außen unterstützt wird.

**5.3.1 Funkgeräte und Empfänger** Funkgeräte dienen nur der sprachlichen Übermittlung zwischen Mannschaftsmitgliedern sowie zwischen diesen und den Ausrichtern

- a. Sie dürfen zum Kontakt mit Luftverkehrsdiensten nicht anders als für die Einholung einer Landeurlaubnis auf einem Flugplatz genutzt werden, es sei denn, es gäbe zusätzlich spezielle Forderungen in den Örtlichen Verfahren.
- b. Textübertragungen dürfen nur auf Frequenzen vorgenommen werden, die von den Ausrichtern dafür vorgeschrieben wurden.
- d. In den Örtlichen Verfahren sind gemeinsame Funkfrequenzen festzulegen, die immer von den Teilnehmern im Rahmen der Flugsicherheit benutzt werden müssen.

*Eine einzige Frequenz sollte für Start, Abflug, Ankunft und Landung bestimmt werden. Eine Frequenz sollte jeder Klasse zugeteilt werden, die in einem gemeinsamen Aufgabengebiet fliegt.*

*Um die Sicherheit zu erhöhen, sollten die Teilnehmer auf der vorgeschriebenen Frequenz in Hörbereitschaft bleiben, besonders während des Startvorganges, vor dem Abflug, während Ankunft und Landung, sowie während des Thermikfliegens gemeinsam mit anderen Segelflugzeugen.*

**5.3.2 Andere Arten von Hilfen** Führen, Lenken oder Hilfen bei der Aufwindsuche durch nicht teilnehmende Luftfahrzeuge sind verboten. An der Meisterschaft teilnehmende Segelflugzeuge, die ihre Aufgabe abbrechen oder nach dem Absetzen ihrer Aufgabe noch fliegen, müssen unverzüglich landen oder zum Startplatz zurückkehren. In keiner Weise dürfen sie Teilnehmer anderer Klassen, die noch ihre gestellte Aufgabe fliegen, leiten oder ihnen helfen,

**5.4 KONTROLLVERFAHREN** Die Flüge müssen mittels GNSS Flugdatenschreiber (FR) kontrolliert werden

- a. Alle GNSS Flugdatenschreiber (GNSS FR), die von der IGC bis zu zwei Monaten vor dem Eröffnungstag zugelassen wurden, müssen akzeptiert werden. Eine gültige Kalibrierungsbescheinigung ist für jeden Flugdatenschreiber vorzulegen.

*Der FAI SC Teil 3 verlangt, dass Flugdatenschreiber innerhalb der vergangenen 24 Monate kalibriert sein müssen.*

- b. Zwei GNSS FRs dürfen eingesetzt werden. Einer ist den Ausrichtern als Erstgerät und der andere als Sicherheitsgerät (back-up) zu melden.

- c. Die Aufzeichnungsintervalle der GNSS FRs müssen auf zehn Sekunden oder weniger eingestellt sein. Nichtbefolgung kann bestraft werden.

- d. FRs müssen mindestens zwei Minuten vor dem **ersten** Start eingeschaltet werden, damit sie eine Basislinie der Höhe aufzeichnen. Bei Motorseglern, die ihren Antrieb während des Fluges anlassen können (einschließlich MS mit Heimweghilfen), muss das Triebwerk mindestens zwei Minuten vor dem Start laufen, oder – im Falle eines Flugzeugschleppstarts – **innerhalb 5 Minuten** nach dem Ausklinken. Das wird verlangt, damit eine positive Registrierung der GNSS-Aufzeichnung erreicht wird. Der FR muss nach dem Laufen am Boden eingeschaltet bleiben.

- e. Wenn beide Flugdatenschreiber ausfallen und die Aufzeichnung für mehr als eine Minute unterbrochen ist, wird das als Außenlandung gewertet, es sei denn, es kann ein zufriedenstellender Nachweis vorgelegt werden, dass während der Unterbrechung keine Luftraumverletzung vorgekommen ist, und/oder – im Falle eines Motorseglers – der Antrieb nicht genutzt wurde.

- f. Die Ausrichter fordern das Sicherheitsgerät an, wenn das Erstgerät ausfällt, um einen zufriedenstellenden Nachweis der korrekten Aufgabenerfüllung durch den Segelflugzeugführer sicher zu stellen.

- g. Die Ausrichter müssen von jedem Wechsel in der Ausrüstung informiert werden, einschließlich des ersten Flugdatenschreibers. Nichtbefolgung kann bestraft werden.

- 5.4.1 Strafen können von den Ausrichtern für nicht genehmigte Eingriffe in die GNSS Ausrüstung, in die Daten oder in das interne Programm verhängt werden.

## TEIL 6 AUFGABEN

**6.1 AUSWAHL AN AUFGABEN** Die Ausrichter müssen an jedem Tag jeweils eine der nachfolgend aufgeführten Aufgabenarten stellen. Während der Meisterschaftsperiode müssen sie mindestens zwei unterschiedliche Aufgabenarten stellen, doch soll keine davon an mehr als 67% der Meisterschaftstage geflogen werden. Die Aufgaben, die bei den Meisterschaften geflogen werden sollen, sind in den Örtlichen Regeln festzulegen. Die Möglichkeiten sind:

- **Rennaufgabe**
- **Geschwindigkeitsaufgabe – Festgelegte Gebiete**
- **Distanzaufgabe – Festgelegte Gebiete**

Die geforderten Prozente der Aufgaben beziehen sich auf alle Klassen

### 6.2 DEFINITIONEN DER AUFGABEN

**6.2.1 Rennaufgabe** Der Teilnehmer muss in der ihm möglichst kürzesten Zeit über Wendepunkte fliegen, die von den Ausrichtern festgelegt wurden.

*Das ist die „klassische Aufgabe“, die über viele Jahre in allen Meisterschaften geflogen wurde.*

*Vollender der Aufgaben („Heimkehrer“):*

- *werden nach einer Funktion „Geschwindigkeit zu Distanz“ gewertet, und*
- *erhalten die gleichen Distanzpunkte und die gleiche Wertung für die gleiche Geschwindigkeit, sogar wenn die geflogene Distanz unterschiedlich ist.*

*Nicht-Vollender der Aufgaben („Außenlander“):*

- *werden nur nach der von ihnen geflogenen Distanz bewertet, und*
- *die Distanzpunkte werden im Verhältnis zur größten geflogenen Distanz berechnet.*

**6.2.2 Geschwindigkeitsaufgaben – Festgelegte Gebiete** Der Teilnehmer muss die höchste Geschwindigkeit in einer vorgeschriebenen Mindestzeit innerhalb Festgelegter Gebiete erzielen.

*Vollender der Aufgaben („Heimkehrer“):*

- *erhalten die gleichen Distanzpunkte wie der Segelflugzeugführer mit der größten Distanz, und*
- *werden gewertet nach einer Funktion der Geschwindigkeit und der Distanz, die sie bei Ablauf der festgelegten Zeit erzielt hatten, und*
- *Erhalten die gleichen Distanzpunkte und die gleiche Wertung für die gleiche Geschwindigkeit, sogar wenn die geflogene Distanz unterschiedlich ist.*

*Nicht-Vollender der Aufgaben („Außenlander“):*

- *werden nur nach der von ihnen geflogenen Distanz bewertet (wie bei Rennaufgaben), und*
- *Die Distanzpunkte der Nicht-Vollender werden im Verhältnis zur größten geflogenen Distanz berechnet.*

*Geschwindigkeit und Distanz der Teilnehmer werden wie folgt bewertet:*

- *Fliegt der Teilnehmer über die festgelegte Zeit hinaus, gilt als seine Geschwindigkeit die tatsächlich geflogene Distanz dividiert durch die dafür benötigte Zeit, oder*
- *Fliegt der Teilnehmer eine kürzere als die festgelegte Zeit, gilt als seine Geschwindigkeit die tatsächlich geflogene Distanz dividiert durch die festgelegte Zeit sein.*

**6.2.3 Distanz-Aufgaben – Festgelegte Gebiete** Der Teilnehmer muss die größte ihm mögliche Distanz in einer vorgeschriebenen Maximalzeit innerhalb des Festgelegten Gebietes zurücklegen

*Der Teilnehmer wird nur nach der Distanz bewertet, die er bei oder vor dem Ablauf der festgelegte Zeit (Auszeit) zurückgelegt hat.*

*Die Ausrichter dürfen nach eigenem Ermessen für Nicht-Vollender eine „Außenlandestrafe“ verhängen. Diese „Strafe“ soll die Teilnehmer ermutigen das Ziel zu erreichen, auch wenn die festgelegte Zeit abgelaufen ist. Jeder Teilnehmer, der das Ziel auch nach der Auszeit erreicht, wird als Vollender angesehen. Damit soll es äußerst unwahrscheinlich werden, dass ein Außenlander einen Teilnehmer schlagen kann, der das Ziel erreicht.*

- 6.2.4 Wenn möglich sollen die Klassen unterschiedliche Aufgaben fliegen, in denen die Wendepunkte oder festgelegten Gebiete so ausgewählt wurden, dass Gegenverkehr auf den einzelnen Schenkeln sowie Schenkel von weniger als 50 km Länge zwischen Wendepunkten oder Mittelpunkten der festgelegten Gebiete vermieden werden. Diese Forderung nach einer Minimumdistanz gilt nicht für den Schenkel vom letzten Wendepunkt oder Kontrollpunkt zum Ziel.

### 6.3 ERKLÄRUNGEN DER AUFGABEN

#### 6.3.1 Rennaufgabe

- a. Die Ausrichter geben eine Anzahl Wendepunkte in bestimmter Reihenfolge vor.
- b. Der Teilnehmer fliegt die Aufgabe, indem er die Wendepunkte in der vom Ausrichter vorgeschriebenen Reihenfolge erreicht und in der kürzesten, ihm möglichen Zeit zum Startplatz zurückkehrt.
- c. Die Aufgabendistanz ist die Distanz vom Abflugpunkt über alle vorgegebenen Wendepunkte zum Ziel. Wenn die Wahlmöglichkeiten (b) oder (c) für den Abflug genutzt werden, wird der Abflugpunkt, der die größte Distanz ergibt, zur Festlegung der Distanz herangezogen.
- d. Die Punkte für jeden Wettbewerber (in Übereinstimmung mit Teil 8) müssen die Wertungsdistanz und die Wertungsgeschwindigkeit wie folgt berücksichtigen:
  - (i) Die Wertungsdistanz ist die Summe der vom Wettbewerber in der richtigen Reihenfolge korrekt geflogenen Schenkel, beginnend am Abflugpunkt, plus die Strecke auf dem nächsten begonnenen aber nicht komplettierten Schenkel, wenn ein solcher vorhanden ist.
  - (ii) Die erreichte Distanz des unvollendeten Schenkels ist dessen Länge abzüglich der Distanz zwischen der Außenlandedeposition und dem nächsten Wendepunkt - oder dem Ziel im Fall des letzten Schenkels -. Ist die erreichte Distanz des unvollendeten Schenkels kleiner als Null, wird sie als Null gerechnet.
  - (iii) Die Wertungsgeschwindigkeit ist die Wertungsdistanz dividiert durch die verstrichene Flugzeit zwischen der aufgezeichneten Abflug- und Endzeit des Wettbewerbers im Ziel.

#### 6.3.2 Geschwindigkeitsaufgabe – Festgelegte Gebiete

- a. Die Ausrichter benennen eine Anzahl festgelegter Gebiete (7.5.2) in bestimmter Reihenfolge und setzen eine vorgeschriebene Aufgabendauer fest (vorgeschriebene Zeit).**

*Die folgenden Distanzen sollten in den Aufgabeninformationen für die Teilnehmer enthalten sein:*

- Die nominale Aufgabendistanz, über den Mittelpunkt jeden festgelegten Gebietes hinweg, und
- Die minimale und maximale Aufgabendistanz, die über die festgelegten Gebiete zu erreichen sind.

*Die festgelegten Gebiete müssen groß genug sein, um dem Teilnehmer die Möglichkeit zu bieten, die Länge ihres Fluges zu korrigieren und damit dessen Ende vor Ablauf der Aufgabendauer zu verhindern, sollte ihre Geschwindigkeit höher als erwartet sein.*

- b. Der Teilnehmer muss die Aufgabe erfüllen, indem er in der vorgeschriebenen Reihenfolge durch diese festgelegten Gebiete hindurchfliegt, zum Wettbewerbsflugplatz zurückkehrt, und dabei die schnellstmögliche Geschwindigkeit in der vorgeschriebenen Zeit erzielt.
- c. Die Punkte für jeden Wettbewerber (in Übereinstimmung mit Teil 8) müssen die Wertungsdistanz und die Wertungsgeschwindigkeit wie folgt berücksichtigen

- (i) Wenn der Teilnehmer das Ziel erreicht, nachdem er alle festgelegten Gebiete in der korrekten Reihenfolge durchfliegen hat, ist seine Wertungsdistanz die Distanz von seinem tatsächlichen Abflugpunkt über alle festgelegten Gebiete hinweg zu seinem Zielpunkt.
- (ii) Ist der Teilnehmer auf dem letzten Schenkel außengelandet, ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle in der korrekten Reihenfolge durchflogenen festgelegten Gebiete hinweg bis zum Ziel, abzüglich der Distanz von der Außenlandeposition zum Ziel. Ergibt sich allerdings so für den unvollendeten Schenkel die Länge Null, wird er als Null gewertet.
- (iii) Ist der Teilnehmer auf einem anderen Schenkel außengelandet, gilt als Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle in der korrekten Reihenfolge durchflogenen festgelegten Gebiete hinweg zu dem Punkt des nächsten festgelegten Gebietes mit der kürzesten Entfernung zur Außenlandeposition, abzüglich der Distanz zwischen der Außenlandeposition und diesem nächsten Punkt. Ergibt sich allerdings so für den unvollendeten Schenkel die Länge Null, wird er als Null gewertet.
- (iv) Die Wertungsgeschwindigkeit entspricht der Wertungsstrecke, dividiert durch die verstrichene Zeit zwischen der registrierten Abflugzeit und der Endzeit des Wettbewerbers im Ziel, oder durch die vorgeschriebene Aufgabendauer, je nach dem, welche die längere ist.

### **6.3.3 Distanzaufgabe – Festgelegte Gebiete**

- a. Die Ausrichter benennen eine Anzahl festgelegter Gebiete (7.5.2) in einer Reihenfolge und setzen eine bestimmte Aufgabendauer (vorgeschriebene Zeit) fest..

*Die folgenden Distanzen sollten in den Aufgabeninformationen für die Teilnehmer enthalten sein:*

- Die nominale Aufgabendistanz, über den Mittelpunkt jeden festgelegten Gebietes hinweg, und
- die minimale und maximale Aufgabendistanz, die über die festgelegten Gebiete zu erreichen sind

*Die festgelegten Gebiete müssen groß genug sein, um dem Teilnehmer die Möglichkeit zu bieten, die Länge ihres Fluges zu korrigieren und damit dessen Ende vor Ablauf der Aufgabendauer zu verhindern, sollte ihre Geschwindigkeit höher als erwartet sein.*

- b. Der Teilnehmer muss die Aufgabe erfüllen, indem er in der vorgeschriebenen Reihenfolge durch diese festgelegten Gebiete hindurchfliegt, zum Wettbewerbsflugplatz zurückkehrt, und dabei die größtmögliche Distanz zurücklegt, bevor die bestimmte Aufgabendauer abgelaufen ist.

- c. Die Position der Endzeit ist die letzte GNSS Position vor Ablauf der bestimmten Aufgabendauer (siehe auch 7.6.2, „Angenommene Außenlandungen“).

- d. Die Punkte für jeden Wettbewerber (in Übereinstimmung mit Teil 8) müssen die Wertungsdistanz und die Wertungsgeschwindigkeit wie folgt berücksichtigen

- (i). Wenn der Teilnehmer ordnungsgemäß und vor Ablauf der Aufgabendauer die Ziellinie kreuzt oder in den Zielkreis einfliegt, nachdem er alle festgelegten Gebiete in der korrekten Reihenfolge durchfliegen hat, ist seine Wertungsdistanz die Distanz von seinem tatsächlichen Abflugpunkt über alle festgelegten Gebiete hinweg zu seinem Zielpunkt.
- (ii) Befindet sich die Position der Endzeit auf dem letzten Schenkel, ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle in der korrekten Reihenfolge durchflogenen festgelegten Gebiete hinweg bis zum Ziel, abzüglich der Distanz von der Endzeitposition zum Ziel. Ergibt sich allerdings so für den unvollendeten Schenkel die Länge Null, wird er als Null gewertet.
- (iii) Befindet sich die Position der Endzeit auf einem anderen Schenkel, gilt als Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle in der korrekten Reihenfolge durchflogenen festgelegten Gebiete hinweg zu dem Punkt des nächsten festgelegten Gebietes mit der kürzesten Entfernung zur Endzeitposition, abzüglich der Distanz zwischen der Endzeitposition und diesem nächsten Punkt. Ergibt sich allerdings so für den unvollendeten Schenkel die Länge Null, wird er als Null gewertet.

- (iv) Auf jeden Fall wird die Wertungsdistanz unter Berücksichtigung der gültigen, in allen festgelegten Gebieten vom GNSS FR aufgezeichneten Positionsmarken ermittelt, die das günstigste Ergebnis der Gesamt-Wertungsdistanz sicherstellen.
- (v) Die Ausrichter dürfen für Außenlander eine Strafe verhängen, indem sie von der Wertungsdistanz einen festen Wert von 20% dieser Strecke plus die halbe Distanz zwischen der Außenlandeposition des Wettbewerbers und dem Ziel abziehen. Diese Strafe darf keine Anwendung finden, wenn der Wettbewerber nach Überschreiten der Endzeit nach Haus fliegt.

## TEIL 7 WETTBEWERBSVERFAHREN

**7.1 DIE STARTAUFSTELLUNG** Die Klassen müssen in getrennten Gruppen gestartet werden. Die gesamte Startreihenfolge wird vor dem ersten Flugtag ausgelost.

- a. Die Startreihenfolge wird nach jedem Meisterschaftstag um 2/7 der Anzahl der teilnehmenden Segelflugzeuge in jeder Klasse verschoben. Die Verschiebung kann auch reihenweise vorgenommen werden, vorausgesetzt, es sind nach jedem Meisterschaftstag etwa 2/7 der Segelflugzeuge jeder Klasse auf jede Reihe verteilt.
- b. Die Startaufstellung muss am frühen Morgen veröffentlicht werden. Die Segelflugzeuge müssen zu einem Zeitpunkt am Start stehen, der von den Ausrichtern bestimmt wird.
- c. Nur Segelflugzeuge, die zu Startbeginn an der Startstelle stehen, dürfen die Zeiten für Abflugöffnung und/oder Abflugabschluss beeinflussen.
- d. Die Ausrichter müssen in den Örtlichen Verfahren regeln, ob Wasserballast in der Startaufstellung abgelassen werden kann und wie dies zu überwachen ist.

### 7.2 DER START

#### 7.2.1 Begriffsbestimmungen

- a. Die Grenzen des Meisterschaftsflugplatzes definieren das geografische Gebiet – oder die Gebiete – in der Nähe des Startflugplatzes und der Abflugpunkte, innerhalb derer ein Wettbewerber landen darf und zu einem weiteren Start berechtigt ist.
- b. Der Ausklinkraum ist als geografisches Gebiet definiert, in dem das Segelflugzeug vom Schleppflugzeug gelöst oder der Antrieb eines Motorseglers abgestellt werden muss.

**7.2.2 Die Grenzen des Meisterschaftsflugplatzes** müssen von den Ausrichtern festgelegt und auf einer Karte dargestellt werden.

- a. Die Ausrichter müssen eine Landefläche für Absauffer festlegen, die im Briefing bekannt zu machen ist.
- b. Ein Wettbewerber, der außerhalb der Grenzen des Meisterschaftsflugplatzes landet, darf an diesem Tag keinen weiteren Wettbewerbsstart erhalten.

**7.2.3 Die Startperiode** muss im Briefing angekündigt und auf dem Aufgabenbogen vermerkt sein. Sie muss beendet sein, bevor Zielflüge erwartet werden können. Wenn die Ausrichter den Beginn des Starts verschieben, müssen alle anderen damit zusammenhängenden Zeiten auch entsprechend verschoben oder der Tag muss neutralisiert werden.

*Der Startvorgang ist so zu organisieren, dass die benötigte Zeit pro Klasse so kurz wie möglich ist. Wettbewerbern sollte kein Start verweigert werden, wenn sie vor dem Ende der Startperiode startfertig sind.*

#### 7.2.4 Startunterbrechung

- a. Hat der Startvorgang begonnen, dürfen die Ausrichter ihn unterbrechen, wenn seine Fortsetzung gefährlich ist. Dauert die Unterbrechung so lange, dass die bereits fliegenden Wettbewerber dadurch einen unfairen Vorteil erhalten könnten, muss der Meisterschaftsdirektor die Aufgabe neutralisieren.

- b. Die Ausrichter dürfen die Öffnung des Abflugtores verschieben oder unterlassen, wenn sie der Auffassung sind, dass sich die Bedingungen nicht für eine sichere Durchführung der Aufgabe eignen. Eine Aufgabe soll nicht abgebrochen werden, es sei den 7.2.4 a tritt ein, oder das Wetter verschlechtert sich derart, dass die Vernunft gegen einen Versuch spricht.

### 7.3 STARTVERFAHREN

**7.3.1 Anzahl der Starts** Für jedes Segelflugzeug werden pro Tag maximal drei Starts gestattet.

- a. Ist ein Segelflugzeug oder ein Segelflugzeugführer durch die Schuld der Ausrichter nicht startbereit, darf der Start in dieser Klasse nicht beginnen.
- b. Verschiebt ein Segelflugzeugführer seinen ersten Start aus eigener Initiative, oder ist er nicht rechtzeitig startbereit, verliert er diesen Start.
- c. Benötigt ein Teilnehmer einen zweiten oder dritten Start, wird er direkt hinter der im Startvorgang befindlichen Gruppe gestartet, wenn er dann startbereit ist.
- d. Ein Fehlstart oder ein Versagen des Schleppflugzeuges, die ein vorzeitiges Ausklinken des Segelflugzeuges zur Folge haben, gelten als offizielle Starts, wenn der Segelflugzeugführer sich entscheidet den Flug fortzusetzen. Sie sind keine offiziellen Starts, wenn der Segelflugzeugführer unverzüglich landet – auch außerhalb der Grenzen des Meisterschaftsflugplatzes – und sich sofort am Startpunkt meldet.

**7.3.2 Motorsegler** dürfen Eigenstart oder Flugzeugschleppstart durchführen. Die Ausrichter müssen die Startvorgänge in den Örtlichen Verfahren darstellen.

- a. Beim Eigenstart muss ihr Antrieb in dem vorgeschriebenen Ausklinkraum **in oder** unterhalb der maximalen Ausklinkhöhe stillgelegt sein. Auf 5.4d wird hingewiesen.
- b. Wenn sie einen zweiten Start für den Abflug benötigen, müssen sie vorher landen, um ein zweites Mal zu starten. Tun sie das nicht, werden sie bis zu der Position gewertet, an der sie ihren Antrieb gestartet haben.

**7.3.3 Auslinkräume** Schleppstrecken, Auslinkräume und Auslinkhöhen werden im Briefing bekannt gegeben..

- a. Die Auslinkräume müssen mindestens 5 km voneinander entfernt sein, ein Raum darf jeweils nur von einer Gruppe benutzt werden. Ein Auslinkraum darf für eine nachfolgende Gruppe freigegeben werden, wenn der Abflug für die erste Klasse in diesem Raum geöffnet wurde.
- b. Segelflugzeugführer dürfen nicht ausklinken, ehe der Flugzeugführer sein Schleppflugzeug um die Längsachse gerollt hat. Hochziehen vor dem und während des Ausklinkens ist verboten

*Die Ausrichter dürfen rund um den Meisterschaftsflugplatz herum Lufträume einrichten, in denen anhaltendes Kreisen verboten oder nur in einer Richtung gestattet ist. Diese Lufträume müssen in den Örtlichen Verfahren niedergelegt sein.*

- c. Die Ausrichter müssen sicherstellen, dass die für den Startvorgang ausgewählten Auslinkzonen und -höhen die Teilnehmer in die Lage versetzen, vor dem Abflug innerhalb der festgelegten Grenzen des Meisterschaftsflugplatzes sicher für einen Wiederstart zu landen, nachdem ihnen nach dem Ausklinken ausreichend Zeit und Höhe für eine Aufwindsuche innerhalb der Grenzen des Meisterschaftsflugplatzes gegeben war

## 7.4 ABFLUG

### 7.4.1 Begriffsbestimmungen

- a. Der Abflugpunkt ist der Mittelpunkt des Abflugkreises, der Abfluglinie, der bestimmte Abflugpunkt oder der vom Wettbewerber selbstgewählte Abflugpunkt, je nach Sachlage.

*Die Distanz des ersten Schenkels ist die Strecke vom Abflugpunkt zum ersten Wendepunkt oder festgelegten Gebiet, wenn nicht der Abflugkreis nach Möglichkeit a genutzt wird. Dann gilt die Distanz vom Zentrum des Abflugkreises zum ersten Wendepunkt oder festgelegtem Gebiet minus des Radius des Abflugkreises.*

- b. Die Abflugzeit ist die Zeit, zu welcher der Wettbewerber den Abflugkreis oder den Abflugpunkt verlässt oder die Abfluglinie kreuzt, ausgenommen, dass bei der festgelegten Abflugzeit diese als Abflugzeit gilt

**7.4.2 Abflugmöglichkeiten** Die Ausrichter wählen ein Abflugverfahren für jede Aufgabe aus den folgenden Möglichkeiten, aber nicht mehr als zwei unterschiedliche während der Meisterschaft. Die für die Meisterschaft ausgewählten Abflugverfahren sind in den Örtlichen Verfahren festzulegen. Die Möglichkeiten sind:

- a. **Der Abflugkreis:** Ein um einen Abflugpunkt herum geformtes kreisförmiges Gebiet, dessen Radius ausreicht, den Startflugplatz und alle Ausklinkräume einzuschließen.

- b. **Die Abfluglinie:**

- (i) Eine gerade Linie von bestimmter Länge, senkrecht zu der Richtung zum ersten Wendepunkt oder zum Zentrum des ersten festgelegten Gebietes angeordnet, oder
- (ii) Ein Kreisbogen von bestimmter Länge mit gleichbleibender Entfernung zum ersten Wendepunkt oder zum Zentrum des ersten festgelegten Gebietes.

- c. **Der bestimmte Abflugpunkt:** Mehrfache Abfluggebiete, dargestellt durch Kreise von 0,5 km Radius um jeden Abflugpunkte herum. Jedem Wettbewerber ist für jeden Tag ein spezieller Abflugpunkt zuzuweisen.

- d. **Der selbstgewählte Abflugpunkt:** Mehrfache Gruppen von Abfluggebieten, dargestellt durch Kreise von 0,5 km Radius um jeden Abflugpunkte herum. Jedem Wettbewerber ist für jeden Tag eine Gruppe von Abfluggebieten zuzuweisen, aus denen er ein Abfluggebiet für sich auswählt.

*Die Ausrichter dürfen Abflugmöglichkeiten a, c und d für alle Aufgaben und b für Rennaufgaben sowie Geschwindigkeits- und Distanzaufgaben mit festgelegten Gebieten nutzen.*

**7.4.3 Abflugverfahren:** Der Abflug muss im Normalfall 30 Minuten nach dem Abheben des letzten Segelflugzeugs der Klasse geöffnet werden, das rechtzeitig in seiner vorbestimmten Startposition war. Diese Zeitspanne kann auf 10 Minuten nach dem letzten Ausklinken reduziert werden, wenn die letzte Gruppe der Segelflugzeuge bis zur Abflughöhe geschleppt wurde.

- a. Die Öffnung des Abflugs muss per Funk bekannt gegeben werden. Die Funkverfahren für die Ankündigung des Abflugs sind in den Örtlichen Verfahren detailliert darzustellen.

- b. Eine maximale Abflughöhe, ausgedrückt in QNH, darf vor Abflugfreigabe angeordnet und von den Ausrichtern angekündigt werden. Die Ausrichter müssen die Höhenverfahren vor dem Abflug in den Örtlichen Verfahren beschreiben. Die Höhe(n) muss (müssen) im Briefing spezifiziert werden. Zum Zeitpunkt der Abflugfreigabe dürfen die Ausrichter:
  - (i) Die Höhenbegrenzung unverändert beibehalten; oder
  - (ii) Die Höhenbegrenzung bis mindestens 300 m unter der Haupt-Wolkenbasis anheben; oder
  - (iii) Die Höhenbegrenzung aufheben.

#### **7.4.4 Gültigkeit der Abflüge**

- a. Ein Abflug ist gültig, wenn der GNSS Flugdatenschreiber eine gültige Positionsmarke zeigt oder eine gerade Linie bildet, die zwischen zwei aufeinanderfolgenden gültigen Marken die Abfluglinie kreuzt.
- b. Wird Abflugmöglichkeit c. genutzt, darf ein gültiger Abflug an einem falschen Abflugpunkt bestraft werden.
- c. Wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass der Teilnehmer nach der Abflugfreigabe für seine Klasse einen gültigen Abflug hatte, darf ein solcher trotzdem anerkannt werden, wenn der Segelflugzeugführer nach der Öffnung des Abfluges innerhalb 500 m von der Abfluglinie oder von der Grenze der Abflugzone entfernt war. Die Abflugposition und die Abflugzeit werden von der nächsten GNSS Positionsmarke hergeleitet, doch muss eine Strafe verhängt werden. Kann eine solche Situation nicht festgestellt werden, muss dem Teilnehmer ein gültiger Abflug versagt bleiben.

#### **7.4.5 Markierungstaste:** Die Ausrichter müssen in den Örtlichen Verfahren festlegen, wenn sie die Betätigung der Markierungstaste beim Abflug verlangen. Wenn die Markierungstaste zu benutzen ist,

- a. muss der Wettbewerber eine Pause von mindestens 15 Minuten zwischen zwei aufeinanderfolgenden Abflügen einlegen. Die Ausrichter dürfen eine längere Zeit vorschreiben oder nur einen einzigen Abflug zulassen.
- b. ist ein Abflug nur gültig, wenn zu irgendeiner Zeit nach der Abflugfreigabe und vor dem Abflug vom GNSS FR eine Markierung aufgezeichnet wurde.
- c. ist ein nachfolgender Abflug ungültig, wenn
  - (i) nur ein einziger Abflug erlaubt ist, oder
  - (ii) die Pause zwischen dem vorhergehenden und dem nachfolgenden Abflug kürzer ist als die von den Ausrichtern vorgeschriebene Mindestzeit, oder
  - (iii) seit dem letzten gültigen Abflug keine Markierung registriert wurde.
- d. Wenn kein Abflug des Wettbewerbers durch eine Markierung gekennzeichnet wurde, soll der letzte durchgeführte Abflug anerkannt werden, doch ist seiner Wertungszeit eine Zeitstrafe von 15 Minuten hinzuzufügen

**7.4.6 Neue Abflüge** Ein erneuter gültiger Abflug macht alle vorherigen Leistungen des Tages ungültig. Das Kreuzen einer Abfluglinie nach dem Durchfliegen der Beobachtungszone eines Wendepunktes oder eines festgelegten Gebietes wird nicht als Abflug gewertet, es sei denn, die Zeit des Kreuzens stimmt mit der vom Wettbewerber angegebenen Abflugzeit überein (siehe 7.4.7).

**7.4.7 Übermittlung der Abflugzeiten** Segelflugzeugführer müssen den Ausrichtern innerhalb von 30 Minuten nach ihrem letzten gültigen Abflug ihre Abflugzeit mit einer Genauigkeit von plus/minus zwei Minuten übermitteln. Die Ausrichter veröffentlichen diese Abflugzeiten so schnell wie möglich. Diese Angaben werden für die Bekanntgabe der Leistungen und der Vorläufigen Ergebnisse verwendet. Für fehlende oder falsche Informationen können Strafen verhängt werden.

*Eine ungenaue Abflugzeit sollte nicht bestraft werden, wenn der Irrtum aus einem nicht ordnungsgemäßen Abflug herrührt, vorausgesetzt, ein früherer Abflug war korrekt aufgezeichnet und bestätigt.*

## **7.5 WENDEPUNKTE UND FESTGELEGTE GEBIETE**

7.5.1 Die Beobachtungszone für einen GNSS-Wendepunkt ist eine Rundsäule mit einem Radius von 0,5 km um den Wendepunkt herum.

7.5.2 Ein festgelegtes Gebiet wird dargestellt als:

- a. Ein Kreis mit einem bestimmten Radius um eine zentrale GNSS-Position herum, oder
- b. Zwei Strahlen, ausgehend vom Meisterschaftsflugplatz oder von jedem anderen bestimmten Punkt, überschritten von Kreisbögen, die zwischen einer minimalen und einer maximalen Distanz vom Flugplatz oder vom bestimmten Punkt angeordnet sind. Die zentrale GNSS-Position liegt auf der Winkelhalbierenden zwischen den Strahlen, in der Mitte zwischen den Kreisbögen der minimalen und der maximalen Distanz.

*Die Kante oder Grenze eines festgelegten Gebietes sollte innerhalb der Grenzen des Wettbewerbsgebietes liegen*

7.5.3 Die Ausrichter müssen vermeiden, Wendepunkte oder festgelegte Gebiete nahe an Abflugpunkte zu legen. Aufeinanderfolgende festgelegte Gebiete dürfen einander nicht überlappen. Eine Mindestentfernung von 1 km muss zwischen zwei benachbarten Gebieten bestehen.

*Hinweis: Das letzte festgelegte Gebiet darf das Ziel einschließen, wenn ein Zielkreis genutzt wird.*

7.5.4 Ein Wendepunkt oder ein Gebiet sind erreicht, wenn der GNSS FR eine gültige Positionsmarke oder eine Gerade zwischen zwei aufeinanderfolgende gültige Marken in der Beobachtungszone zeigt.

7.5.5 Wenn kein Beweis vorliegt, dass der Wettbewerber die Beobachtungszone durchflogen hat, kann das Erreichen des Wendepunktes oder des Gebietes anerkannt werden, wenn der Wettbewerber sich innerhalb von 500 m von der Beobachtungszone entfernt aufgehalten hat. In diesem Fall ist eine Strafe zu verhängen.

## **7.6 AUSSENLANDUNG**

**7.6.1 Wirkliche Außenlandungen** Die Position und Zeit einer wirklichen Außenlandung wird von der letzten gültigen Positionsmarke der GNSS Aufzeichnung bestimmt, bevor das Segelflugzeug zum Stillstand kommt, bevor der Antrieb gestartet wird, oder bevor der Flugdatenschreiber ausfällt, je nach dem, was zuerst geschieht.

- a. Bei Außenlandungen muss der Teilnehmer die Bestimmungen der Örtlichen Verfahren befolgen. Die Ausrichter sind sofort zu benachrichtigen, Nichtbefolgung wird bestraft.
- b. Die Ausrichter müssen Teilnehmer und Mannschaften in jeder möglichen Art beim Auffinden au-Bengelanderter Segelflugzeuge unterstützen.
- c. Das Anlassen eines Motorseglerantriebs – mit Ausnahme wie erlaubt unter 5.4.d -, oder ein kompletter Ausfall der GNSS Flugdatenaufzeichnung (siehe 5.4.e) gelten als wirkliche Außenlandung.

**7.6.2 Angenommene Außenlandung** Die Position und die Zeit einer angenommenen Außenlandung kann jede gültige Positionsmarke auf der GNSS Flugaufzeichnung sein, die einer Endzeit (siehe 6.3.3 c), einer wirklichen Außenlandung oder einem gültigen Erreichen des Ziels vorausgeht.

**7.6.3 Rückholung per Flugzeugschlepp** Die Örtlichen Verfahren müssen klären, ob Rückholungen per Flugzeugschlepp erlaubt sind und wie sie gehandhabt werden.

## 7.7 ENDE DES FLUGES

**7.7.1 Möglichkeiten, den Flug zu beenden** Die Ausrichter müssen für jede Aufgabe aus den folgenden Möglichkeiten ein Verfahren zum Beenden des Fluges auswählen. Die für die Meisterschaft ausgewählten Möglichkeiten müssen in den Örtlichen Verfahren aufgeführt werden. Die Möglichkeiten sind:

- a. **Die Ziellinie** Eine gerade Linie von bestimmter Länge in Höhe des Flugplatzes, deutlich auf dem Boden erkennbar. Die Ziellinie muss so angeordnet sein, dass die Segelflugzeuge sicher hinter ihr landen können. Eine maximale Höhe (QNH) und eine minimale Höhe (GND) sind für das Überqueren der Linie zu bestimmen.
  - (i) Ein Zielüberflug ist gültig, wenn das Segelflugzeug ohne fremde Hilfe die Ziellinie in der im Briefing vorgeschriebenen Richtung überquert.
  - (ii) Wenn Wettbewerber die Ziellinie unter der minimalen Höhe (außer für Landungen geradeaus) oder oberhalb der maximalen Höhe überqueren, sind Strafen zu verhängen.
  - (iii) Die Ausrichter dürfen eine Reihe „letzter Wendepunkte“ (Kontrollpunkte) einrichten, um die Segelflugzeuge auf den gewünschten Kurs zum Zielflug zu zwingen.
- b. **Der Zielkreis** Ein Kreis mit bestimmtem Radius rund den Zielpunkt herum, der den Flugplatz und die Landeplatzrunden einschließt. Maximale und minimale Höhen (QNH) müssen für den Einflug in den Kreis festgelegt werden. Wettbewerber, die unter der minimalen oder oberhalb der maximalen Höhe in den Zielkreis einfliegen, sind zu bestrafen.

*Die Ausrichter dürfen Ziellinien für Rennaufgaben und für Geschwindigkeitsaufgaben über festgelegte Gebiete und Zielkreise für alle Aufgaben nutzen.*

*Die Ausrichter dürfen eine Ziellinie nur dann nutzen, wenn ein letzter „Pflichtwendepunkt“ gesetzt ist.*

*Der Zielkreis ist vorgesehen, um aus verschiedenen Richtungen anfliegende Segelflugzeuge zu separieren, oder im bergigen Gelände, oder, wenn große Pulks am Ziel erwartet werden. Er erlaubt jedem Wettbewerber, vor der Landung die Geschwindigkeit zu mindern und sich auf das Landeverfahren und auf andere Segelflugzeuge zu konzentrieren.*

### 7.7.2 Begriffsbestimmungen

- a. Das Ziel ist der Mittelpunkt der Ziellinie oder des Zielkreises.

*Die Distanz des letzten Schenkels wird bestimmt von der definierten Position des letzten Wendepunktes oder des festgelegten Gebietes zum Ziel, minus Radius des ausgewählten Zielkreises (b).*

- b. Die Zielzeit ist definiert als die Zeit, zu der das Segelflugzeug nach Vollendung der Aufgabe zum ersten Mal die Ziellinie oder die Grenze des Zielkreises kreuzt.

*Für Wettbewerber gilt bei Aufgaben über festgelegte Gebiete*

- *Fliegen sie nach Ablauf der vorgeschriebenen Aufgabenzeit ihre Aufgabe weiter, müssen sie oberhalb der maximalen Endhöhe bleiben, wenn ihr Kurs die Ziellinie oder den Zielkreis kreuzt. Anderenfalls muss angenommen werden, dass sie ihren Flug beendet haben,*
- *Ist die vorgeschriebene Zeit noch nicht abgelaufen, dürfen sie die Ziellinie oder den Zielkreis in jeder Höhe überfliegen, was nur in dem Fall als Ende des Fluges gewertet wird, wenn sie danach sofort auf dem Wettbewerbsflugplatz landen.*

- c. Ein Segelflugzeug, das auf dem Wettbewerbsflugplatz landet, ohne die Ziellinie zu überfliegen, soll behandelt werden, als ob es das Ziel erreicht hätte. Als Zielzeit erhält es die Zeit, zu der es am Boden zum Stillstand kam plus fünf Minuten.

### 7.7.3 Zielverfahren

- a. Die Wettbewerber müssen ihre Ankunft auf der Ziellinienfrequenz anmelden, indem sie ihr Wettbewerbskennzeichen und die Entfernung zum Ziel angeben. Die Bestätigung ist das Wettbewerbskennzeichen. Einzelheiten sind in den Örtlichen Verfahren zu regeln.
- b. Die Funktionäre an der Ziellinie müssen ständig Stärke und Richtung des Windes sowie andere wesentliche Wetterdaten am Meisterschaftsflugplatz per Funk bekannt geben.
- c. Die Ziellinie oder der Zielkreis werden geschlossen bei Sonnenuntergang, oder wenn alle Teilnehmer als gelandet festgestellt wurden, oder zu einer beim Briefing vorgegebenen Zeit. Teilnehmer, die nach Schließung der Ziellinie oder des Zielkreises noch ihre Aufgabe fliegen, werden an dem Ort der letzten gültigen Positionsmarke unmittelbar vor der Schlusszeit als Außenlander gewertet.

## 7.8 DIE LANDUNG

7.8.1 Die Örtlichen Verfahren legen die Landeverfahren fest und geben die Funkfrequenz für die Landung an, die vorzugsweise die der Ziellinie sein sollte.

7.8.2 Gefährliche Manöver beim Anflug und nach Überquerung der Ziellinie müssen bestraft werden. Nach Überfliegen der Ziellinie oder Einfliegen in den Zielkreis muss der Teilnehmer unverzüglich landen.

7.8.3 Landungen nach Ende des gesetzlichen Tageslichtes sind nicht erlaubt. Nichtbefolgung wird bestraft.

**7.9 FLUGDOKUMENTATION** Jegliche Flugdokumentation einschließlich GNSS Aufzeichnungen, Listen überflogener Wendepunkte und Bescheinigungen über die Außenlandung müssen nach der Landung in einer Zeitspanne bei den Ausrichtern abgegeben werden, die in den Örtlichen Verfahren bestimmt ist. Die Ausrichter dürfen innerhalb eines Zeitraumes, der in den Örtlichen Verfahren vorgeschrieben ist, auch Sicherheitsdokumentationen (back-up) anfordern. Nichtbefolgung kann bestraft werden.

7.9.1 Das Herunterladen der igc-Dateien vom IGC-Flugdatenschreiber kann vom Wettbewerber selbst – ohne Überwachung durch den Ausrichter – vorgenommen werden. Diese Dateien können durch jegliche Datenvorrichtung oder –übertragung abgeliefert werden, die in den Örtlichen Verfahren definiert wurden. All diese Dateien sind zu beglaubigen, um sicherzustellen, dass sie nicht geändert wurden. Der Flugbericht, der alle Flüge des Tages abdeckt, muss im IGC-Flugdatenschreiber verbleiben, bis die Flüge von den Ausrichtern ausgewertet wurden.

## TEIL 8 WERTUNG UND STRAFEN

**8.1 WERTUNGSSYSTEME** Die Meisterschaften müssen nach einem der folgenden Wertungssysteme a., b., oder c. gewertet werden. Das für die Meisterschaft ausgewählte Wertungssystem ist in den Örtlichen Verfahren festzulegen.

- a. **1.000 Punkte Wertungssystem:** Die Bewertung ist in Punkten ausgedrückt. (Die höchste erreichbare Tageswertung beträgt 1.000 Punkte).

*Dieses ist das „klassische“, seit vielen Jahren in Meisterschaften genutzte System.*

- c. **Platzierungs-Wertungssystem:** Die Bewertung ist in Plätzen ausgedrückt. Die maximale Tagesplatzwertung ist 25.

*Das Platzierungs-Wertungssystem darf als primäres Wertungssystem zur Ermittlung der Meister genutzt werden.*

- d. **Vereinfachtes Wertungssystem:** Ein vom Computer unabhängiges, kostensparendes, sportliches und einfaches Wertungssystem.

- Grundidee:** 1. Ein gemessener Distanzkilometer gilt als ein Punkt.  
2. Die Geschwindigkeit wird mit einem Punkt pro km/h gewertet.

**8.1.1 Der Mannschaftspokal:** Dieser darf gleichzeitig für eine zusätzliche Rangeinstufung genutzt werden, aber nicht zur Ermittlung der individuellen Meister. Die Ausrichter geben in den Örtlichen Verfahren bekannt, ob ein Mannschaftspokal ausgeflogen wird.

*Mannschaftspokale wurden bei vorhergehenden Meisterschaften unter den Bezeichnungen „Welt-Mannschaftspokal“, „Welt-Segelflugpokal“ oder „Europäischer Segelflugpokal“ ausgeflogen. Die eigentlichen Meisterschaften unterliegen grundsätzlich der individuellen Rangfolge.*

## 8.2 GEMEINSAME REGELUNGEN

**8.2.1 Meisterschaftstag** Damit ein Tag als Meisterschaftstag gezählt werden kann:

- a. muss jedem Teilnehmer in der jeweiligen Klasse eine Startgelegenheit geboten worden sein, und zwar so rechtzeitig, dass er die Aufgabe des betreffenden Tages erfüllen konnte, und  
b. müssen mehr als 25% der Teilnehmer in der jeweiligen Klasse, die an diesem Tag einen Meisterschaftsstart hatten, eine Wertungsdistanz von mindestens 100 km fliegen (nach Anwendung eines eventuellen Handikaps).

**8.2.2 Tageswertung (tägliche Punkte)** Jedem Teilnehmer müssen an jedem Meisterschaftstag tägliche Punkte auf der Basis seiner persönlichen Leistung zugeteilt werden. Die Punkte eines jeden Wettbewerbers müssen auf die nächste volle Zahl gerundet werden, der Wert 0,5 wird aufgerundet.

**8.2.3 Vollender (Heimkehrer)** Alle Wettbewerber sind als „Vollender“ anzusehen, wenn sie nach Vollendung der Aufgabe das Ziel erreichen, auch nach Ablauf der festgelegten Zeit.

**8.2.4 Handikaps** Die Ausrichter bestimmen in den Örtlichen Verfahren, ob Handikaps genutzt werden. Handykaps sind nach Ziffer 8.3.2 anzuwenden:

- a. auf die Wertungsgeschwindigkeit des Wettbewerbers für Vollender von Renn- oder Geschwindigkeitsaufgaben, oder  
b. auf die Wertungsdistanz des Wettbewerbers.

*Handikapwertung wird nur für Meisterschaften der Clubklasse und der 20m-Doppelsitzerklasse angewandt. Handikaps sind, wenn sie genutzt werden, der neuesten IGC-Handikapliste oder einer anderen, von der IGC genehmigten Liste für die speziellen Meisterschaften zu entnehmen. Es wird vorausgesetzt, dass die leistungsfähigsten Segelflugzeuge die höchsten Handikaps bekommen. Die Liste aller Teilnehmer mit ihren Handikaps muss vor Beginn der Meisterschaft veröffentlicht werden.*

8.2.5 **Strafen** Disqualifizierte Flüge erhalten null Punkte für den Tag, sie müssen aber in die Punktbe-  
rechnung eingeschlossen werden. Jegliche Strafpunkte müssen von den Wertungspunkten des Wett-  
bewerbers nach deren Berechnung abgezogen werden, wie es dieser Vorschrift entspricht.

*Reduzieren die Strafpunkte die noch unausgewertete Tagesleistung des Wettbewerbers (z.B. Außen-  
landung am Punkt einer Luftraumverletzung), ist die Strafe vor der Punktberechnung anzuwenden.*

*Die entsprechende Strafe sollte bei jeder Luftraumverletzung angewendet werden (z.B. Überschrei-  
tung einer Höhenbegrenzung wird bei jeder Übertretung bestraft.).*

*Betragen die Tagespunkte nach Abzug aller Strafen weniger als Null, sollen sie als Null behandelt  
werden, es sei denn, 8.8.4 ist anzuwenden.*

8.2.6 **Gesamtpunkte** und endgültige Punkte müssen berechnet werden, indem die Punkte zusammen-  
gezählt werden, die täglich in dem angewandten Wertungssystem erworben wurden

### 8.3 DEFINITIONEN DER WERTUNGSPARAMETER

In den folgenden Tabellen steht:

**AA** für Aufgaben über festgelegte Gebiete (**A**ssigned **A**rea),

**CC** steht für pilotengewählte (**C**at's **C**radle) Aufgaben

**X** zeigt an, dass der Parameter genutzt wird (Wenn ein gegebener Parameter nicht genutzt wird,  
gilt er gleich Null.

**0** zeigt an, dass der Parameter gewählt werden darf (die Wahlmöglichkeiten sind in den Örtlichen  
Verfahren zu spezifizieren).

– zeigt an, dass der Parameter nicht genutzt wird.

### 8.3.1 Meisterschaftstage

Die Parameter, die für jeden Meisterschaftstag genutzt werden, sind:

	<b>Renn- aufgaben</b>	<b>Geschw. AA</b>	<b>Distanz AA</b>	
<b>Dt</b>	X	X	X	Aufgabendistanz, verkündet im Briefing, (nur zur Information)
<b>Td</b>	–	X	X	Festgelegte Aufgabenzeit, verkündet im Briefing, (in Rennen $T_d = 0$ )
<b>Dm</b>	X	X	X	Minimale Handikapdistanz, um den Tag gültig zu machen: gleich 100 km
<b>n1</b>	X	X	X	Teilnehmerzahl, die eine Handikapdistanz ( $D_h$ ) von mindestens $D_m$ erzielen
<b>n2</b>	X	X	–	Zahl der Vollender, schneller als $2/3$ Handikapgeschwindigkeit ( $V_h$ )
<b>N</b>	X	X	X	Zahl der Teilnehmer mit einem gültigen Wettbewerbsstart an diesem Tag
<b>Ho</b>	X	X	X	Niedrigstes Handikap aller Wettbewerber in dieser Klasse
<b>Do</b>	X	X	X	Größte korrigierte Distanz ( $D_c$ ) an diesem Tag
<b>Vo</b>	X	X	–	Höchste Handikapgeschwindigkeit eines Vollenders ( $V_h$ ) an diesem Tag
<b>To*</b>	X	X	–	Wertungszeit ( $T$ ) des Vollenders mit $V_h = V_o$ . Bei Gleichstand entscheidet die kürzere Zeit
<b>Pm</b>	X	X	X	1.000 Punkte System, maximal mögliche Tagespunkte, zu korrigieren durch Tagesfaktor
<b>Pdm</b>	X	X	X	1.000 Punkte System, maximal mögliche Distanzpunkte für den Tag
<b>Pvm</b>	X	X	–	1.000 Punkte System, maximal mögliche Geschwindigkeitspunkte für den Tag
<b>Pn</b>	X	X	X	Platzierungssystem, Zahl der möglichen Platzierungspunkte für den Tag
<b>F</b>	X	X	X	1.000 Punkte System, Tagesfaktor
<b>Day</b>	X	X	X	Ist der Tag kein Meisterschaftstag (siehe 8.2.1) sind alle Punkte = 0, ausgenommen 8.2.5, wenn eine Strafe erteilt wird

\* = Parameter „To“ findet keine Anwendung, wenn niemand die Aufgabe vollendet

### 8.3.2 Wettbewerber

Die Parameter, die für die Bewertung aller Wettbewerber genutzt werden, sind:

	<b>Renn- aufga- ben</b>	<b>Geschw · AA</b>	<b>Distanz AA</b>	
D	6.3.1	.2	.4	Wertungsdistanz des Wettbewerbers, ermittelt wie in Ziffer 6.3 definiert
H	X	X	X	Handikap des Wettbewerbers, wenn Handikap angewendet wird, sonst H = 1
Dh	X	X	X	Handikapdistanz des Wettbewerbers = D x Ho/H
Dg	–	0	0	Gerade Entfernung des Wettbewerbers zum Ziel (bei Anwendung der Außenlandestrafe)
M	–	0	–	Außenlandestrafe (Distanzreduzierung), bei Anwendung $M = \frac{1}{2} Dg \times Ho/H$ ; sonst M = 0
M	–	–	0	Außenlandestrafe (Distanzreduzierung), bei Anwendung $M = 0,2 \times Dh + \frac{1}{2} Dg \times Ho/H$ ; sonst M = 0
T	X	X	–	Wertungszeit des Vollenders = verstrichene Zeit zwischen seiner Abflug und Zielzeit, oder festgelegte Aufgabenzeit (Tc), jeweils die längere,
Dc	X	–	–	Korrigierte Distanz des Wettbewerbers = Dh
Dc	–	X	X	Korrigierte Distanz des Wettbewerbers = Dh - M
Pd	X	X	X	1.000 Punkte System, Distanzpunkte des Wettbewerbers
V	X	X	–	Wertungsgeschwindigkeit des Vollenders = D/T
Vh	X	X	–	Handikapgeschwindigkeit des Vollenders = D/T x Ho/H
Pv	X	X	–	1.000 Punkte System, Geschwindigkeitspunkte des Vollenders
S	X	X	X	Tageswertung des Wettbewerbers, ausgedrückt in Punkten, Kilometern oder Plätzen

#### Hinweise für Auswerter:

Bevor die Ziellinie schließt, soll, um vorläufige Ergebnisse bereit zu haben, davon ausgegangen werden, dass noch nicht registrierte Wettbewerber Vollender sind, mit  $Dh \geq Dm$  und  $Vh = Vo$ . Sie dürfen aber nicht in der Rangliste erscheinen.

Der Wert von „M“ sollte in den Örtlichen Verfahren festgeschrieben werden.

## 8.4 1.000 PUNKTE WERUNGSSYSTEM

### 8.4.1 Rennaufgaben

#### a. Tagesparameter:

$P_m$  = der kleinste Wert von 1.000, oder  $(5 \times D_o) - 250$ , oder  $(400 \times T_o) - 200$

$F$  = der kleinere Wert von 1 und  $(1,25 \times n_1/N)$

$P_{vm}$  =  $2/3 (n_2/N) \times P_m$

$P_{dm}$  =  $P_m - P_{vm}$

*Die maximale Punktzahl für den Tag ist kleiner als 1.000, wenn die Aufgabe kürzer als 250 km ist oder die Wertungszeit des Tagessiegers weniger als 3 Stunden beträgt, mit der Konsequenz, dass Wertungslücken auf vier Punkte pro Kilometer und 11 Punkte pro Minute begrenzt sind.*

*Gibt es keine Vollender, dann ist  $P_m$  der kleinere Wert von 1.000 oder  $(5 \times D_o) - 250$*

#### b. Punkte des Wettbewerbers:

(i) Für jeden Vollender:

$P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$

$P_d = P_{dm}$

Ausgenommen, wenn  $V_h < 2/3 V_o$ , dann ist  $P_v = 0$

(ii) Für jeden Nichtvollender (Außenlander):

$P_v = 0$

$P_d = P_{dm} \times (D_c / D_o)$

(iii) **S = F x (Pv + Pd)**

*Wenn nahezu alle Wettbewerber im Ziel landen, wird ein Teilnehmer mit 2/3 der besten Geschwindigkeit ungefähr 1/3 der Punkte erhalten. Alle Nichtvollender (Außenlander) werden weniger Punkte im Verhältnis zu der von ihnen geflogenen Distanz erhalten*

#### 8.4.2 Geschwindigkeitsaufgaben

a. Tagesparameter:

$$\begin{aligned} P_m &= \text{der kleinste Wert von: } 1.000 \text{ oder: } (5 \times D_o) - 250, \text{ oder: } (400 \times T_o) - 200 \\ F &= \text{der kleinere Wert von } 1 \text{ und } (1,25 \times n_1/N) \\ P_{vm} &= 2/3 (n_2/N) \times P_m \\ P_{dm} &= P_m - P_{vm}. \end{aligned}$$

*Die maximale Punktzahl für den Tag ist kleiner als 1.000, wenn die Aufgabe kürzer als 250 km ist oder die Wertungszeit des Tagessiegers weniger als 3 Stunden beträgt, mit der Konsequenz, dass Wertungslücken auf vier Punkte pro Kilometer und 11 Punkte pro Minute begrenzt sind.*

*Gibt es keine Vollender, dann ist  $P_m$  der kleinere Wert von 1.000 oder  $(5 \times D_o) - 250$*

b. Punkte des Wettbewerbers:

(i) Für jeden Vollender:

$$\begin{aligned} P_v &= P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o) \\ P_d &= P_{dm} \end{aligned}$$

Ausgenommen, wenn  $V_h < 2/3 V_o$ , dann ist  $P_v = 0$   
Wenn  $D_c < 2/3 D_o$ , dann ist  $P_d = P_{dm} \times D_c / (2/3 D_o)$

(ii) Für jeden Nichtvollender (Außenlander):

$$\begin{aligned} P_v &= 0 \\ P_d &= P_{dm} \times (D_c / D_o) \end{aligned}$$

(iii) **S = F x (Pv + Pd)**

*Wenn nahezu alle Wettbewerber im Ziel landen, wird ein Teilnehmer mit 2/3 der besten Geschwindigkeit ungefähr 1/3 der Punkte erhalten. Alle Nichtvollender (Außenlander) werden weniger Punkte im Verhältnis zu der von ihnen geflogenen Distanz erhalten*

#### 8.4.3 Distanzaufgaben

a. Tagesparameter:

$$\begin{aligned} P_m &= \text{der kleinste Wert von: } 1.000 \text{ oder: } (5 \times D_o) - 250; \\ F &= \text{der kleinere Wert von } 1 \text{ und } (1,25 \times n_1/N); \end{aligned}$$

*Die maximale Punktzahl für den Tag ist kleiner als 1.000, wenn die Aufgabe kürzer als 250 km ist, mit der Konsequenz, dass Wertungslücken auf vier Punkte pro Kilometer begrenzt sind.*

c. Punkte des Wettbewerbers:

$$\mathbf{S = F \times P_m \times D_c / D_o}$$

Alle Wettbewerber erhalten Punkte im Verhältnis zu der von ihnen geflogenen Wertungsdistanz.

## 8.5 PLATZIERUNGS-WERTUNGSSYSTEM

- 8.5.1 Jeder Wettbewerber erhält primär Tagespunkte nach dem 1.000 Punkte- Wertungssystem. Dann werden ihm entsprechend seines Ranges in der Tageswertung „Platzierungspunkte“ zugeteilt.
- 8.5.2 Die maximal zu vergebenden Platzierungspunkte ( $P_n$ ) sollen die jeweils geringeren sein von:
- 20 Punkte, oder
  - die Zahl der Hälfte der Wettbewerber, die an diesem Tag einen gültigen Wettbewerbsstart hatten, oder
  - Die Zahl der Wettbewerber, die an diesem Tag eine Handikapdistanz ( $D_h$ ) von mindestens  $D_m$  erfliegen haben.
- 8.5.3 Dem Tagessieger wird die Platzierungswertung entsprechend ( $P_n + 5$ ) zugeteilt; der Zweitplatzierte erhält ( $P_n + 2$ ); der Drittplatzierte ( $P_n - 1$ ); der Viertplatzierte ( $P_n - 3$ ); und jeder weiterhin folgende Wettbewerber einen Platzierungspunkt weniger. Der Wettbewerber auf dem letzten ( $P_n$ ) Wertungsplatz erhält einen Punkt.
- 8.5.4 Wettbewerber, die ihre Aufgabe erfüllen, jedoch hinter dem Teilnehmer auf dem letzten Wertungsplatz ( $P_n$ ) eingestuft sind, erhalten jeder einen Platzierungspunkt.

*Die Platzierungspunkte für die ersten 20 Wettbewerber eines Tages sind demnach 25, 22, 19, dann 17, 16, 15 und hinunter bis 1 für jeden Vollender und null Punkte für die anderen Wettbewerber der Klasse. (Dieses Beispiel setzt voraus dass 40 oder mehr Wettbewerber einen gültigen Wettbewerbsstart und 20 oder mehr Wettbewerber eine Wertungsstrecke von mindestens 100 km hatten).*

- 8.5.5 Im Falle eines Gleichstandes zwischen zwei oder mehr Wettbewerbern erhalten alle gleichstehenden die gleichen Platzierungspunkte (als wenn sie allein auf ihrem Platz wären). Die Platzierungspunkte der nachrangigen Wettbewerber bleiben unverändert.
- Wenn beispielsweise drei Wettbewerber gemeinsam auf dem dritten Platz liegen, werden sie alle als Dritte bewertet. Der nächste in der Tageswertung folgende Wettbewerber erhält die Punkte für Platz 6.*
- 8.5.6 Wettbewerber, die an dem Tag keinen gültigen Wettbewerbsstart hatten, die bei der ersten Einstufung nicht mehr als null Punkte erhielten, oder die für den Tag disqualifiziert wurden, erhalten keine Platzierungspunkte.

## 8.6 VEREINFACHTES WERTUNGSSYSTEM

- 8.6.1 Alle Teilnehmer müssen nach ihrer Tagesleistung der Durchschnittsgeschwindigkeit und der zurückgelegten Distanz bewertet werden.
- 8.6.2 Als Grundlage dienende Idee
- Ein Kilometer gemessene Distanz wird als ein Punkt gerechnet ( $P_d$ )
  - Die Geschwindigkeit wird mit einem Punkt pro km/h berechnet ( $P_v$ )
  - Ein Geschwindigkeitsfaktor (V-Faktor) zwischen 1 und 3 ( $V_f$ ) soll genutzt werden, 1 bis 250 km, 2 von 251 bis 500 km, 3 für mehr als 500 km
- 8.6.3 Teilnehmern, die eine Aufgabe vollenden, ist eine Punktzahl ( $P$ ) zu geben, die  $P = P_d + V_f \times P_v$  entspricht
- 8.6.4 Teilnehmern, die ihre Aufgabe nicht vollenden, ist die Punktzahl  $P = P_d$  zu geben

## 8.7 MANNSCHAFTSPOKAL (TEAM CUP)

- 8.7.1 Jede nationale Mannschaft, die mindestens aus zwei Segelfliegern bestehen soll, muss täglich bewertet werden nach dem Durchschnitt der relativen Punkte aller ihrer Wettbewerber, die an diesem Tag einen gültigen Wettbewerbsstart hatten. Dabei ist das primäre Wertungssystem zugrunde zu legen.
- 8.7.2 Relative Punkte sind als Punkte des Wettbewerbers, dividiert durch die Punkte des Tagessiegers und multipliziert mit 1.000, definiert.

## 8.8 STRAFEN UND DISQUALIFIKATIONEN

- 8.8.1 Der Meisterschaftsdirektor muss bei Verletzungen der oder bei Nicht-Übereinstimmung mit den Regeln oder Örtlichen Verfahren Strafen verhängen. Die Strenge der Strafen reicht je nach Schwere des Vergehens vom Minimum der Warnung bis zur Disqualifikation. Die vom Meisterschaftsdirektor verhängten Strafen müssen denen entsprechen, die in der Aufstellung der Standardstrafmaße unter Ziffer 8.9 veröffentlicht sind.
- a. 1.000 Punkte-Wertungssystem – die Strafen finden direkte Anwendung.
  - b. Platzierungs-Wertungssystem – Die Strafen werden angewendet wie für das primär genutzte Wertungssystem
  - c. Vereinfachtes Wertungssystem – die anzuwendende Strafe entspricht einem Punkt/Vf (Geschwindigkeitsfaktor) für jeden Punkt in der Tabelle
- 8.8.2 Verstöße, die nicht in dieser Liste aufgeführt sind, dürfen nach Maßgabe des Meisterschaftsdirektors in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Sporting Code, Allgemeiner Teil, Ziffer 5.2 bestraft werden.
- 8.8.3 Strafen müssen in dem Wertungsbogen des Tages aufgelistet werden, an dem sie ausgesprochen wurden.
- 8.8.4 Wird eine Strafe an einem Tag verhängt, der nicht die Erfordernisse eines Meisterschaftstages erfüllt, (8.2.1), oder an neutralisierten Tagen, oder während der Trainingswoche, muss sie der Gesamtpunktzahl des Wettbewerbers hinzugefügt werden.
- Diese Regel ist zur Anwendung auf Strafen gedacht, die aus disziplinarischen oder Sicherheitsgründen und nicht wegen technischer Vergehen verhängt wurden.*
- 8.8.5 Ein Wettbewerber, der disqualifiziert wurde, muss seine Sportlizenz entsprechend Sporting Code, Allgemeiner Teil, Ziffer 5.3, zurückgeben.

### 8.9 LISTE ANERKANTER STRAFEN

Art des Vergehens	Erstes Verg.	Folgende Verg.	Höchststrafe
Über-/Untergewicht (W) in kg	W x 2 Pkte	n x W x 2 Pkte	n x W x 2 Pkte
<b>Falsche, zu späte oder fehlende Informationen</b>			
Dokumente nicht vollständig	Kein Start	Kein Start	Kein Start
Eingangstest nicht vollständig	Kein Start	Kein Start	Kein Start
Übermittlung der Abflugzeit > 30 Min nach Abflug	Verwarnung	10 Pkte	25 Pkte
Übermittelte Abflugzeit ist falsch	Verwarnung	10 Pkte	25 Pkte
Wechsel des FR ohne Information an Ausrichter	10 Pkte	20 Pkte	25 Pkte
Unkorrekte FR-Einstellung (Zeitabstände zwischen Positionsmarken > 10 Sekunden)	Verwarnung	10 Pkte	25 Pkte
Verspätete Abgabe der Dokumentation (FR, Außenlandebescheinigung u.a.) > 30 Minuten	Verwarnung	10 Pkte	25 Pkte
Zu späte Abgabe der Zweitedokumentation > 60 Min.	Verwarnung	10 Pkte	25 Pkte
Außenlandebericht nicht vollständig	Verwarnung	10 Pkte	25 Pkte
Manipulation an der Verfolgungs- (Tracking) ausrüstung			
<b>Falscher Abflug</b>			
Zwischen 0 und 0,5 km von der Abfluglinie	50 Pkte	50 Pkte	50 Pkte
Mehr als 0,5 km von der Abfluglinie	ungültig	ungültig	ungültig
Gültiger Abflug am falschen Abflugpunkt	100 Pkte	100 Pkte	100 Pkte
<b>Falsche Beurkundung der Wendepunkte oder Gebiete</b>			
Weniger als 0,5 km von der Begrenzung des Wendepunktes oder Gebietes entfernt	50 Pkte	50 Pkte	50 Pkte ts
Mehr als 0,5 km von der Begrenzung des Wendepunktes oder Gebietes entfernt	Nicht erreicht	Nicht erreicht	Nicht erreicht
<b>Gefährliches und risikoreiches Fliegen</b>			
Wolkenflug oder unerlaubter Kunstflug (Ziffer 5.1)	100 Pkte	Disqual. Tag	Disqualifikation
Kreisen in falscher Richtung in örtlicher Zone	Verwarnung	(n-1) x 25 Pkte	Disqualifikation
Kreisen in der Abflugzone	Verwarnung	(n-1) x 25 Pkte	Disqualifikation
F-Schlepp: Ausklinken zu früh oder zu spät	Verwarnung	(n-1) x 25 Pkte	Disqualifikation
F-Schlepp: Hochziehen vor dem Ausklinken	Verwarnung	Disqual. Tag	Disqualifikation
Ziel: Überflug unterhalb Höhenbegrenzung	Verwarnung	(n-1) x 25 Pkte	Disqualifikation
Ziel: Risikoreiche Flugmanöver	Verwarnung	(n-1) x 25 Pkte	Disqualifikation
Landung: Falsches Landefeld	Verwarnung	(n-1) x 25 Pkte	Disqualifikation
Fliegen oberhalb der im Briefing festgelegten Höhe (Sporthöhe), wenn Überschreitung < 100m	1 Pkt/Meter	n Pkte/Meter	Disqual. Tag
Fliegen oberhalb der im Briefing festgelegten Höhe (Sporthöhe), wenn Überschreitung > 100m	Landung an diesem Punkt	Disqual. Tag	Disqualifikation
Abflug oberhalb der Höhenbegrenzung	1 Pkt/Meter	n Pkte/Meter	Disqual. Tag
Einflug in verbotenen Luftraum, vertikal oder horizontal	Landung an diesem Punkt	Disqual. Tag	Disqualifikation
Landung nach gesetzlichem Tagesende	10 Pkte/Minute	Disqual. Tag	Disqualifikation
<b>Betrug oder Fälschung der Dokumente</b>			
Fälschung der Dokumente	Disqualifikation	Disqualifikation	Disqualifikation
Versuch, von einem nicht teilnehmenden Luftfahrzeug fremde Hilfe bei der Aufwindsuche zu finden	Disqual. Tag	Disqualifikation	Disqualifikation
<b>Andere Verstöße</b>			
Fliegen unter Alkoholeinfluss	Disqual. Tag	Disqualifikation	Disqualifikation
Zu spätes Anlassen des Motors nach dem Ausklinken	Warnung	(n-1 x 25 Punkte)	Disqualifikation
Positive Dopingkontrolle	FAI-Regelung	FAI-Regelung	FAI-Regelung
Flügelspanweite in 20m-DS-, 18m, 15m-, Std.-, Club- und Weltklasse (#)	1 Pkt/cm	1 Pkt/cm	1 Pkt/cm

(#) Wenn die Spannweite eines Segelflugzeugs der o.a. Klassen das festgelegte Maß übersteigt, muss eine bestimmte Menge an Strafpunkten von der Tageswertung abgezogen werden. Die Menge der täglichen Strafpunkte wird festgestellt, indem 0,3 cm von der gemessenen Überspannweite abgezogen werden. Der verbleibende Wert wird auf die nächste volle Zentimeterzahl auf- oder abgerundet.

- Beispiele:(i) Eine Überspannweite von 2,7 cm führt zu den Strafpunkten  $2,7 - 0,3 = 2,4$ , die auf 2 Strafpunkte abgerundet werden.
- (ii) Eine Überspannweite von 3,9 cm führt zu den Strafpunkten  $3,9 - 0,3 = 3,6$ , die auf 4 Strafpunkte aufgerundet werden.

## TEIL 9 BESCHWERDEN UND PROTESTE

### 9.1 BESCHWERDEN

- 9.1.1 Der Zweck einer Beschwerde ist es, ohne die Notwendigkeit eines Protestes eine Korrektur herbeizuführen.
- 9.1.2 Vor den Meisterschaften darf von einer NAC eine Beschwerde eingereicht werden. Diese darf sich nur gegen Fehlverhalten der ausrichtenden NAC hinsichtlich des Meldeverfahrens oder die Annahme bzw. Ablehnung einer Teilnahme richten. Eine Kopie dieser Beschwerde muss sofort dem FAI Generalsekretär zugestellt werden, der den Präsidenten der IGC informiert.
- 9.1.3 Jederzeit während der Meisterschaft darf der Mannschaftsführer dem Meisterschaftsdirektor oder dem dafür vorgesehenen Funktionär eine Beschwerde einreichen. Eine solche Beschwerde muss unverzüglich behandelt werden.
- 9.1.4 Hat ein Teilnehmer keinen eigenen Mannschaftsführer, darf er die Beschwerde selbst einreichen.

### 9.2 PROTESTE

- 9.2.1 Gegen die Meisterschaftsregeln dürfen keine Proteste eingelegt werden.
- 9.2.2 Ein Protest gegen die Entscheidung über eine Beschwerde, wie oben unter 9.1.2 beschrieben, muss vor dem Beginn der Eröffnungszeremonie der Meisterschaft eingereicht werden.
- 9.2.3 Die Höhe der Protestgebühr ist in den Örtlichen Verfahren festzulegen. Die Gebühr wird zurückgezahlt, wenn dem Protest stattgegeben oder er vor der Verhandlung der Jury zurückgezogen wird.
- 9.2.4 Ist ein Teilnehmer mit einer Strafe oder mit der Entscheidung über eine Beschwerde während der Meisterschaft nicht zufrieden, hat er das Recht auf einen Protest.
- a. Ein derartiger Protest muss schriftlich in Englisch abgefasst sein und die folgenden Elemente enthalten:
    - (i) Er muss sich auf die Entscheidung beziehen, gegen die der Protest gerichtet ist;
    - (ii) Er muss die Gründe für den Protest enthalten;
    - (iii) Er muss die Abhilfe beschreiben, die der Protest bewirken soll.
  - b. Der Mannschaftsführer muss einen Protest dem Meisterschaftsdirektor oder dem zuständigen Funktionär zusammen mit der Protestgebühr innerhalb von 14 Stunden (zwei Stunden am letzten Tag) nach Veröffentlichung der Regelung oder Entscheidung übergeben, gegen die protestiert wird.
  - c. Hat ein Teilnehmer keinen eigenen Mannschaftsführer, darf er den Protest selbst einreichen.

- 9.3 BEHANDLUNG DER PROTESTE** Der Meisterschaftsdirektor muss den Protest unverzüglich dem Jurypräsidenten zuleiten
- a. Der Präsident der Jury muss innerhalb von 24 Stunden nach Erhalt des Protestes vom Direktor (am letzten Tag so schnell wie möglich) eine Sitzung der Internationalen Jury anberaumen.
  - b. Die Jury muss in jeder Protestangelegenheit beide Seiten hören und die entsprechenden FAI Regelungen und die Meisterschaftsregeln korrekt anwenden. Für die Verhandlung des Protestes muss der Jury der Zugang zu allen Personen und Informationen offen stehen, die bei den Beratungen hilfreich sein können.
  - c. Der Meisterschaftsdirektor ist an die Beschlüsse der Internationalen Jury gebunden.
- 9.4 RECHTSMITTEL** Eine NAC kann in Übereinstimmung mit dem FAI Sporting Code, Allgemeiner Teil, Kapitel 9, gegen die Entscheidung der Internationalen Jury Berufung einlegen

## TEIL 10 ERGEBNISSE UND PREISVERLEIHUNG

### 10.1 ERGEBNISSE

#### 10.1.1 Definition des Status der Ergebnisse:

- a. Leistung: Ergebnisse der Teilnehmer, ausgedrückt in Distanz, Geschwindigkeit oder Zeit, ihre Veröffentlichung auf Monitoren ist ausreichend.
- b. Vorläufige Ergebnisse: Leistung, ausgedrückt in Punkten vor der Beurkundung. Die Veröffentlichung auf Monitoren ist ausreichend.
- c.- Inoffizielle Ergebnisse: Vorläufige Ergebnisse nach Beurkundung der Flugnachweise aller Teilnehmer der Klasse unter Einbeziehung von Strafen.
- d.- Endgültige Ergebnisse: Inoffizielle Ergebnisse nach Ablauf der Protestzeit und nachdem alle Proteste abschließend behandelt wurden.

#### 10.1.2 Alle inoffiziellen und endgültigen Ergebnisse sind unverzüglich zu veröffentlichen, wobei ihr Status, die Uhrzeit der Veröffentlichung und die Rangfolge der Teilnehmer entsprechend ihrer Tagesleistung deutlich erkennbar sein müssen. Inoffizielle Ergebnisse müssen die Ablauffrist für Proteste aufzeigen und - wie auch die endgültigen Ergebnisse – vom Meisterschaftsdirektor oder seinem zuständigen Vertreter unterschrieben sein.

*Leistung und Vorläufige Ergebnisse sollten so schnell wie möglich veröffentlicht werden, um die Aufmerksamkeit der Medien, Öffentlichkeit und Wettbewerbsteilnehmer für die Meisterschaftsergebnisse zu steigern.*

#### 10.1.3 Die Gesamtpunkte der Meisterschaft dürfen erst endgültig werden, nachdem die Jury ihre Arbeit eingestellt hat. Sie sind vor der Siegerehrung zu veröffentlichen.

### 10.2 SIEGEREHRUNG

#### 10.2.1 Bei der Schlusszeremonie sollten in jeder Klasse die Nationalflaggen der Staaten, denen die Wettbewerber angehören, die Erster (Meister), Zweiter und Dritter wurden, gehisst und die Nationalhymnen der Nationen, denen die Meister angehören, gespielt werden. In den Örtlichen Verfahren ist festzulegen, welche Flaggen und/oder Tonträger von den Teilnehmern mitzubringen sind.

#### 10.2.2 Die FAI verleiht in jeder Meisterschaftsklasse je eine Gold-, Silber- und Bronzemedaille an die Erst-, Zweit- und Drittplatzierten.

- a. Bis zu zehn Diplome werden an das erste Drittel der Wettbewerber einer jeden Klasse verliehen.
- b. Verleiene Wanderpokale müssen von den Gewinnern aufbewahrt werden, bis sie bei der nächsten Meisterschaft wieder ausgeflogen werden.
- c. Die Ausrichter müssen Preise mindestens an die vorderen 25% der Segelflugzeugführer in jeder Klasse vergeben, sowie Erinnerungsmedaillen oder -abzeichen an alle Teilnehmer, Helfer und Funktionäre.
- d. Kleine Preise dürfen an die Tagessieger gegeben werden.

#### 10.2.3 Es gibt nur einen Meister in jeder Klasse. Wenn zwei oder mehr Segelflugzeugführer nach dem letzten Meisterschaftstag die gleiche Punktzahl haben, muss die Reihenfolge zwischen ihnen durch die Tagesergebnisse entschieden werden. Der Segelflugzeugführer mit den meisten Tagessiegen wird Meister. Besteht weiter ein Unentschieden, wird der Segelflugzeugführer mit den meisten zweiten, dritten usw. Tagesplätzen zum Meister gekürt.

## TEIL 11 ÖRTLICHE VERFAHREN

Ausrichter von Meisterschaften müssen diese Richtlinien für ihre Örtlichen Verfahren befolgen. Jedes einzelne Örtliche Verfahren ist durch die entsprechende Ziffer im Annex A gekennzeichnet.

Die Einzelheiten in **Teil A Meisterschaft Details** müssen komplettiert werden.

Die Örtlichen Verfahren müssen vor ihrer Veröffentlichung der IGC Arbeitsgruppe „Annex A“ als einzelnes Dokument zur Genehmigung zugestellt werden. Um diesen Vorgang zu ermöglichen, müssen sie der Arbeitsgruppe mindestens sechs Monate vor dem Tag der Eröffnungsfeier zugestellt werden.

Die Örtlichen Verfahren sollten vor ihrer Genehmigung an keiner öffentlichen Stelle, auch nicht auf der Webseite, veröffentlicht werden. Damit soll Verwirrung für den Fall vermieden werden, dass als Teil des Genehmigungsvorganges Änderungen verlangt werden müssen.

Die IGC muss die Ernennung der Jury und der Stewards (Sportkommissare) genehmigen.

Nach ihrer Genehmigung dürfen die Örtlichen Verfahren als Einzeldokument veröffentlicht werden, oder auch eingearbeitet in die Regeln des Annex A, wobei dann jedes Örtliche Verfahren in deutlich unterscheidbarer Schrift hinter der entsprechenden Regel des Annex A aufgeführt sein muss.

### A EINZELHEITEN ZUR MEISTERSCHAFT

#### Name der Veranstaltung

#### Ort der Veranstaltung

#### Zeitplan

Termin für vorläufige Anmeldungen:  
Termin für endgültige Anmeldungen 3.4.1  
Schlusstermin für Klassenwechsel 3.4.3 b  
Schlusstermin für die Zulassung neuer GNSS Flugdatenschreiber 5.4.a  
Schließung des Flugplatzes für Trainingsflüge  
Inoffizielles Training  
Registrierungsperiode 3.5.1/3.5.2  
Offizielles Training 1.2.3  
Erstes offizielles Briefing für Mannschaftsführer (Team Captains):  
Schlusstermin für Wechsel in der Konfiguration 4.1.2 b  
Eröffnungszeremonie 1.2.3  
Meisterschaftsflüge 1.2.3  
Abschiedsfeier für Teilnehmer 1.2.3:  
Abschlusszeremonie und Siegerehrung:1.2.3

#### Namen und Funktionen der Ausrichterpersonals

Direktor der Meisterschaft:  
Stellvertreter des Direktors:  
Sportleiter (verantwortlich für die Aufgabenstellung)  
Verantwortlicher für Auswertung:  
:

## **Internationale Jury**

Präsident:

Mitglieder:

## **Stewards – Sportkommissare**

Chefsteward

Stewards

## **Adressen für Schriftverkehr und Teilnehmermeldungen**

### **B ALLGEMEIN**

- 1.1 Zusätzliche Ziele der Meisterschaften
- 1.3.1 Meisterschaftsklassen
- 1.4.1 Zusätzliche Sicherheitsregeln
- 1.4.3 Nationale Forderungen für Dopingtests

### **C NATIONALE MANNSCHAFTEN**

- 3.4.2 Nenngebühren
- 3.4.3 a. Erlaubte Höchstteilnehmerzahl pro NAC
- 3.4.3 c. Höchstteilnehmerzahl insgesamt
- 3.4.3 c. Verfahren bei mehr als 50 Wettbewerber in einer Klasse
- 3.5.4 a. Zusätzlich verlangte Dokumentation
- 3.5.4 b. Dokumente, die an Bord mitgeführt werden müssen
- 3.6.1 Verlangte Deckungssumme für Haftpflichtversicherung

### **D TECHNISCHE ERFORDERNISSE**

- 4.1.1 *Bem.* Vorgeschriebene zusätzliche Ausrüstung
- 4.1.2 b. Instrumente, die ausgebaut werden müssen
- 4.1.2 *Bem.* Markierungen zur besseren Erkennbarkeit
- 4.1.2 *Bem.* Mitführung von GNSS Datenübermittlern für öffentliche Darstellung
- 4.2.2 *Bem.* Wiegeverfahren für Segelflugzeuge

### **E ALLGEMEINE FLUGVERFAHREN**

- 5.2 Maßeinheiten
- 5.3.1 a. Funkverkehr für Kontakte mit Flugsicherungsdiensten
- 5.3.1 b. Erfordernisse für Datenübertragung
- 5.3.1. c. Funkfrequenzen für die Meisterschaften
- 5.3.1. d. Zugewiesene Flugfunkfrequenzen für die Sicherheit

### **F AUFGABEN**

- 6.1 Aufgaben die gestellt werden

## **G MEISTERSCHAFTSVERFAHREN**

- 7.1 d. Vorschriften für das Ablassen von Wasserballast vor dem Start
- 7.2.2** Grenzen des Meisterschaftsflugplatzes
- 7.3.2 Startverfahren für Motorsegler
- 7.3.3 *Bem.* Gebiete, in denen andauernder Kreisflug verboten oder nur in einer vorgeschriebenen Richtung erlaubt ist
- 7.4.2 Arten und Definitionen der Abflüge, die genutzt werden sollen
- 7.4.3 a. Funkverfahren für den Abflug
- 7.4.3 b. Höhenverfahren für Abflüge
- 7.4.5 Erfordernisse für die Markierungstaste
- 7.4.5 a. Zeitabstand zwischen den Abflügen bei Nutzung der Markierungstaste
- 7.6.1 Grenzen des Meisterschaftsgebietes
- 7.6.2 a. Instruktionen für wirkliche Außenlandungen
- 7.6.4 Vorkehrungen und Erfordernisse für Rückholung per F-Schlepp
- 7.7.1 Arten und Definitionen der Zielüberflüge, die genutzt werden sollen
- 7.7.1 a. Minimale und maximale Flughöhe über der Ziellinie
- 7.7.1 b. Minimale und maximale Flughöhe über dem Zielkreis
- 7.7.3 a. Verfahren für den Zielüberflug
- 7.8.1 Verfahren für die Landung
- 7.9 Abgabe der Flugdokumentation

## **H PUNKTWERTUNG**

- 8.1 Art des Wertungssystems
- 8.1.1 Wertung für den Mannschaftspokal
- 8.2.4 Liste der Handikapfaktoren
- 8.3.2 Strafe (Punktabzug) für Außenlandungen (M)

## **I PROTESTE**

- 9.2.3 Höhe der Protestgebühr

## **J ABSCHLUSSZEREMONIE UND SIEGEREHRUNG**

- 10.2.1 Bestimmungen zu Flaggen, Schallplatten und Tonbändern

## **EINGANGSÜBERPRÜFUNG (KONFIGURATIONS-CHECK) FÜR DIE PW-5**

Ein Zweck der Weltklasse und des Weltklasse-Segelflugzeugs ist es, allen Teilnehmern eines Wettbewerbes die gleichen Chancen zu bieten.

Das Weltklasse-Segelflugzeug ist gegenwärtig (Januar 2002) die PW-5, entworfen und hergestellt in Polen. Es wurde von der FAI-IGC im März 1994 ausgewählt aufgrund der Ergebnisse eines Konstruktions- und Prototyp-Wettbewerbs in Oerlinghausen, Deutschland, September/Okttober 1992.

Die PW-5 wird ihren Status als Weltklasse-Segelflugzeug bis März 2009 beibehalten, das heißt, für 15 Jahre seit der Musterzulassung in März 1994, es sei denn, eine oder mehrere der Bedingungen der Vereinbarung zwischen FAI und der Warschauer Universität für Technologie (September 1997) ist/sind nicht länger erfüllt.

Wie von der FAI-IGC verlangt, ist die PW-5 von der Polnischen Lufttüchtigkeitsbehörde voll zugelassen auf der Basis der Forderungen nach, Kategorie U, JAR-22, Wolkenflug und beschränkter Kunstflug erlaubt.

Die Begrenzungen nach dem Flughandbuch lauten:

Höchstzulässiges Abfluggewicht:	300 kg
Maximales Leergewicht:	190 kg
Maximale Zuladung im Cockpit:	110 kg
Mindestgewicht für Segelflugzeugführer + Fallschirm:	55 kg

Eine allgemeine Beschreibung des Luftfahrzeuges einschließlich einer Dreiseitenansicht ist im Flughandbuch, Seiten 1.3 und 1.4, enthalten.

Die PW-5 wird gegenwärtig (Januar 2002) von zwei Herstellungsbetrieben gefertigt, die beide in Polen liegen: PZL Swidnik (seit 1994) und PZL Bielsko 1 (seit 2000). Die beiden Versionen haben einige unterschiedliche Merkmale und Zubehörteile, doch sind die äußere Geometrie und die Gewichte der Segelflugzeuge gleich, wie von der FAI spezifiziert.

### **TECHNISCHE ÜBERPRÜFUNG**

Um sicherzustellen, dass an ein und demselben Wettbewerb teilnehmende Segelflugzeuge die gleichen Flugleistungen aufweisen, müssen zwei grundlegende Überprüfungen durchgeführt werden:

1. Eine Überprüfung der äußeren Geometrie, mit dem Ziel zu bestätigen, dass Umriss, Größe und Zustand der äußeren Oberfläche der Segelflugzeuge gleich sind, so dass der Luftstrom über die äußeren Oberflächen die gleichen charakteristischen Merkmale aufweist; und
2. Eine Überprüfung der Gewichte des Segelflugzeugs mit dem Ziel sicherzustellen, dass das Abfluggewicht aller Segelflugzeuge gleich ist.

Entsprechend Annex A des Sporting Code: „Jedes Segelflugzeug ist den Ausrichtern mindestens 72 Stunden vor dem Briefing am ersten Meisterschaftstag für eine Eingangsüberprüfung zugänglich zu machen und zwar in der Konfiguration, in der es fliegen wird. Diese Konfiguration muss während der gesamten Meisterschaft unverändert beibehalten werden.“

## 1. Überprüfung der Geometrie

Die folgenden Überprüfungen der Geometrie sollten durchgeführt werden:

**Flügel-Spannweite** Der Sollwert von 13.440 mm muss überprüft werden, eine vernünftige Toleranz gegenüber thermischen Effekten eingeschlossen. Die Vermessung muss in Übereinstimmung mit dem Sporting Code – Teil 3, Ziffer 7.1.3, durchgeführt werden.

**Flügelprofil** Schablonen hoher Präzision sind vorhanden, mit denen die Profilformen an drei verschiedenen Stellen entlang der Spannweite eines jeden Flügels überprüft werden können.

**Verkleidung am Flügel-Rumpfübergang** Eine Schablone ist vorhanden, um damit die korrekte Größe und Form der Verkleidung an der Flügelhinterkante jeden Flügels zu überprüfen.

**Radverkleidungen** Schablonen sind vorhanden, um damit die korrekte Größe und Form der Verkleidungen des Bug- und des Hauptrades zu überprüfen.

**Änderung gegenüber der Luftströmung** Überprüfungen müssen vorgenommen werden, um die Übereinstimmung mit dem Sporting Code – Teil 3, Ziffer 7.7.5, zu bestätigen, welcher besagt: „Jede, die Luftströmung um das Segelflugzeug herum beeinflussende Änderung ist untersagt. Das schließt ein, ohne darauf begrenzt zu sein: Vorrichtungen zur Turbulenzbeeinflussung, Verkleidungen und spezielle Oberflächenbehandlungen. Die einzigen Ausnahmen sind:

- (i) Ein Faden zur Strömungsanzeige,
- (ii) Eine Totalenergie-Sonde,
- (iii) Klebeband zum Abkleben von Spalten an Flügeln, Rumpf und Leitwerk.

Abkleben zwischen beweglichen Ruderflächen und der Segelflugzeugzelle ist nicht erlaubt.“

**Zusätzliche Untersuchung** Durch visuelle Überprüfung müssen Abweichungen von der Norm bei der äußeren Oberfläche und dem Umriss des Segelflugzeugs festgestellt werden.

## 2. Überprüfung der Gewichte

Die folgenden Gewichtskontrollen sollten durchgeführt werden

**Waagen** Mindestens zwei Waagen müssen vorhanden sein, jeweils unter dem Bug- und unter dem Hauptrad, die zwei gleichzeitig abzulesende Messungen zulassen. Die Summe ergibt das Gesamtgewicht. Die Waagen müssen im Messbereich (bis zu 350 kg) und in der Genauigkeit ( $\pm 1$  kg bei 300 kg) der Aufgabe entsprechen.

**Abfluggewicht** Während der Trainingsperiode und mindestens drei Tage vor Beginn des Wettbewerbs legt der Direktor das Abfluggewicht der Segelflugzeuge fest, das für alle gleich sein muss. Es ist möglich, dass dieses Gewicht 300 kg betragen, das heißt, mit dem höchstzulässigen Abfluggewicht übereinstimmen muss. Das ist dann die Folge der Anwesenheit mindestens eines schweren Segelflugzeugführers unter den Wettbewerbern, der die Gewichtsgrenze ohne Hinzufügung von Ballast erreicht (wie es bei allen bisherigen drei Weltmeisterschaften bis Januar 2002 der Fall war). Um das festgelegte Gewicht zu erreichen, muss die geforderte Menge an festem Ballast unter dem Sitz des Segelflugzeugführers befestigt sein. Heckballast ist erlaubt.

**Zusätzliche Wägungen** Es wird dringend empfohlen, dass die folgenden zusätzlichen Wägungen durchgeführt, die Ergebnisse registriert und den betroffenen Segelflugzeugführern mitgeteilt werden.

- a. Segelflugzeug leer, das heißt ohne Segelflugzeugführer und Fallschirm, aber einschließlich loser Ausrüstung wie Thermosflaschen, Getränke, Verankerung, zusätzliche Kleidung, usw.;
- b. Segelflugzeugführer;
- c. Fallschirm

## **KONTROLLE DES SCHWERPUNKTES**

Die Übereinstimmung mit dem Sporting Code – Teil 3, Ziffer 7.7.5 d ist festzustellen. Sie lautet: „Jegliche Vorrichtung zur Veränderung der Schwerpunktlage des Segelflugzeuges im Flug ist verboten.“

## **ELEKTRISCHE VORRICHTUNGEN**

Der Sporting Code – Teil 3, Ziffer 7.7.5 b, ist zu befolgen: „Elektrische und elektronische Vorrichtungen einschließlich Instrumente und Navigationshilfen sind erlaubt.“

## **STICHPROBENARTIGE ÜBERPRÜFUNGEN**

Während der Wettbewerbstage, wenn sich die Segelflugzeuge auf dem Weg von den Abstellplätzen zur Startaufstellung befinden, werden nach Auswahl eines vom Meisterschaftsdirektor offiziell Beauftragten stichprobenartige Gewichtsüberprüfungen vorgenommen.

Fälle, in denen Abweichungen von dem festgesetzten Wert der Fluggewichte festgestellt werden, sind dem Direktor zu melden.

## **Anhang 2**

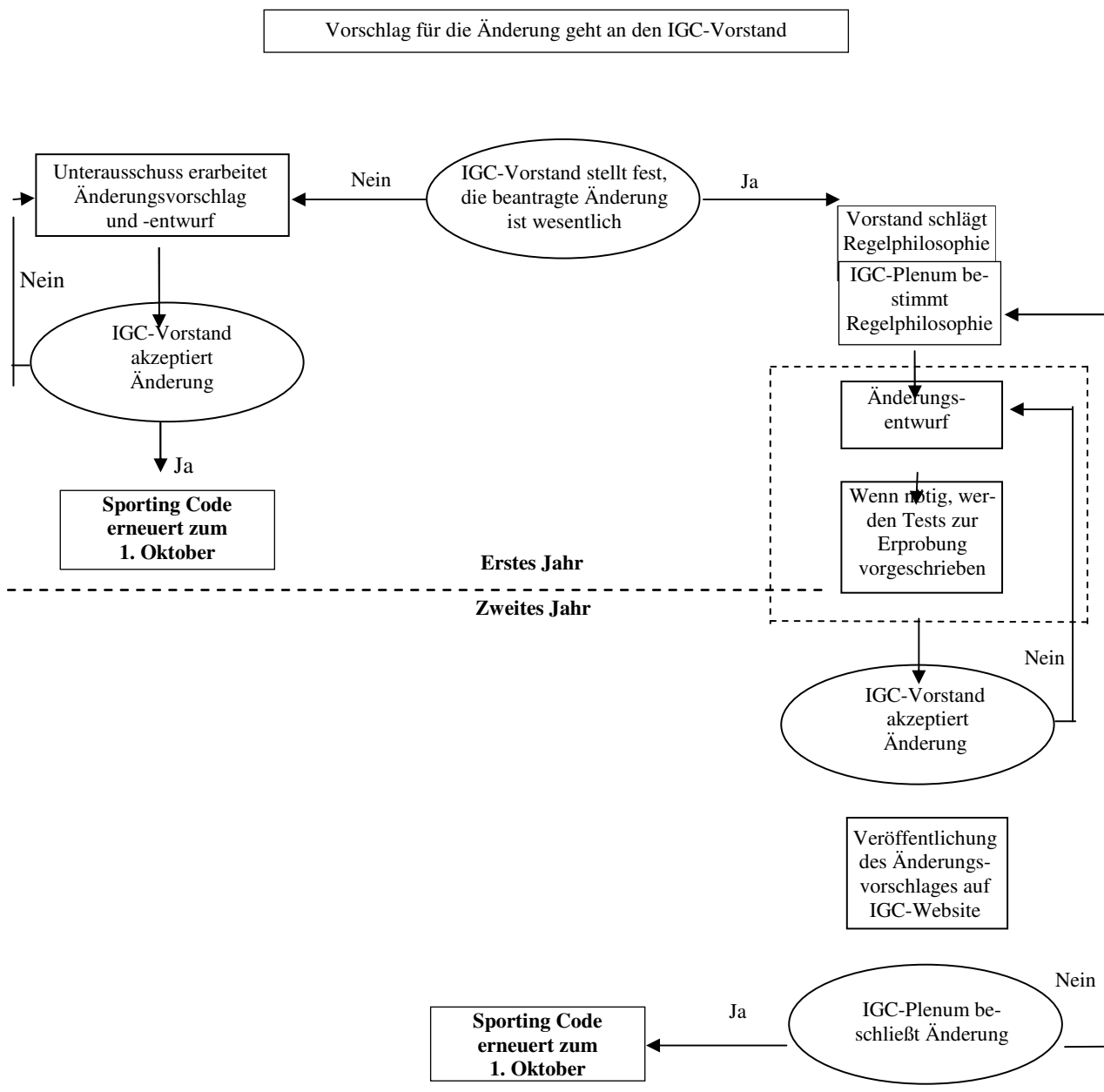
### **PROZESS DER BEARBEITUNG UND ÄNDERUNG DES SPORTING CODE**

Ein Vorschlag zur Änderung des Sporting Code oder seiner Annexe muss dem IGC-Vorstand am 1. Oktober des Jahres vor der nächsten Hauptversammlung zugestellt sein. Ein Vorschlag muss sich auf die betroffenen Paragraphen (Ziffern) beziehen und die Änderung begründen. Die vorgeschlagene Änderung sollte vorzugsweise im Format des Code abgefasst sein.

Der Vorstand wird den Vorschlag überprüfen und feststellen, ob er „wesentlich“ ist oder nicht, wobei er den Eingaben des Spezialisten-Unterausschusses folgt. Der Vorstand wird diesen Unterausschuss beauftragen, Einzelheiten zu bearbeiten, die Klärungen der bestehenden Regeln sind, oder Diskussionsvorlagen für wesentliche Vorschläge vorzubereiten, die während der nächsten Vollversammlung behandelt werden. Die Vollversammlung wird die Philosophie hinter einer wesentlichen Änderung beraten und festlegen. Der Spezialisten-Unterausschuss wird dann die Änderung des Codes mit den Rückmeldungen vom Vorstand entwerfen und wie erforderlich erproben lassen. Die vorgeschlagene Änderung wird dann in der Webseite der IGC veröffentlicht, und zwar vor der kommenden Vollversammlung, der sie zur Genehmigung oder Ablehnung vorgelegt wird. Für Einzelheiten siehe das folgende Ablaufdiagramm.

Eine Klärung des Codes wird zum 1. Oktober nach der Genehmigung durch den Vorstand gültig. Eine wesentliche Änderung tritt mit dem ersten Oktober in Kraft, welcher der IGC-Versammlung folgt, von der sie genehmigt wurde. Wenn eine Änderung Auswirkungen auf die Flugsicherheit hat, darf sie vom Vorstand vor dem Termin der IGC-Versammlung genehmigt werden.

## Sporting Code (Annex A) Prozess der Bearbeitung und Änderung



## ANHANG 3




Bei nationalen Wettbewerben findet die folgende IGC-Handkapliste keine Anwendung, sondern die aus dem Jahr 2006 ohne Berücksichtigung der Doppelsitzer

### IGC-HANDIKAPLISTE 2007

Index	Muster	M a x i m a l g e w i c h t e I n k g			
		Nichttragen- de Teile	Abfluggewicht ohne Ballast	Abfluggewicht mit Ballast	Referenz- gewicht*
1,09	ASW 20 WL (15m)				
1,09	ASW 20 (15 m)				
1,09	Discus 1 a, b, WL	240		525	
1,08	ASW 24 WL / 24B WL				
1,08	DG 400 (15m)				
1,08	Discus a, b	240		525	
1,08	SZD 55				
1,07	ASW 24, B	245	365	500	357/365
1,07	BS 1				
1,07	D 36				
1,07	D 40				
1,07	DG 200	250	360	480	365
1,07	DG 202 (15 m)	250	360	480	365
1,07	DG 500/505 Orion (20 m)	445	657	750	
1,07	Diamant 18 m	240	408	440	400
1,07	LS 3, a	240/230		472	410 ?
1,07	LS 7	235	389	486	365
1,07	Mini Nimbus, C	230/220		450/500	370
1,07	Mosquito	240	380	450	380
1,07	Vega (15 m)			354	354
1,06	B 12				
1,06	CALIF A 21		644	644	
1,06	DG 1000/18 m				
1,06	FK-3				
1,06	Glasflügel 304 C WL			450	360
1,06	Janus C, Festfahrwerk	400		700	
1,06	PIK 20 E				
1,06	SB 8				
1,06	Speed Astir II	260	400	515	380
1,05	AFH 24				
1,05	DG 300	246		385/500	372
1,05	Falkon				
1,05	Glasflügel 304 C			450	360
1,05	LS 3 Std.				
1,05	LS 4, a	230		472/525	385 ?
1,05	SB 12				
1,04	AK 5				
1,04	Cirrus 18,34 m	250	400	460	390
1,04	DG 505 Orion 18 m	445		650	
1,04	Diamant 16,5 m	220	390	408/454	390
1,04	Janus 18,2 m	440	620	620	
1,04	Mü 26				
1,04	Pegas (alle Versionen)	235	368	455	368
1,04	PIK 20 D				364
1,03	DG 300 Festfahrwerk				370
1,03	H 301	200		300	300
1,03	LS 2				
1,02	ASW 19, b WL	225/230		408/454	380

1,02	Std. Cirrus B, 16 m	220	330	330	
1,01	ASW 19, B	230		454	380
1,01	Cirrus, Cirrus B 16 m WL	220	330	330	330
1,01	Cirrus G WL	220		390	330
1,01	Cirrus CS 11-75 L	220	345	390	345
1,01	DG 100	265	385	418	385
1,01	Hornet WL	225		420	355
1,01	Jantar Std. 2	245	385	535	385
1,01	Jantar Std. 3		390	540	385
1,01	Jantar Std. 3 Bravo				
1,01	LS 1f 45	230		390/439	355
1,01	Std. Libelle 17 m	210		350	325
1,01	SZD 59				
1,00	Cobra 17 m				
1,00	D 37				
1,00	Elfe 17 m				
1,00	Hornet C	225		420/450	355
1,00	Hornet H 204	225		350	350
1,00	Jantar Std.		360	460	360
1,00	Phoebus B 3				
1,00	Phoebus C 1				
1,00	SB 7				
1,00	Std. Astir				385 ?
1,00	Std. Cirrus b	220	330	330/390	330
1,00	Std. Cirrus CS 11-75	220	345	390	345
1,00	Std. Cirrus G	220		390	330
0,99	ASW 15 a WL	198	318	318	318
0,99	ASW 15 b WL	220		408	365
0,99	ASW 19 Club	230		454	380
0,99	Std. Libelle WL	210		350	323
0,98	ASW 15	198	318	318	318
0,98	ASW 15 B	220		408	365
0,98	Cobra 15	247	385	385/500	375
0,98	D 38				
0,98	DG 100 Club	265	385	418	385
0,98	LS 1				345
0,98	LS 1 c				345
0,98	LS 1 d				345
0,98	Mü 22 b				
0,98	Pajno V 1/2				395
0,98	Std. Libelle H-201	210		290	290
0,98	Std. Libelle H-201 B	210		350	323
0,98	Std. Libelle H-202	210		350	323
0,98	Std. Libelle H-203	210		380	325
0,97	SHK				
0,96	Astir CS	240	380	450	380
0,96	Astir CS 77	240	380	450	380
0,96	Club Libelle	225		350	350
0,96	Elfe S 3			350	350
0,96	Elfe S 4			370	370
0,96	IS 29 D				
0,96	LS 1 Festfahrwerk				
0,96	Mistral C			350	350
0,96	Phoebus B 3				
0,96	Salto 15/15,5 m				
0,96	VSO 10				

### Erklärung zur Indexliste

-  = Im Jahr 2007 der Liste hinzugefügt
-  = Im Jahr 2007 wurde der Index reduziert
-  = Im Jahr 2007 wurde der Index erhöht

Fest- oder Einziehfahrwerke ändern den Index um  $\pm 0,02$ ; Winglets ändern ihn um  $\pm 0,01$ .

Jeder Segelflugzeugführer ist selbst für die Einhaltung der gesetzlichen Gewichtsgrenzen seines Segelflugzeugs verantwortlich.

Der Index basiert auf der Leistung des Segelflugzeugs bei seinem Referenzgewicht, das mit dem Leergewicht plus 110 kg angenommen wird. Wird das Segelflugzeug mit einem höheren als dem Referenzgewicht geflogen, erhöht sich der Index um 0,005 für jede angefangene 10 kg, die es das Referenzgewicht übersteigt.