



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 2010
Diese Ausgabe gilt ab 1. April 2010**

Avenue Mon Repos 24,
CH -1005 Lausanne,
(Schweiz)
Tel : +41(0) 21 345 1070
Fax : +41(0) 21 345 1077
Email: sec@fai.org
Web: www.fai.org

FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

**Avenue Mon Repos 24,
CH -1005 Lausanne,
Schweiz**

<http://www.fai.org>

Email: sec@fai.org

Copyright 2010

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 dass sie hiermit nicht lizenziert sind.

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

INHALT

Ziffer	Inhalt	Seite	Ziffer	Inhalt	Seite
TEIL 1	<u>ALLGEMEIN</u>	5	7.3.3	Ausklinkzonen	24
1.1	Ziele der Meisterschaften	5	7.4	Abflug	24
1.2	Allgemeine Forderungen	5	7.4.1	Definitionen	24
1.3	Meisterschaftsklassen	6	7.4.2	Abflugmöglichkeiten	24
1.4	Verantwortlichkeiten der Ausrichter	6	7.4.3	Gültigkeit der Abflüge	24
TEIL 2	<u>FUNKTIONÄRE</u>	8	7.4.4	Abflugverfahren	24
2.1	Meisterschaftsdirektor	8	7.4.5	Neue Abflüge	25
2.2	Stewards und Jurymitglieder	8	7.4.6	Übermittlung der Abflugzeiten	25
2.2.1	Stewards (Sportkommissare)	8	7.5	Wendepunkte und Festgelegte Gebiete	25
2.2.2	Internationale Jury	9	7.6	Außenlandungen	26
TEIL 3	<u>NATIONALE MANNSCHAFTEN</u>	10	7.6.1	Wirkliche Außenlandungen	26
3.1	Auswahl der Mannschaften	10	7.6.2	Virtuelle Außenlandungen	26
3.2	Qualifikation	10	7.6.3	Rückholung per F-Schlepp	26
3.3	Pflichten des Mannschaftsführers	10	7.7	Ende des Fluges	26
3.4	Teilnahme	11	7.7.1	Definitionen	26
3.4.1	Teilnahmeantrag	11	7.7.2	Möglichkeiten den Flug zu beenden	26
3.4.2	Teilnahmegebühren	11	7.7.3	Gültigkeit des Flugendes	27
3.4.3	Segelflugzeugführer/innen	11	7.7.4	Verfahren zur Beendigung des Fluges	27
3.4.4	Ablehnung der Teilnahme	12	7.8	Landung	27
3.5	Registrierung	12	7.9	Flugdokumentation	27
3.6	Versicherungen	13	TEIL 8	<u>WERTUNG UND STRAFEN</u>	28
TEIL 4	<u>TECHNISCHE FORDERUNGEN</u>	14	8.1	Wertungssysteme	28
4.1	Segelflugzeuge, Ausrüstung	14	8.2	Gemeinsame Regeln	28
4.2	Gewichtsbegrenzungen	15	8.2.1	Meisterschaftstag	28
4.3	Wettbewerbskennzeichen	16	8.2.2	Tägliche Wertung	28
TEIL 5	<u>FLUGBETRIEB ALLGEMEIN</u>	17	8.2.3	Vollender (Heimkehrer)	28
5.1	Allgemein	17	8.2.4	Handikaps	28
5.2	Briefing	17	8.2.5	Strafen	28
5.3	Hilfen von außen für Wettbewerber	17	8.2.6	Gesamtwertung	29
5.3.1	Funkgeräte, Funkempfänger	17	8.3	Wertungsparameter, Definitionen	29
5.3.2	Andere Arten von Hilfe	17	8.3.1	Meisterschaftstage	29
5.4	Kontrollverfahren	18	8.3.2	Wettbewerber	30
TEIL 6	<u>AUFGABEN</u>	19	8.4	Berechnung der Wertungspunkte	31
6.1	Arten der Aufgaben	19	8.4.1	Rennaufgaben	31
6.2	Definition der Aufgaben	19	8.4.2	Aufgabe im Festgelegten Gebiet	32
6.2.1	Rennaufgabe	19	8.5	Mannschaftspokal	33
6.2.2	Aufgabe im Festgelegten Gebiet	19	8.6	Strafen und Disqualifikationen	33
6.3	Erklärungen zu den Aufgaben	19	8.7	Liste anerkannter Strafen	34
6.3.1	Rennaufgabe	19	TEIL 9	<u>BESCHWERDEN UND PROTESTE</u>	35
6.3.2	Aufgabe im Festgelegten Gebiet	21	9.1	Beschwerden	35
TEIL 7	<u>WETTBEWERBSVERFAHREN</u>	22	9.2	Proteste	35
7.1	Die Startaufstellung	22	9.3	Behandlung der Proteste	36
7.2	Der Start	22	9.4	Rechtsmittel	36
7.2.1	Definitionen	22	TEIL 10	<u>ERGEBNISSE, SIEGEREHRUNG</u>	37
7.2.2	Flugplatzbegrenzung	22	10.1	Ergebnisse	37
7.2.3	Startperiode	22	10.2	Siegerehrung	37
7.2.4	Startunterbrechung	23	TEIL 11	<u>ÖRTLICHE VERFAHREN</u>	38
7.2.5	Aufgabe verschieben oder streichen	23	APP. 1	Eingangsprüfung PW-5	41
7.3	Startverfahren	23	APP. 2	Annex A, Prozess der Bearbeitung und Änderung	44
7.3.1	Startzahlen	23	APP. 3	IGC-Handikaplisten	46
7.3.2	Motorsegler	23	APP. 4	Teilnehmer- Auswahlverfahren	47

VORBEMERKUNGEN

- a) Die Örtlichen Verfahren beschreiben betriebliche Abläufe, die für den Austragungsort von Be-
lang 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) Wörter, die das männliche Geschlecht bezeichnen, gelten in diesem Text auch für das weibli-
che Geschlecht, es sei denn, aus dem Satzzusammenhang ist anders zu schließen.
- d) Das System der Nummerierung aus dem Sporting Code, Allgemeiner Teil, wird in diesen Re-
geln angewendet.
- e) Erklärender Text und Bemerkungen sind als nicht nummerierte Texte *in der Schriftart Arial kur-
siv* dargestellt.
- f) Wo immer in diesem Text die Worte Segelflugzeugführer(in), Teilnahme, Meister oder Teilneh-
mer benutzt werden, sollten sie in Bezug auf die 20m-Doppelsitzerklasse als Mannschaftshelfer,
Mannschaftsteilnahme, Meister oder Meistermannschaft verstanden werden.
- g) Geometrische Begriffe und Standards, die in diesen Regeln angewendet werden, stehen im Zu-
sammenhang mit der folgenden Tabelle:

Distanz	Wenn nicht anders spezifiziert, werden die Begriffe „Distanz“, „Länge“, „Radius“, „Separation (Trennung)“ usw. von der Geodäsie (dem Großkreis) her bestimmt.
Richtung	Alle Peilungen, Kurse, Kurse über Grund und Steuerkurse beziehen sich auf recht- weisend Nord und werden von ihrem Ausgangspunkt her bestimmt.
Linie/ Strecke	Wenn nicht anders spezifiziert, werden die Begriffe „Linie (Strecke)“ „Gerade Linie“, „Linienabschnitt“ „Schenkel“ usw. als geodätisch (Großkreis) angesehen.

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.

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 6 beschrieben werden und in den Örtlichen Verfahren aufgelistet sind.
- 1.3.2 Wenn am ersten Meisterschaftstag in einer Klasse nicht mindestens zehn Teilnehmer aus fünf NACs (vier in Kontinentalen Meisterschaften) 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 **Sicherheit** Die Ausrichter müssen volle Aufmerksamkeit auf Sicherheit und Fairness in allen Bereichen der Meisterschaft richten.

- 1.4.1.1 Die Ausrichter sollen, in Zusammenarbeit mit dem Chefsteward, einen Sicherheitsausschuss bilden, der aus mindestens einem der Wettbewerbs-Stewards und je einem Wettbewerber jeder teilnehmenden Klasse besteht. Die Mitglieder des Ausschusses müssen von den Wettbewerbern ihrer Klasse gewählt werden.

Die Aufgabe des Sicherheitsausschusses ist es, Beschwerden über mangelhaftes fliegerisches Verhalten entgegenzunehmen und zu untersuchen. Der Ausschuss hat keine Disziplinargewalt, darf aber Segelflugzeugführer rügen und ist verpflichtet, die Ausrichter zu beraten, wenn ein Teilnehmer wiederholt gegen die guten Sitten des fliegerischen Verhaltens verstößt.

Die Ausrichter dürfen zusätzliche Sicherheitsregeln in den Örtlichen Verfahren festlegen.

- 1.4.2 **Einrichtungen** Die Ausrichter müssen zur Verfügung stellen:

- Alle Einrichtungen, die zum zufriedenstellenden Ablauf der Meisterschaften notwendig sind.
- Die Reise- und Lebenshaltungskosten für Stewards und Jurymitglieder, ausgenommen Chefsteward und Jurypräsident.

Andere Vereinbarungen dürfen mit den einzelnen Offiziellen getroffen werden. Die Reise- und Lebenshaltungskosten für den Chefsteward und den Jurypräsidenten fallen unter die Verantwortlichkeit der IGC.

- 1.4.3 **Gebühren** Die Ausrichter müssen nach dem Beschluss der IGC Genehmigungsgebühren (Sanction Fees) an die FAI zahlen.

- 1.4.4 **Dokumentation** Die Ausrichter müssen Hinweise zu allen zur Zeit gültigen Versionen von Dokumenten zur Verfügung stellen, die in diesem Abschnitt beschrieben werden. Auf Anfrage müssen sie diese den Mannschaftsführern als Drucksachen aushändigen. Alle Dokumente dieses Abschnittes müssen unter ihrem Namen mit Datum und Zeiten des Inkrafttretens veröffentlicht werden. Nach der Eröffnungsfeier verlangen Änderungen dieser Dokumente eine formale Nachricht an die Mannschaftsführer. Nur ein Format einer jeden Akte (Datei) ist offiziell. Zusätzlich sind Kartenausschnitte großen Maßstabs mit Abflug-, Wende- und Endpunkten jedem Wettbewerber und jedem Mannschaftsführer zu übergeben.

- 1.4.4.1 Örtliche Verfahren

Die Veröffentlichung der Örtlichen Verfahren im Original darf nicht später als 90 Tage vor dem angesetzten ersten Meisterschaftstag erfolgen.

- 1.4.4.2 Kontrollpunkte

Kontrollpunkte sind Abflug-, End- und Wendepunkte, die während der Meisterschaften benutzt werden können. Das offizielle Format der Kontrollpunkt-Datei ist in den Örtlichen Verfahren zu spezifizieren. Die Veröffentlichung der Kontrollpunkt-Datei im Original darf nicht später als 30 Tage vor dem angesetzten ersten Meisterschaftstag erfolgen.

Die Ausrichter sind aufgefordert, eindeutig zwischen Abflug-, Wende- und Endpunkten in deren Kontrollpunkt-Namen oder -Nummern zu unterscheiden. Ein einzelner Punkt kann zu mehr als einem Zweck genutzt werden, worauf deutlich hingewiesen werden sollte.

Änderungen in der Kontrollpunktdatei nach der Eröffnungsfeier dürfen nur in Ausnahmefällen und nach Rücksprache mit dem Chefsteward erlaubt werden.

1.4.4.3 Verbotener Luftraum

Der „Verbotene Luftraum“ soll im „Open Air-Format“ veröffentlicht werden. Die Datei muss jeglichen Luftraum einschließen, dessen Verletzung bestraft werden kann. Bestimmte Regionen des Verbotenen Luftraumes dürfen während des Briefings aktiviert oder deaktiviert werden. Zusätzlicher oder dauernder Wegfall Verbotenen Luftraumes bedarf einer neuen Veröffentlichung der Datei „Verbotener Luftraum“. Die Veröffentlichung der Datei „Verbotener Luftraum“ im Original darf nicht später als 30 Tage vor dem angesetzten ersten Meisterschaftstag erfolgen.

Absolute Höhenbegrenzungen und Begrenzungen der Abflughöhen (wenn genutzt) sind in den Örtlichen Verfahren spezifiziert und nicht in die Datei „Verbotener Luftraum“ eingeschlossen.

Änderungen in der Datei „Verbotener Luftraum“ nach der Eröffnungsfeier dürfen nur in Ausnahmefällen und nach Rücksprache mit dem Chefsteward erlaubt sein.

1.4.4.4 Der Aufgabenbogen

Aufgabenbögen werden während des Briefings verteilt. Sie müssen enthalten:

- a) Datum und laufende Nummer des Wettbewerbstages
- b) Die Klasse (in Mehrklassen-Wettbewerben)
- c) Die Spezifizierung der Aufgabe (siehe 6.2)
- d) An diesem Tag benutzte Betriebsverfahren
- e) Jegliche Änderung zum Verbotenen Luftraum und zu Höhenbegrenzungen
- f) Zeit der Startaufstellung
- g) Voraussichtliche Zeit des Startbeginns
- h) Ende des gesetzlichen Tageslichts
- i) Jede andere Information, die die das Fliegen an diesem Tag betrifft.

Die Ausrichter werden hiermit nachdrücklich ermuntert, eine grafische Beschreibung der Aufgabe und des diese umgebenden Verbotenen Luftraumes anzubieten, dazu die entsprechenden Distanzen und Richtungen. Wie auch immer, diese Beschreibungen und Parameter werden nicht zu offiziellen Wertungszwecken genutzt.

Ein Aufgabenwechsel während der Startaufstellung (Grid Briefing) sollte die Ausgabe neuer Aufgabenbögen einschließen.

1.4.4.5 Ergebnisse

- a) Jegliche Wertungen vor der Analyse aller Flugunterlagen müssen als „Vorläufige Ergebnisse“ bezeichnet werden.
- b) Nach der Analyse aller Flugunterlagen sind Wertungspunkte als „Inoffizielle Ergebnisse“ zu veröffentlichen. Inoffizielle Ergebnisse werden von den Wettbewerbern und Mannschaftsführern überprüft.
- c) Nach dem Ablauf der Protestzeit, und nachdem alle Beschwerden und Proteste behandelt wurden, sollen die Wertungspunkte als „Endgültige Ergebnisse“ veröffentlicht 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.
- a. 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.
 - b. Er darf einen Meisterschaftsteilnehmer wegen Fehlverhaltens oder Regelverletzungen bestrafen oder disqualifizieren.
 - c. Er muss vor der Internationalen Jury auf deren Verlangen als Zeuge auftreten.
 - d. 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, des Internationalen FAI-Handbuches für Jurymitglieder, sowie der 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.

- a. Die Ernennung muss von der IGC anerkannt werden.
- b. 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 abzubrechen, 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 Mannschaftsmitglied 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. Jede NAC darf die von der IGC genehmigte und in den Örtlichen Verfahren festgelegte Anzahl von Segelflugzeugführern melden, jedoch nicht mehr als zwei Segelflugzeugführer (zwei Besatzungen in der 20m-Doppelsitzerklasse) in jeder Klasse, oder drei Segelflugzeugführer/-innen bei Junioren- und Frauenmeisterschaften. Ein Segelflugzeugführer, der nach Ablauf der endgültigen Meldefrist seine Teilnahme absagt, darf von einem anderen Segelflugzeugführer des gleichen Landes ersetzt werden, vorausgesetzt, dieser erfüllt die Bedingungen des Zulassungsverfahrens.

Für Kontinentale Meisterschaften mit einer begrenzten Anzahl teilnehmender Nationen darf der IGC-Vorstand eine größere Anzahl von Segelflugzeugführern pro Klasse genehmigen.

- b. Jede Teilnehmerzahl ist erlaubt, wenn nachgewiesen wird, dass die Bedingungen und die Örtlichen Verfahren das sicher zulassen (siehe Ziffer 1.4.1). Die Teilnehmerzahl pro Klasse für jeden speziellen Wettbewerb werden vom IGC-Vorstand in Verbindung mit den Ausrichtern entschieden. Die Höchstzahl der Teilnehmer pro Klasse soll 50 plus die gegenwärtigen Weltmeister sein (siehe 3.4.3d).
- c. Die gegenwärtigen Meister der FAI Mehrklassen-Segelflugweltmeisterschaften (SFWM), die gegenwärtigen Meisterinnen der FAI Frauen-WM und die gegenwärtigen Meister der FAI Junioren-WM dürfen als zusätzliche Mitglieder ihrer Mannschaften in den entsprechenden Klassen teilnehmen, sogar dann, wenn die Klassenhöchstzahl 50 überschritten wird.
- d. 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.
- e. In der 20 Meter-Doppelsitzerklasse müssen die Segelflugzeuge doppelsitzig geflogen werden. Beide Besatzungsmitglieder bilden eine Mannschaft und dürfen nicht ausgewechselt werden, doch dürfen ihre Sitzpositionen täglich gewechselt werden. Beide Segelflieger an Bord sind in den Ergebnislisten zu führen, und beide müssen die Forderungen für Wettbewerbsteilnehmer nach dem FAI Sporting Code, Allgemeiner Teil, erfüllen.
- f. Wenn die Gesamtzahl der Meldungen oder die Meldungszahl pro Klasse die festgelegte Höchstzahlen überschreitet, werden sie in Übereinstimmung mit der IGC-Rangliste für Länder reduziert. Ein detailliertes Verfahren ist in Anhang 4 dieses Code niedergelegt.

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 Verbotliste 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 Der Abschluss der 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.

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 zu jeder Zeit 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 Nutzung des Flarm (oder eines vergleichbaren Annäherungs-Warnsystems) wird ebenfalls dringend empfohlen*

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

4.1.2 Jedes teilnehmende 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 Eingangsüberprüfung 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 Fluglageabtastungs-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.

4.1.6 MAXIMALES ABFLUGGEWICHT FÜR SEGELFLUGZEUGE

4.2.1 Die folgenden Maximalen Abfluggewichte (MTOM) müssen eingehalten werden:

- a. Offene Klasse – 850 kg.
 - (i) Wechsel von Flügelteilen und Winglets während der Meisterschaft sind erlaubt
 - (ii) Die Regeln zur 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 Ballast erlaubt und MTOM auf den niedrigsten Wert begrenzt von:
 - 1. Dem zugelassenen Höchstgewicht der nichttragenden Teile plus dem Gewicht der tragenden Teile (Flügel ohne jede Art von Ballast); oder
 - 2. Dem zugelassenen Maximalen 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, Startbahn- und Schleppflugzeugbegrenzungen und vorherrschendes Wetter in Rechnung zu stellen.

MTOM entsprechend der TCDS für irgendein Segelflugzeug darf unter keinen Umständen überschritten werden.

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

Das Verfahren zum Festlegen 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 Flügel Nase 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 bzw. -zahlen in einer einzigen Farbe bestehen, und sich deutlich von der Hintergrundfarbe des Segelflugzeugs abheben.

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 beeinträchtigen 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 (Feld Briefings) 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 Meisterschaften - so weit wie möglich - direkt zwischen den Teilnehmern ausgetragen werden, weder gelenkt noch unterstützt durch Hilfen von außen.

- 5.3.1 Funkgeräte und Empfänger** Sprechfunkgeräte 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 Landeerlaubnis auf einem Flugplatz genutzt werden, es sei denn, es gäbe zusätzlich spezielle Forderungen in den Örtlichen Verfahren.
- b. Gesprochene Übertragungen dürfen nur auf Frequenzen vorgenommen werden, die von den Ausrichtern dafür vorgeschrieben wurden.
- c. 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 abrechnen 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, deren Antrieb während des Fluges anlassbar ist (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.

Die vorgelegten Flugunterlagen müssen alle Flüge dieses Tages abdecken.

- 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 Wettbewerber müssen Flugunterlagen zur Auswertung für jeden Wettbewerbstag abgeben, an dem sie geflogen sind, ohne Rücksicht auf das Ergebnis dieser Flüge.
 - g. Die Ausrichter akzeptieren eine Flugunterlage von dem Ersatz-FR für den Fall, dass der erste (Haupt-) FR keinen zufriedenstellenden Nachweis für die Erfüllung der Aufgabe liefert, wie sie vom Teilnehmer behauptet wird. Darüber hinaus darf der Wettbewerbsleiter die Abgabe von Flugunterlagen von allen mitgeführten FRs anfordern, ohne Rücksicht auf den Ausfall von Geräten.
 - h. Die Ausrichter müssen von jedem Wechsel in der Ausrüstung informiert werden, einschließlich der Bestimmung des ersten (Haupt-) Flugdatenschreibers. Nichtbefolgung kann bestraft werden.
- 5.4.1 Strafen können von den Ausrichtern für nicht genehmigte Eingriffe in die GNSS Ausrüstung, in das interne oder das Daten-Programm oder in die Verfolgungs- (Tracking-) Ausrüstung verhängt werden.

TEIL 6 AUFGABEN

6.1 ARTEN VON AUFGABEN Arten von Aufgaben stehen für die Ausschreibungen bei den Meisterschaften zur Verfügung. Jede einzelne Aufgabenart sollte nicht öfter als für 67 % der Wettbewerbstage ausgeschrieben werden.

- **Rennaufgabe (Racing Task RT)**
- **Aufgabe in Festgelegten Gebieten (Assigned Area Task - AAT)**

6.2 DEFINITIONEN DER AUFGABEN

6.2.1 Rennaufgabe Geschwindigkeit über einen von zwei oder mehr vorgeschriebene Wendepunkte festgelegten Kurs mit dem Wettbewerbsflugplatz als Ziel. Die Aufgabe ist spezifiziert durch die Bestimmung des Abflugs, der Wendepunkte (in vorgeschriebener Reihenfolge) und des Ziels.

Vollender der Aufgaben („Heimkehrer“) erhalten „Streckenpunkte“ (die gleiche Anzahl für jeden) und „Geschwindigkeitspunkte“.

Nichtvollender („Außenlander“) erhalten nur „Streckenpunkte“, die im Verhältnis der von ihnen geflogenen Strecke zur größten geflogenen Distanz berechnet werden.

6.2.2 Aufgaben in Festgelegten Gebieten Geschwindigkeit über einen Kurs durch zwei oder mehr bestimmte Festgelegte Gebiete, mit dem Wettbewerbsflugplatz als Ziel. Die Aufgabe ist spezifiziert durch die Bestimmung des Abflugs, der Festgelegten Gebiete (in vorgeschriebener Reihenfolge) und des Ziels, und der Mindest-Aufgabenzeit.

Vollender der Aufgaben („Heimkehrer“) erhalten „Streckenpunkte“ (die gleiche Anzahl für jeden) und „Geschwindigkeitspunkte“. Die Geschwindigkeiten werden kalkuliert auf der Basis der Zeit, die der jeweilige Vollender benötigt hat oder der Mindest-Aufgabenzeit, je nach dem, welche länger ist.

Nichtvollender („Außenlander“) erhalten nur „Streckenpunkte“, die in Relation der von ihnen geflogenen Strecke zur größten geflogenen Distanz berechnet werden.

6.3 ERKLÄRUNGEN DER AUFGABEN

6.3.1 Rennaufgabe

- a. Die Ausrichter bestimmen einen Abflug, zwei oder mehr Wendepunkte (7.5.1), die in der richtigen Reihenfolge angefliegen werden müssen, und ein Ziel.
- b. Die Aufgabe ist vollendet, wenn der Wettbewerber einen gültigen Abflug durchführt, jeden Wendepunkt in der korrekten Reihenfolge erreicht und den Flug gültig beendet. Ein Wendepunkt ist mit dem Einflug in dessen Beobachtungszone erreicht.
- c. Die Aufgabendistanz ist die Distanz vom Abflugpunkt über alle vorgegebenen Wendepunkte zum Endpunkt, minus des Radius des Abflugringes (wenn genutzt) und des Zielringes (wenn genutzt).
- d. Die Wertungspunkte für jeden Wettbewerber (in Übereinstimmung mit Teil 8) müssen die Wertungsdistanz und die Wertungszeit berücksichtigen, die wie folgt definiert sind:
 - (i) Für eine vollendete Aufgabe ist die Wertungsdistanz die Distanz der Aufgabe.
 - (ii) Landet der Wettbewerber auf dem letzten Schenkel außen, ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt, abzüglich des Radius des Abflugringes (wenn genutzt) über jeden erreichten Wendepunkt zum Endpunkt, minus der Distanz von der Außenlandeposition zum Endpunkt. Ist die erreichte Distanz des unvollendeten Schenkels kleiner als Null, wird sie als Null gerechnet.

- (iii) Landet der Wettbewerber auf irgendeinem anderen Schenkel, ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt, abzüglich des Radius des Abflugringes (wenn genutzt) über jeden erreichten Wendepunkt plus der Distanz, die auf dem unvollständigen Schenkel zu werten ist. Die zu wertende Distanz des unvollendeten Schenkels ist die Länge dieses Schenkels minus der Distanz zwischen der Außenlandedeponition und dem nächsten Wendepunkt. Ist die erreichte Distanz des unvollendeten Schenkels kleiner als Null, wird sie als Null gerechnet.
- (iv) Für Vollender ist die Wertungszeit die verstrichene Zeit zwischen der letzten nachgewiesenen gültigen Abflugzeit und der Zielzeit. Für Nicht-Vollender bleibt die Wertungszeit undefiniert.
- (v) Für Vollender ist die Wertungsgeschwindigkeit die Wertungsdistanz dividiert durch die Wertungszeit. Für Nicht-Vollender ist die Wertungsgeschwindigkeit Null.

6.3.2 Aufgabe in Festgelegten Gebieten

- a. Die Ausrichter benennen einen Abflug, zwei oder mehr Festgelegte Gebiete (7.5.2) in bestimmter Reihenfolge, ein Ziel und eine Mindest-Aufgabenzeit.

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 - über die Festgelegten Gebiete erreichbare – Aufgabendistanz.*

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. Die Aufgabe ist vollendet, wenn der Wettbewerber einen gültigen Abflug nachweist, dann in der von den Ausrichtern vorgeschriebenen Reihenfolge durch jedes Festgelegte Gebiet fliegt und den Flug gültig beendet.
- c. Kreditierte Positionsmarke Für jedes Festgelegte Gebiet wird eine einzelne Positionsmarke bestimmt, die als Ende des vorherigen und als Anfang des nächsten Schenkels gilt. Der Auswerter wählt den Satz der Kreditierten Positionsmarken aus, welche die größtmögliche anrechenbare Distanz ergeben.
- d. Die Wertungspunkte für jeden Wettbewerber (in Übereinstimmung mit Teil 8) müssen die Wertungsdistanz und die Wertungszeit berücksichtigen, die wie folgt definiert sind:
- Für eine vollendete Aufgabe ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt zum Endpunkt über alle Kreditierten Positionsmarken hinweg, abzüglich des Radius des Abflugringes (wenn genutzt) und des Radius des Zielringes (wenn genutzt).
 - Ist der Wettbewerber auf dem letzten Schenkel außengelandet, gilt als Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt, minus des Radius des Abflugringes (wenn genutzt), über jede Kreditierte Positionsmarke hinweg, zum Endpunkt, abzüglich der Distanz von der Außenlandeposition zum Endpunkt. Ist die erreichte Distanz des letzten Schenkels kleiner als Null, wird sie als Null gewertet.
 - Ist der Wettbewerber auf irgendeinem anderen Schenkel außengelandet, gilt als Wertungsdistanz die Distanz vom Abflug, minus des Radius des Abflugringes (wenn genutzt), über jede Kreditierte Positionsmarke hinweg bis zu dem Punkt des nächsten Festgelegten Gebietes, der dem Außenlandepunkt am nächsten ist, abzüglich der Distanz von der Außenlandeposition zu diesem nächsten Punkt. Ist die erreichte Distanz des nichtvollendeten Schenkels kleiner als Null, wird sie als Null gewertet.
 - Für Vollender gilt als Wertungszeit entweder die der letzten aufgezeichneten gültigen Abflugzeit und der Zielzeit, oder die Mindest-Aufgabenzeit, je nach dem, welche größer ist. Für Nichtvollender bleibt die Wertungszeit undefiniert.
 - Für Vollender ist die Wertungsgeschwindigkeit gleich der Wertungsdistanz dividiert durch die Wertungszeit. Für Nicht-Vollender ist die Wertungsgeschwindigkeit Null.

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 jeder Klasse wird nach jedem Meisterschaftstag für diese Klasse wie folgt verschoben:
 - (i) Eine Gruppe von etwa 2/7 der Segelflugzeuge wird von hinten nach vorn verschoben, oder
 - (ii) eine oder mehr Linien von Segelflugzeugen werden von hinten nach vorn bewegt mit dem Ziel, rund 2/7 der Gesamtzahl umzustellen. Die Position der einzelnen Segelflugzeuge innerhalb der Linie ist belanglos.
- b. Die Startaufstellung muss am frühen Morgen veröffentlicht werden. Die Segelflugzeuge müssen zu einem von den Ausrichtern bestimmten Zeitpunkt („Aufstellungszeit“) am Start stehen.
- c. „Aufstellungszeit“ ist die Zeit, zu der alle Segelflugzeuge in allen Klassen startfertig in ihrer Position stehen müssen. Die Ausrichter legen die Aufstellungszeit beim Briefing fest und veröffentlichen sie in den Aufgabenbögen.
- d. Nur Segelflugzeuge, die zur Aufstellungszeit an der Startstelle stehen, werden für eventuelle Änderungen der Abflugeröffnung und/oder des Abflugschlusses berücksichtigt.
- e. Die Ausrichter müssen in den Örtlichen Verfahren regeln, ob Wasserballast nach den verpflichtenden Gewichtsüberprüfungen abgelassen werden darf 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 in den Örtlichen Verfahren beschrieben werden.

- a. Die Ausrichter müssen eine Landefläche für Rücklandungen am Platz 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

Hat der Startvorgang begonnen, dürfen die Ausrichter ihn aus Gründen der Sicherheit oder Fairness unterbrechen. Dauert die Unterbrechung so lange, dass bereits fliegende Wettbewerber dadurch einen unfairen Vorteil erhalten, muss der Meisterschaftsdirektor entweder die Landung und Neuaufstellung der bereits fliegenden Teilnehmer anordnen oder die Aufgabe neutralisieren.

7.2.5 Verschiebung oder Neutralisierung der Aufgabe

Die Ausrichter dürfen die Öffnung des Abflugtores verzögern oder ganz unterlassen, wenn sie der Auffassung sind, dass sich die Bedingungen nicht für eine sichere oder faire Durchführung der Aufgabe eignen.

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 Startvorgang 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 (das heißt, der Vorgang zählt als einer der drei erlaubten Starts).
- c. Benötigt ein Teilnehmer einen zweiten oder dritten Start, wird er so schnell wie möglich gestartet, nachdem dem letzten Segelflugzeug der Klasse, die sich gegenwärtig im Startvorgang befindet, ein Start angeboten wurde.
- 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. Es ist kein offizieller Start, 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 beschreiben.

- a. Beim Eigenstart muss ihr Antrieb in dem vorgeschriebenen Ausklinkraum in oder unterhalb der maximalen Ausklinkhöhe stillgelegt sein. Auf 5.4 d 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.
- c. Ein Verfahren, das einen neuen Abflug nach Benutzung des Antriebs ohne Zwischenlandung erlaubt, kann angewandt werden, wenn:
 - (i) Das Verfahren in den Örtlichen Regeln beschrieben ist
 - (ii) Alle Segelflugzeuge dieser Klasse beim Schluss der Registrierung für die Meisterschaften mit einem Antrieb ausgerüstet sind.

7.3.3 Ausklinkräume Ausklinkräume und Schleppstrecken müssen in den Örtlichen Verfahren beschrieben werden. Die Ausklinkräume sind klar voneinander zu trennen und derart anzuordnen, dass sichere und wirkungsvolle Schleppstrecken eingerichtet werden können.

Die Standard-Ausklinkhöhe wird in den Örtlichen Verfahren bekannt gegeben und kann im Briefing modifiziert werden.

- a. Jeder Ausklinkraum darf jeweils nur von einer Klasse benutzt werden.
- b. Segelflugzeugführer dürfen nicht ausklinken, bevor der Flugzeugführer sein Schleppflugzeug abwechselnd um die Längsachse gerollt hat. Hochziehen vor dem Ausklinken ist verboten
- c. Die Ausrichter müssen sicherstellen, dass die Ausklinkzonen und -höhen für den Startvorgang so ausgewählt werden, dass die Teilnehmer in die Lage versetzt werden, vor dem Abflug auf dem Meisterschaftsflugplatz sicher für einen Wiederstart zu landen, nachdem ihnen nach dem Ausklinken ausreichend Zeit und Höhe für eine Aufwindsuche gegeben war.

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 festgelegt sein.

7.4 ABFLUG

7.4.1 Begriffsbestimmungen

Der Abflugpunkt ist der Mittelpunkt der Abfluglinie oder des Abflugkreises.

Die Abflugzeit ist die Zeit, zu welcher der Wettbewerber die Abfluglinie kreuzt oder den Abflugkreis verlässt, interpoliert auf die nächste Sekunde.

7.4.2 Abflugmöglichkeiten Die Ausrichter bestimmen, welches Abflugverfahren während des Wettbewerbs genutzt wird. Das für die Meisterschaft ausgewählten Abflugverfahren ist in den Örtlichen Verfahren festzulegen. Die Möglichkeiten sind:

- a. **Die Abfluglinie** Eine gerade Linie von bestimmter Länge, senkrecht zu der Richtung zum ersten Wendepunkt oder zum Zentrum des ersten Festgelegten Gebietes angeordnet, oder
- b. **Der Abflugkreis:** Ein Kreis, mit dem Abflugpunkt als Zentrum, dessen Radius groß genug ist, den Startflugplatz und alle Ausklinkräume einzuschließen.

7.4.3 Gültigkeit der Abflüge

- a. Ein Abflug ist gültig, wenn die Flugaufzeichnung beweist, dass das Segelflugzeug die Abfluglinie in der auf dem Aufgabenbogen spezifizierten Richtung gekreuzt oder den Abflugring verlassen hat.
- b. 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 die Flugaufzeichnung nach der Öffnung des Abfluges eine gültige Positionsmarke innerhalb 500 m von der Abfluglinie oder von der Grenze der Abflugzone entfernt zeigt. Die Abflugposition und die Abflugzeit werden von dieser Positionsmarke hergeleitet, doch ist eine Strafe zu verhängen. Kann eine solche Situation nicht festgestellt werden, ist dem Teilnehmer ein gültiger Abflug zu versagen.

7.4.4 Abflugverfahren: Der Abflug muss im Normalfall innerhalb von 30 Minuten freigegeben werden, nachdem das letzte Segelflugzeug der Klasse, die zu dieser Zeit gestartet wurde, einen Start angeboten bekam. Die Zeitspanne kann auf 20 Minuten reduziert werden, wenn die Distanz vom Mittelpunkt des Ausklinkgebietes zum Abflugpunkt oder zum Abflugkreis kürzer als 15 km ist.

- a. Die Abflugfreigabe 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 MSL (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.

7.4.5 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 7.4.6).

7.4.6 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.

7.5 WENDEPUNKTE UND FESTGELEGTE GEBIETE

7.5.1 Ein Wendepunkt ist ein Wegpunkt zwischen zwei Schenkeln eines Fluges. Die Beobachtungszone für einen GNSS-Wendepunkt ist ein Zylinder 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 einen zentralen Wendepunkt herum, oder
- b. Eine geometrische Figur auf dem Erdboden begrenzt durch zwei konstante Kurslinien von einem Wendepunkt aus, mit einer maximalen Distanz und – als Möglichkeit – einer minimalen Distanz von diesem Punkt

Die Beobachtungszone eines Festgelegten Gebietes ist der - von dessen Umrissen eingeschlossene - Luftraum mit einer unbegrenzten vertikalen Ausdehnung nach oben.

7.5.3 Aufeinanderfolgende Festgelegte Gebiete müssen mindestens 1 km voneinander entfernt sein.

Ausrichter müssen vermeiden, Wendepunkte oder Festgelegte Gebiete zu nahe an Abflug- oder Endpunkte zu legen.

7.5.4 Einem Wettbewerber wird das gültige Erreichen eines Wendepunktes oder eines Festgelegten Gebietes zuerkannt, wenn seine Aufzeichnungen eine gültige Positionsmarke innerhalb der Beobachtungszone zeigen, oder, wenn eine Gerade zwischen zwei aufeinanderfolgenden gültigen Positionsmarkern die Beobachtungszone schneidet.

7.5.5 Fliegt ein Wettbewerber nicht in die Beobachtungszone ein, aber die Flugaufzeichnung zeigt eine gültige Positionsmarke innerhalb 500 m von ihr, dann wird das Erreichen des Wendepunktes oder des Festgelegten Gebietes anerkannt, doch ist eine Strafe zu verhängen.

7.6 AUSSENLANDUNG

7.6.1 Wirkliche Außenlandungen Position und Zeit einer wirklichen Außenlandung werden von der Flugaufzeichnung bestimmt, die den Stillstand des Segelflugzeugs oder die Nutzung des Antriebs anzeigt, oder deren Aufzeichnung mit Geräteausfall endet, 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 außengelanderter 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 (virtuelle) Außenlandung Für nicht vollendete Flüge wird die Positionsmarke, die den Punkt der besten Leistung repräsentiert, als Außenlandeposition und -zeit angenommen, ungeachtet der wirklichen Landeposition.

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 Begriffsbestimmungen

Endpunkt – ist der Mittelpunkt der Ziellinie oder das Zentrum des Zielkreises

Endzeit – ist die Zeit, zu der das Segelflugzeug zum ersten Mal die Ziellinie kreuzt oder in den Zielring einfliegt, interpoliert auf die nächste Sekunde.

7.7.2 Möglichkeiten, den Flug zu beenden Die Ausrichter müssen bestimmen, welche Möglichkeit während des Wettbewerbs genutzt wird, den Flug zu beenden. Diese für die Meisterschaft ausgewählte Möglichkeit ist in den Örtlichen Verfahren festzulegen. 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 Mindesthöhe (GND) wird für das Überqueren der Linie bestimmt. Wettbewerber, die – außer bei direkten Landungen - die Ziellinie unterhalb dieser Mindesthöhe überqueren, werden bestraft. f

Den Ausrichtern wird empfohlen, einen „letzten“ Wendepunkt einzurichten, um die Segelflugzeuge zur gewünschten (sicheren) Anflugrichtung zu zwingen, wenn die Möglichkeit a. - Ziellinie – genutzt wird.

- b. **Der Zielring** - Ein Kreis mit bestimmtem Radius rund den Zielpunkt herum, der den Flugplatz und die Landeplatzrunden einschließt. Eine Mindesthöhe (MSL) ist für das Kreuzen der Kreislinie festzulegen. Wettbewerber, die den Kreis unterhalb der Mindesthöhe kreuzen, sind zu bestrafen.

Die Möglichkeit b. - Zielkreis - ist vorgesehen, um die Separation der Segelflugzeuge zu ermöglichen, wenn sie aus verschiedenen Richtungen oder im bergigen Gelände anfliegen. Sie erlaubt jedem Wettbewerber, die Geschwindigkeit zu mindern und sich vor der Landung auf sein Landeverfahren und auf andere Segelflugzeuge zu konzentrieren.

7.7.3 Gültigkeit der Zielüberflüge

- a. Ein Ziel ist gültig erreicht, wenn die Flugaufzeichnung beweist, dass das Segelflugzeug die Ziellinie in der im Aufgabenbogen angegebenen Richtung gekreuzt hat oder in den Zielkreis eingeflogen ist.
- b. Landet ein Segelflugzeug innerhalb der Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes, ohne die Ziellinie zu überfliegen, soll es als „Ziel erreicht“ eingestuft werden. Als Zielzeit wird ihm die Zeit, in der es zum Stillstand kam, plus fünf Minuten zugeteilt.

7.7.4 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 und Außenlandebescheinigungen, müssen nach der Landung innerhalb 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 Flugaufzeichnungen vom Flugdatenschreiber kann vom Wettbewerber selbst – ohne Überwachung durch die Ausrichter – vorgenommen werden. Diese Dateien können durch jegliche Datenvorrichtung oder –übertragungsmethode abgeliefert werden, die in den Örtlichen Verfahren definiert wurden. All diese Dateien sind zu beglaubigen. Die Ausrichter dürfen Flugdatenschreiber und deren Installation jederzeit inspizieren und dürfen eine überwachte Datenübertragung vom FR verlangen, bevor sie eine Flugaufzeichnung akzeptieren. Die Wettbewerber sollen die täglichen Flugaufzeichnungen in ihrem Flugdatenschreiber belassen, bis die Wertungspunkte des Tages veröffentlicht wurden.

TEIL 8 WERTUNG UND STRAFEN

8.1 DAS WERTUNGSSYSTEM Die Meisterschaften müssen nach dem **1.000 Punkte Wertungssystem** gewertet werden. Die Bewertung ist in Punkten ausgedrückt (die höchste erreichbare Tageswertung beträgt 1.000 Punkte). Jede Klasse muss für sich gewertet werden.

8.1.1 Der Mannschaftspokal: Dieser darf gleichzeitig für eine weitere 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 jeder Klasse so rechtzeitig eine Startgelegenheit geboten worden sein, dass er die Aufgabe des betreffenden Tages erfüllen konnte, und
- b. müssen mehr als 25% der Teilnehmer in jeder Klasse, die an diesem Tag einen Meisterschaftsstart hatten, eine Wertungsdistanz von mindestens 100 km fliegen (nach Anwendung eines jeglichen 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) Ein Wettbewerber wird als „Vollender“ eingestuft, wenn er nach Erfüllung der Aufgabe die Ziellinie kreuzt oder in den Zielkreis einfliegt.

8.2.4 Handikaps Handikaps müssen in der Clubklasse und dürfen in der 20m-Doppelsitzerklasse angewendet werden. Die Ausrichter bestimmen in den Örtlichen Verfahren, ob Handikaps in der 20m-Doppelsitzerklasse angewendet werden.

- a. Handikaps werden von der gültigen IGC-Handikapliste oder von einer anderen Liste, die vom IGC-Vorstand für die spezielle Meisterschaft zugelassen wurde, übernommen. r
- b. Die Ausrichter veröffentlichen vor Beginn der Meisterschaften eine Liste aller Wettbewerber mit ihren Handikaps.
- c. Handikaps sind entsprechend 8.3.2 anzuwenden.

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

Reduziert die Strafe die noch unausgewertete Tagesleistung des Wettbewerbers (z.B. Außenlandung am Punkt einer Luftraumverletzung), ist sie vor der Punktberechnung anzuwenden. Die entsprechende Strafe muss jedes Mal, wenn ein Verstoß stattfindet, angewendet werden (z.B. wird die Überschreitung einer Höhenbegrenzung bei jeder Übertretung bestraft).

Betragen die Tagespunkte nach Abzug aller Strafen weniger als Null, sollen sie als Null behandelt werden, es sei denn, 8.6.4 ist anzuwenden.

8.2.6 Gesamtpunkte Gesamtpunkte und endgültige Punkte müssen berechnet werden, indem die Punkte zusammengezählt werden, die täglich in dem angewandten Wertungssystem erworben wurden

8.3 DEFINITIONEN DER WERTUNGSPARAMETER

In den folgenden Tabellen werden die Abkürzungen RT und AAT für „Rennaufgabe“ und „Aufgabe in Festgelegten Gebieten“ genutzt.

8.3.1 Meisterschaftstage

Die für jeden Meisterschaftstag genutzten Parameter sind:

)

Dt	Aufgaben-Distanz (Nur in RT-Wertungen genutzt und unter 6.3.1c definiert)
Td	Mindest-Aufgabenzeit (Für die AAT wird Td im Briefing bekannt gegeben, für RT beträgt sie Null)
Dm	Mindestdistanz (gehandikapt) um den Tag gültig zu machen (Dm = 100 km)
n1	Zahl der Wettbewerber, die eine gehandikapte Distanz (Dh) von mindestens Dm = 100 km erreichen
n2	Zahl der Vollender mit mindestens 2/3 der schnellsten gehandikapten Geschwindigkeit (Vo).
N	Zehl der Wettbewerber, die an diesem Tag einen Wettbewerbsstart hatten.
Ho	Niedrigstes Handikap (H) aller Wettbewerber
Do	Größte Handikap-Distanz (Dh) des Tages
Vo	Höchste gehandikapte Geschwindigkeit eines Vollenders (Vo) an diesem Tag
To	Wertungszeit (T) des Vollenders, dessen Hh = Vo ist. Im Fall eines Gleichstandes findet die kürzeste T Anwendung.
Pm	Die größte erreichbare Punktzahl des Tages, bevor der Tagesfaktor angewendet wird
Pdm	Die größte Zahl der erreichbaren Distanzpunkte des Tages
Pvm	Die größte Zahl der erreichbaren Geschwindigkeitspunkte des Tages
F	Tagesfaktor
Day	Ist der Tag kein Meisterschaftstag (siehe 8.2.1), gehen alle Wertungen auf Null, abhängig von der Anwendung der Strafen nach 8.2.5

8.3.2 Wettbewerber

Die folgenden Parameter werden für die Bewertung aller Wettbewerber genutzt:

D	Wertungsdistanz des Wettbewerbers, (definiert in 6.3.1 für RT und 6.3.2 für AAT)
H	Handikap des Wettbewerbers, wenn Handikap angewendet wird, sonst $H = 1$
Dh	Handikapdistanz des Wettbewerbers ($D_h = D \times H_o / H$)
T	Wertungszeit des Vollenders (definiert in 6.3.1 für RT und 6.3.2 für AAT)
Pd	Distanzpunkte des Wettbewerbers
V	Wertungsgeschwindigkeit des Vollenders $V = D / T$
Vh	Handikapgeschwindigkeit des Vollenders $V_h = D / T \times H_o / H$
Pv	Geschwindigkeitspunkte des Vollenders
S	Tageswertung des Wettbewerbers, ausgedrückt in Punkten,

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 $D_h \geq D_m$ und $V_h = V_o$. Sie dürfen aber nicht in der Rangliste erscheinen.

8.4 BERECHNUNG DER WERTUNGSPUNKTE

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 wird 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 Siegerpunkte erhalten. Alle Nichtvollender (Außenlander) werden weniger Punkte im Verhältnis zu der von ihnen geflogenen Distanz erhalten

8.4.2 Aufgabe im Festgelegten Gebiet

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 wird 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):

$P_v = 0$

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

(iii) $S = F \times (P_v + P_d)$

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

8.5 MANNSCHAFTSPOKAL (TEAM CUP)

- 8.5.1 Für den Zweck des Mannschaftspokals besteht eine Mannschaft aus allen Wettbewerbern, die für eine einzelne NAC an der Meisterschaft teilnehmen, mit einem Minimum von zwei Segelflugzeugen. .
- 8.5.2 Die Relative Wertung eines Wettbewerbers ist definiert als seine Wertungspunktzahl, dividiert durch die Punktzahl des Tagessiegers, multipliziert mit 1.000.
- 8.5.3 Die Tagespunktzahl der Mannschaft wird berechnet, indem die Summe der Relativen Punkte aller Mannschaftsmitglieder, die an diesem Tag einen Start hatten, durch deren Zahl dividiert wird.

8.6 STRAFEN UND DISQUALIFIKATIONEN

- 8.6.1 Der Meisterschaftsdirektor muss Strafen verhängen bei Verletzungen der oder bei Nicht-Übereinstimmung mit den Regeln oder Örtlichen Verfahren. Die Strenge der Strafen reicht je nach Schwere des Vergehens vom Minimum der Warnung bis zur Disqualifikation. Die vom Meisterschaftsdirektor verhängten Strafen müssen denen im Einklang sein, die in der entsprechenden Strafenliste unter Ziffer 8.7 unten festgelegt sind.
- 8.6.2 Nicht in dieser Liste aufgeführte Verstöße dürfen nach Maßgabe des Meisterschaftsdirektors in Übereinstimmung mit den Vorschriften des Sporting Code, Allgemeiner Teil, Ziffer 5.2, bestraft werden.
- 8.6.3 Strafen müssen in dem Wertungsbogen des Tages aufgelistet werden, an dem sie ausgesprochen wurden.
- 8.6.4 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.

- 8.6.5 Ein Wettbewerber, der disqualifiziert wurde, muss seine Sportlizenz entsprechend Sporting Code, Allgemeiner Teil, Ziffer 5.3, zurückgeben.

8.7 LISTE ANERKANNTER STRAFEN

Art des Vergehens	Erstes Vergehen	Folgende Vergeh- en	Höchststrafe
Über-/Untergewicht (W) in kg	W x 2 Pkte	n x W x 2 Pkte	n x W x 2 Pkte
Falsche, zu späte oder fehlende Informationen			
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.) entsprechend der Örtl. Verfahren	Verwarnung	10 Pkte	25 Pkte
Zu späte Abgabe der Zweiddokumentation > 60 Min.	Verwarnung	10 Pkte	25 Pkte
Außenlandebericht nicht vollständig	Verwarnung	10 Pkte	25 Pkte
Falscher Abflug			
Zwischen 0 und 0,5 km von Abfluglinie oder -kreis	50 Pkte	50 Pkte	50 Pkte
Mehr als 0,5 km von Abfluglinie oder -kreis	Abflug ungültig	Abflug ungültig	Abflug ungültig
Falsche Beurkundung der Wendepunkte oder Gebiete			
Weniger als 0,5 km von der Begrenzung des Wendepunktes oder Gebietes entfernt	50 Pkte	50 Pkte	50 Pkte
Mehr als 0,5 km von der Begrenzung des Wendepunktes oder Gebietes entfernt	Nicht erreicht	Nicht erreicht	Nicht erreicht
Gefährliches und risikoreiches Fliegen			
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: Falsche Landebahn	Verwarnung	(n-1) x 25 Pkte	Disqualifikation
Fliegen oberhalb der im Briefing festgelegten Höhe (sportliche Grenze), wenn Überschreitung < 100m	1 Pkt/Meter	n Pkte/Meter	Disqual. Tag
Fliegen oberhalb der im Briefing festgelegten Höhe (sportliche Grenze), 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
Betrug oder Fälschung der Dokumente			
Fälschung der Dokumente	Disqualifikation	Disqualifikation	Disqualifikation
Versuch, von einem nicht teilnehmenden Luftfahrzeug fremde Hilfe bei der Aufwindsuche zu finden	Disqual. Tag	Disqualifikation	Disqualifikation
Andere Verstöße			
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
Spannweitenstrafe in 20m-DS-, 18m-, 15m-, Std.-, Club- und Weltklasse (#)	1 Pkt/cm	1 Pkt/cm	1 Pkt/cm
<p>(#) 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.</p> <p>Beispiele:(i) Eine Überspannweite von 2,7 cm führt zu den täglichen Strafpunkten $2,7 - 0,3 = 2,4$, die auf 2 Strafpunkte abgerundet werden.</p> <p>(ii) Eine Überspannweite von 3,9 cm führt zu den täglichen Strafpunkten $3,9 - 0,3 = 3,6$, die auf 4 Strafpunkte aufgerundet werden.</p>			

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 Meisterschaften 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 (am letzten Tag so schnell wie möglich) nach Erhalt des Protestes vom Direktor 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 „EINZELHEITEN ZUR MEISTERSCHAFT“** müssen komplettiert werden.

Die Örtlichen Verfahren müssen vor ihrer Veröffentlichung als eigenständiges Dokument zur Genehmigung dem Chefsteward übergeben werden (mit einer Kopie an die IGC Arbeitsgruppe „Annex A“). Um diesen Genehmigungs-Vorgang der Örtlichen Verfahren zu ermöglichen, sind sie dem Chefsteward mindestens sechs Monate vor dem Tag der Eröffnungsfeier zuzustellen.

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 im Zuge des Genehmigungsvorganges Änderungen verlangt werden müssen.

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

Nach ihrer Genehmigung müssen die Örtlichen Verfahren nicht später als 90 Tage vor dem ersten vorgesehenen Meisterschaftstag als Einzeldokument veröffentlicht werden.

A EINZELHEITEN ZUR MEISTERSCHAFT

Name der Veranstaltung

Ort der Veranstaltung

Zeitplan

Termin für vorläufige Anmeldungen:

Termin für endgültige Anmeldungen 3.4.1

Schlusstermin für die Zulassung neuer GNSS Flugdatenschreiber 5.4.a

Schließung des Flugplatzes für Trainingsflüge

Registrierungsperiode 3.5.1/3.5.2

Zeitraum der Technischen Inspektion (Annahme-Check) 4.1.2b

Offizielles Training 1.2.3

Schlusstermin für Wechsel in der Konfiguration 4.1.2 b

Erstes offizielles Briefing für Mannschaftsführer (Team Captains):

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)

Chef-Auswerter (Verantwortlicher für Auswertung)

Internationale Jury

Präsident:

Mitglieder:

Stewards – Sportkommissare

Chefsteward

Steward(s)

Adressen für Schriftverkehr und Teilnehmermeldungen

B ALLGEMEIN

- 1.1 Zusätzliche Ziele der Meisterschaften
- 1.3.1 Meisterschaftsklassen
- 1.4.1 *Bem.* Zusätzliche Sicherheitsregeln
- 1.4.4.2 Dateiformat für Kontrollpunkte

C NATIONALE MANNSCHAFTEN

- 3.4.2 Nenngebühren
- 3.4.3 a. Erlaubte Höchstteilnehmerzahl pro NAC
- 3.4.3 c. Höchstteilnehmerzahl insgesamt und pro 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. c. Funkfrequenzen für die Meisterschaften

G MEISTERSCHAFTSVERFAHREN

- 7.1 e. Vorschriften für das Ablassen von Wasserballast in der Startaufstellung
- 7.2.1 Grenzen des Meisterschaftsflugplatzes
- 7.3.2 Startverfahren für Motorsegler
- 7.3.2c Flugverfahren für Motorsegler
- 7.3.3 Ausklinkgebiete und -höhen
- 7.3.3 *Bem.* Gebiete, in denen andauernder Kreisflug verboten oder nur in einer vorgeschriebenen Richtung erlaubt ist
- 7.4.2 Zu nutzende Abflugmöglichkeit und Abflug-Geometrie
- 7.4.3 a. Funkverfahren für die Ankündigung des Abflugs
- 7.4.3 b. Höhenverfahren für Abflüge
- 7.6.1 a. Instruktionen für wirkliche Außenlandungen
- 7.6.3 Vorkehrungen und Erfordernisse für Rückholung per F-Schlepp
- 7.7.1 Zu nutzende Anflugart und Geometrie der Ziel-Überflüge
- 7.7.1 a. Minimale Flughöhe über der Ziellinie
- 7.7.1 b. Minimale Flughöhe über dem Zielkreis
- 7.7.3 a. Verfahren für den Zielüberflug
- 7.8.1 Verfahren für die Landung
- 7.9 Behandlung der Flugdokumentation

H PUNKTWERTUNG

- 8.1.1 Verleihung des Mannschaftspokals
- 8.2.4 Anwendung der Handikaps in der 20m-Doppelsitzerklasse

I PROTESTE

- 9.2.3 Höhe der Protestgebühr

J ABSCHLUSSZEREMONIE UND SIEGEREHRUNG

- 10.2.1 Erfordernisse zu Flaggen, Disketten und Tonbändern

EINGANGSÜBERPRÜFUNG (KONFIGURATION-CHECKS) 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/Oktober 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 gleiche Flugleistungen aufweisen, müssen zwei grundlegende Überprüfungen durchgeführt werden:

1. Eine Überprüfung der äußeren Geometrie, mit dem Ziel nachzuweisen, 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 (± 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.

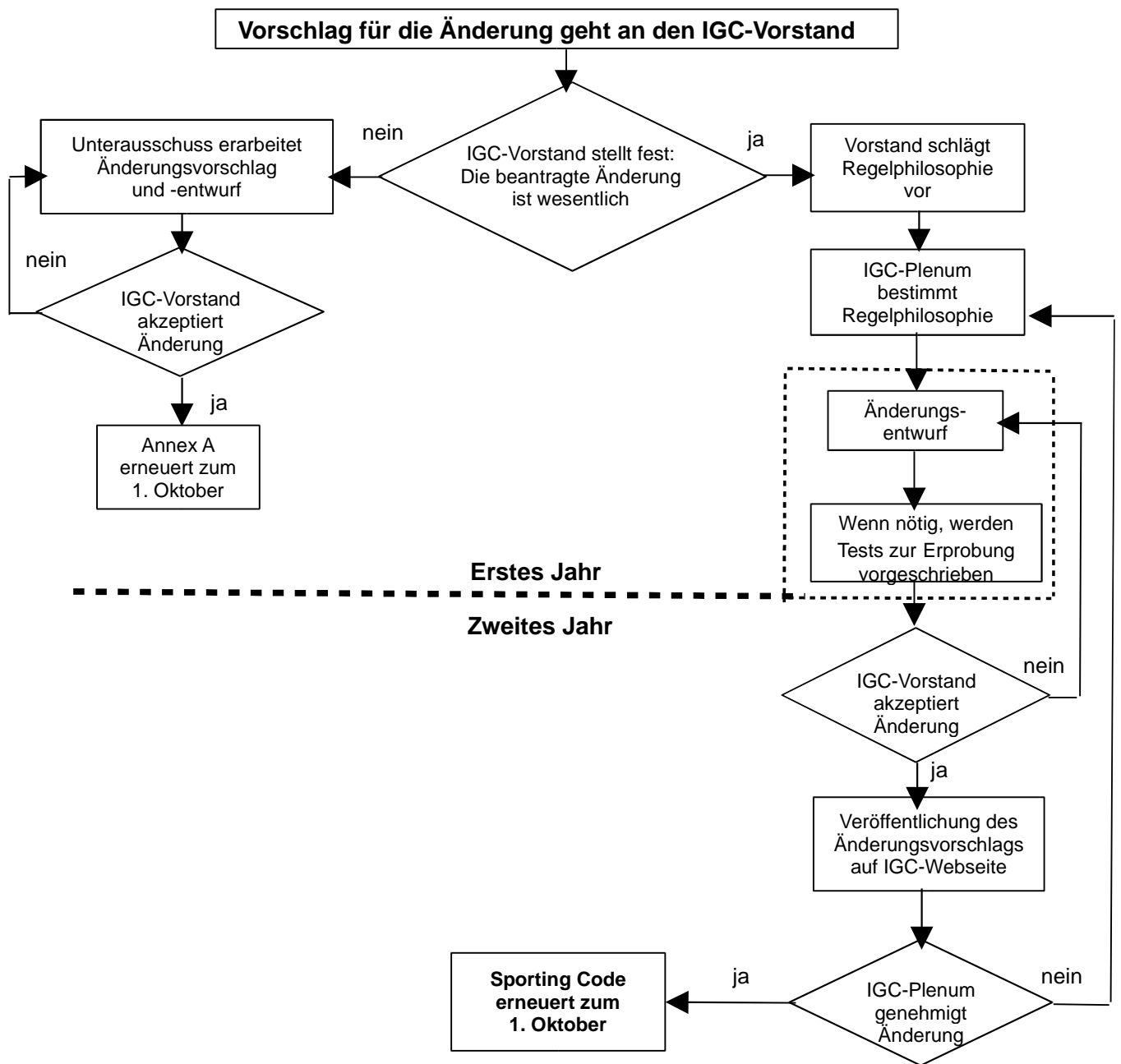
PROZESS DER BEARBEITUNG UND ÄNDERUNG DES ANNEX A

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 überprüft den Vorschlag und stellt fest, 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. Bei der Vollversammlung wird die Philosophie hinter einer wesentlichen Änderung beraten und festgelegt. Der Spezialisten-Unterausschuss wird dann die Änderung des Codes entwerfen und – unter Mitwirkung des Vorstandes - erproben lassen wie erforderlich. 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 Sporting Code wird zum 1. Oktober nach der Genehmigung durch den Vorstand gültig. Eine wesentliche Änderung tritt mit dem 1. 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



Die IGC Handikap-Listen

Das IGC-Handikapkomitee ist verantwortlich für die Entwicklung, Überarbeitung und Veröffentlichung von Handikaps für Segelflugzeuge. Die IGC-Handikaplisten bestehen aus der:

- IGC-Handikapliste der Clubklasse, und der
- IGC-Handikapliste der 20m-Doppelsitzerklasse.

Die Handikaplisten für jede Klasse sind veröffentlicht in der FAI-Webseite unter

<http://www.fai.org/gliding/system/files/handicaps.pdf>

Das Datum des Inkrafttretens von Änderungen ist der jeweilige 1. April eines jeden Jahres.

Allgemeine Regeln für die Clubklasse:

Nur einsitzige Segelflugzeuge mit einem Index von 1,09 oder niedriger kommen in Frage.

Nachträgliche Ausrüstung eines Segelflugzeugs mit einem Einziehfahrwerk erhöht den Index um den Wert 0,02.

Nachträgliche Ausrüstung eines Segelflugzeugs mit Winglets erhöht den Index um den Wert 0,01.

Der Segelflugzeugführer ist verantwortlich für die Vorlage der Dokumentation zum Nachweis, dass sein Segelflugzeug innerhalb der gesetzlichen Gewichtsgrenzen geflogen wird.

Das Handikap ist auf der Grundlage der Leistung bei einem bestimmten Segelflugzeug-Bezugsgewicht errechnet worden, das auf dem typischen Leergewicht plus 110 kg basiert. Muss ein Segelflugzeug unabänderlich mit einem höheren Gewicht geflogen werden, dann erhöht sich der Handikapfaktor um 0,005 für jede angefangenen 10 kg, die das Gewicht das Basis-Handikapgewicht übersteigt.

Allgemeine Regeln für die 20m-Doppelsitzerklasse müssen noch festgelegt werden.

Verfahren zur Auswahl der Teilnehmer

1. In der Bewerbung geben die Ausrichter die Höchstzahl der möglichen Teilnehmer für die Veranstaltung an. Teilnehmerplätze für Weltmeister werden in diese Höchstzahl eingeschlossen.
2. Der IGC-Vorstand bestimmt in Zusammenarbeit mit den Ausrichtern die Höchstzahl der Teilnehmer pro Klasse. Teilnehmerplätze für Weltmeister dürfen zusätzlich zu dem im Annex A festgelegten Maximum von 50 pro Klasse genehmigt werden. Diese Ausgangszahlen für die Klassen werden bei der Präsentation der Bewerbung dem IGC-Plenum bekannt gegeben.
3. Wie üblich darf jede NAC zwei Teilnehmer pro Klasse (je drei in Junioren- und Frauen-Meisterschaften) melden, aber nur eine Teilnahme pro Klasse ist garantiert, die 2. (und 3, wenn zutreffend) Teilnahme sind von der Rangfolge der NAC abhängig. Weltmeister, die ein Recht auf Teilnahme haben, werden zusätzlich zu den von der NAC benannten garantierten Teilnahmen akzeptiert.
4. Am Schlusstag für vorläufige Meldungen darf der IGC-Vorstand in Zusammenarbeit mit den Ausrichtern ungenutzte Klassenplätze gleichmäßig auf andere Klassen verteilen. NACs dürfen nur ihre zweiten und dritten Berechtigungen (zutreffend, wenn einer NAC ein dritter Teilnehmerplatz angeboten wurde) auf andere Klassen übertragen, wenn zusätzliche Plätze frei sind.
5. Am Schlusstag für endgültige Anmeldungen werden überbesetzte Klassen auf die Höchstteilnehmerzahl reduziert, indem Segelflieger aus den am niedrigsten in der Rangliste eingestuftten Ländern herausgenommen werden, die einen zweiten (oder dritten) Teilnehmer gemeldet haben. Das geschieht in Übereinstimmung mit der IGC-Länder-Rangliste, die am Schlusstag für vorläufige Anmeldungen zum Wettbewerb in Kraft ist.
6. Ein Land wird nur einen Teilnehmerplatz quer durch alle Klassen verlieren, beginnend mit der am meisten überzeichneten Klasse, bis alle Länder (mit einem oder zwei gemeldeten Wettbewerbern) einen Teilnehmer verloren haben.