

P r o t o k o l l

der Sitzung des Fachbereiches Breitensport der Bundeskommission Segelflug/Motosegelflug vom 08.02.2014 in Kassel

Anwesenheit: Siehe Anwesenheitsliste

- 1. Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit**
Rainer Meng begrüßt die Mitglieder des Fachbereichs RS/B und eröffnet die Sitzung um 10.30 Uhr.
- 2. Genehmigung des Protokolls vom 21.09.2013**
Er stellt fest, dass das Gremium mit 12 Stimmen beschlussfähig ist. Das Protokoll vom 21.09.2013 wird einstimmig genehmigt.
- 3. Qualifikationsmeisterschaften 2014**
Die insgesamt von den 11 Ausrichtern zur Verfügung gestellten Plätze sind ausreichend. Zurzeit sind noch über 100 Plätze über alle Klassen für eine Qualifikation frei. Diese Zahlen werden für kommende Qualifikationsmeisterschaften als Basis der Vergabe von Meisterschaften dienen.

Leistungsabzeichen als Voraussetzung für die Teilnahme an Qualifikationsmeisterschaften

Eine Diskussion darüber wird erneut geführt.

Eine erneute Abstimmung unter Einbeziehung der Variante:

„Allen Piloten, die Ranglistenpunkte haben, muss Wettbewerbserfahrung unterstellt werden, ansonsten hätten sie keine Punkte. Diese Piloten können vom Nachweis des Silbernen Leistungsabzeichens befreit werden. Beibehalten der Forderung für Piloten, die keine Ranglistenpunkte haben.“

ergibt: 7 für Beibehaltung Leistungsabzeichen, 3 für neue Variante

Aus dem Ergebnis der Diskussion stellt der Ausschuss fest, dass bei der IGC die Regeln der Kalibration bzw. der Nutzung der GPS-Höhe des Loggers unter Anwendung eines Malus geändert werden soll. Howard Mills wird unseren IGC-Delegate dazu ansprechen.

- 4. IGC Index-Liste** (bzw. Index-Liste für Qualifikationsmeisterschaft)
SB 12
Das Flugzeug soll mit 1,02 eingestuft werden, mit dem das Flugzeug dann auf den Qualifikationswettbewerben fliegen kann.
- 5. Änderungen in der SWO**
Anlage B:
 - Klassenwechsel der NM auf DM (2.2)
 - Teilnahme an Frauen-DM => Änderung auf Rangliste statt DMSt.
 - Klassenwechsel auf Junioren-DM für C-Kader (2.3)
 - Co-Piloten müssen auch Mitglied im DAeC sein (2.4)
 - Konkretisierung des Leistungsabzeichens als Bedingung (2.4)
 - Nachrücker zur DM 33% der Qualifikanten
- 6. DMSt**

Berechnungsmodell (FAI-Kugel oder WGS 84)

- Der OLC rechnet nach eigenen Aussagen nach dem FAI-Kugel-Modell. Die DMSt-WBO soll entsprechend ergänzt werden.
- Flüge in der Doppelsitzerklasse können ein- oder doppelsitzig durchgeführt werden.

7. Deutscher Segelfliegertag

Der kommende Segelfliegertag wird am 01.11.2014 in der TU Braunschweig stattfinden. Die Organisation übernimmt das Büro der Bundeskommission in Kooperation mit lokalen Vereinen.

Für 2015 hat sich der Ausschuss für Bewerbung von Sachsen-Anhalt (Magdeburg) für den 30./31.10.2015 ausgesprochen.

8. Luftsportjugend

Martina Kluth, Beauftragte LSJ der Buko und stellv. Bundesjugendleiterin stellt sich dem Gremium vor.

9. Leistungsabzeichen/Sportzeugen/Sporting Code

Vortrag Howard Mills (siehe Anlage)

Für die Auswertung sollen Checklisten erstellt werden, welche Punkte bei den jeweiligen Bedingungen erfüllt werden müssen. Ein Musterformular wird an die Ausschussmitglieder verschickt. Eine Abstimmung über den Einsatz erfolgt mit einer Doodle-Abstimmung.

10. Zielkreis

Rainer Meng stellt den Antrag an die IGC vor. (siehe Anlage).

Eine Diskussion schließt sich an. Die Anlage zum Protokoll stellt das Ergebnis der Diskussion dar.

11. Sonstiges

- Das *Nominierungsverfahren* (u.a. die Bewertungsmatrix, die Zusammensetzung der „Nominierungskommission“) für die Beschickung von internationalen Meisterschaften wird noch einmal erläutert. Ein erster Entwurf soll bis Ende März vorbereitet sein.
- *Sportsoldaten*
2 Standortmöglichkeiten als Stützpunkt der künftigen Sportfördergruppe wurden ermittelt. Die Flugplätze/Landesverbände sind entsprechend angeschrieben, um die personellen Möglichkeiten auszuloten.

12. Ort und Termin der nächsten Sitzung

- Nächste Sitzungstermine:
20. September 2014 in Kassel

gez. Rainer Meng
Vorsitzender RS/B

gez. Jan Braune
Protokoll

Deutscher Aero Club e.V.

Bundeskommision Segelflug

- Referat Sport -
- Fachbereich Breitensport -

**Sitzung des Fachbereichs Breitensport am 08.02.2014
in Kassel**

TEILNEHMERLISTE

Name	Vorname	LV	Funktion	Stimmrecht	
				ja	nein
Doernemann	Bernol	RP	Seko	X	
Wintinger	David	RP	Seko		X
Sobis	Thomas	MV	Seko	X	
MASLONKA	DIRK	BY	KF		
Klicks	Mirja	NW	Seko	X	
Breitbach	Michael	NW	Seko		X
Hind	Daniel	TH	Seko	X	
Utingler	Chris	ST	Seko	X	
Kicis	Joachim	BU	AAL	X	
Zeitz	Christian	SL	Seko	X	
Schneider	Detlef	HE	Seko	X	
Stöven	Timo	NI	Seko	X	
Wunderl.	Andreas	NI	Seko		X
Bräuer	Jan		Büro Seko		X
Kluth	Martina M.S		LSJ - Büro		X
MENG	Zainer	HE	Büro Seko		X
Köster	Milke	UB	Seko	X	
Mills	Howard E	SH	Seko	X	
Kader	Martin	B	Seko	X	

?



FAI-Leistungsabzeichen / DAeC

RS/B Sitzung, Kassel 8. Februar 2014



Inhalt

- Sportzeugen
- Auswerter
- Updates



Sportzeugen – Schulung

- Ausbildung & Weiterbildung von Sportzeugen:
 - > Seit ca. 10 Jahren nichts gemacht,
 - > Damals Hauptmerkmal Fotodokumentation
 - > Neue Fluglehrer sind automatisch Sportzeugen
 - > Führt zu Desinformation und Fehlern
- Konzept zur Schulung notwendig:
 - > Aktionen für Winter 2014/2015?



Verwaltung von Sportzeugen

- Anfrage aus BW:
 - > Gibt es verschiedene Arten von Sportzeugen?
 - > Registrierung von Sportzeugen, wenn Ausbildung in BW aber Mitglied anderswo?
- Ja – es gibt verschiedene Sportzeugen.
 - > Wir sind *Sportzeugen für Segelflugsport*.



Was sagt der Sporting Code?

- **FAI Sporting Code, General Section:**
 - > **§ 4.1.1 CONTROL AND CERTIFICATION.**
Each NAC is responsible for the control and certification of all FAI sporting events, records and badge flights made under its control.
 - > **§4.2.1 OFFICIAL OBSERVERS.**
The Officials who control a performance must be registered with an NAC as an Official Observer. Official Observers are empowered to control and certify performances and events for FAI records and badges...



Section 3 – Gliding Annex C

- **§ 1.3 The National Airsport Control NAC**
 - > The NAC is the organisation that administers FAI air sports in its country. It may delegate to another organisation such as a national gliding association that part of its sporting powers. In the Code and this Annex, “NAC” means the NAC or its delegated organisation.
- Unser NAC ist der DAeC.
- *Delegated Organisation* ist die BuKo Segelflug.
 - > Ob wir noch weiter delegieren dürfen (Landesverbände)?



Section 3 – Gliding Annex C

- **§ 1.3 The National Airsport Control NAC**
 - > Its responsibilities are:
 - a) to maintain control of its national Claims Officer, OOs, data analysts and barograph calibration labs,
 - b) have final responsibility for the flight analysis process and the integrity and accuracy of data that it ratifies.
 - c) to maintain a list of position recorders (PRs) that it accepts, may hold a national turn point list, may modify IGC record forms to incorporate national-only record types, and maintain a badge claim form.
 - d) to maintain registers of national badge leg, badge, record, and FAI diploma flight achievement.
 - e) to transmit to the FAI data on completed Diamond badges and Diploma flights (SC3-2.1.5).



Section 3 – Gliding Annex C

- **§ 1.4 NAC Recommended Practices**

- > **b. OO Control and Tracking**

As a minimum, each NAC should **maintain a list of its current OOs and their contact information**, enabling the distribution of information on changes to badge and record procedures or national factors that will influence badge and record flights. A more sophisticated database may be developed to provide tracking of an OO's activity, types of claims certified, and other information.



Schlussfolgerungen

- Der DAeC ist verpflichtet, eine Liste aller gültigen Sportzeugen zu erstellen und zu pflegen.
- Wir müssen unsere Sportzeugen dringend nachschulen.



Auswerter

- Problem:
 - > Irrtümlich wurde ein 750 km-Diplom verliehen.
 - > Geflogen als freies Dreieck.
 - > ABER: Wendepunkte müssen vorher deklariert werden.
- Maßnahmen:
 - > Schulung von Auswertern?
 - > Hilfswerkzeug *Claim Check* einsetzen.
 - > Checklisten für Auswerter
 - > Beispiel: Zielstrecken-Diamant
 - > Piloten müssen die aktuellen Anträge auf Leistungsabzeichen verwenden.



Antrag auf Diamanten / Diplom

Streckenflug 500 km / 750 km / 1000 km usw.		
Datum des Fluges:..... Startort:	Ausgewertete Leistung (km): (vom Auswerter auszufüllen)	
Art des Fluges: (Zutreffendes ankreuzen)		<input type="checkbox"/> Gerade Distanz ¹ , mit Landung. <input type="checkbox"/> Gerade Distanz ¹ , mit virtueller Landung. <input type="checkbox"/> Angemeldeter Flug über bis zu 3 Wendepunkte.
Dokumentiert durch: (Zutreffendes ankreuzen)		<input type="checkbox"/> IGC-Datei, Name: <input type="checkbox"/> Barogramm



Updates

- Flugbescheinigungen (mit und ohne GPS)
 - > *Der Sportzeuge bestätigt, dass der Segelflugzeugführer allein im Segelflugzeug ist.*



The End.....

**An: Referat Sport / Spitzensport (RS/S)
Regelkommitte´**

Zielkreis

Der am 02.02.14 anlässlich der Sitzung des RS/S in Frankfurt von Christoph Geißler erläuterte Vorschlag an die IGC bzgl. der Regeln zum Zielkreis wurden bei der Sitzung des Referat Sport / Breitensport (RS/B) am 08.02.14 in Kassel vorgestellt. Die Frage der Ausgestaltung der Regeln des Zielkreises betrifft neben den Deutschen Segelflugmeisterschaften auch die Qualifikationsmeisterschaften. Eine der Aufgaben des RS/B ist, Vorschläge zur Ausgestaltung der Regeln für die Qualifikationsmeisterschaften zu beraten und an den Vorstand der BuKo-Segelflug zu endgültigen Beschlussfassung zu geben. Insofern fühlen sich die Mitglieder des RS/B berufen, zu dem Punkt „Zielkreis“ ihre Meinung zu äußern.

Es ist unstrittig, dass ganz allgemein der Sinn des Zielkreises ist, die Sicherheit nach Beendigung eines Wettbewerbsfluges mit dem Durchflug des Zielkreises bis zur anschließenden Landung zu erhöhen. Nach Meinung der überwiegenden Mehrheit der Mitglieder des RS/B erfüllt der vorliegende Vorschlag diese Forderung nicht. Eine Übernahme der vorgeschlagenen Regeln in das nationale deutsche Regelwerk wird deshalb ausdrücklich nicht empfohlen.

Begründung:

1. Die Mindesteinflughöhe von 50 Metern über der Starthöhe erfordert einen deutlichen Fahrtüberschuss beim Schneiden des Zielkreises, der je nach Klasse unterschiedlich ist. Es erlaubt nach Meinung der Mitglieder des RS/B dem Pilot keineswegs, bis zur Landung die Geschwindigkeit abzubauen, entsprechend der noch vorhandenen Geschwindigkeit die Wölbklappen zu setzen, die Bremsklappen zu bedienen, das Fahrwerk auszufahren, nebenbei noch auf gleichzeitig anfliegende Mitbewerber zu achten und sich schließlich noch auf die Landung zu konzentrieren. Bei einer (gleichbleibenden) Geschwindigkeit von 180 km/h erreicht der Teilnehmer bei einem Zielkreisradius von 3 km um die Schwelle den Platz in lediglich einer Minute. Die Zeit verlängert sich natürlich durch Reduzieren der Geschwindigkeit. Dennoch ist diese Zeit nach Meinung der Mitglieder des RS/B zu kurz für das Abarbeiten aller zur Landung erforderlicher Handgriffe. Dazu kommt das Verbot des Hochziehens nach Zielkreisüberflug und damit der Möglichkeit, rasch Fahrt abzubauen.

Die Festlegung auf 50 m gibt dem Ausrichter keine Möglichkeiten, auf örtliche Gegebenheiten wie z.B. Geländehindernisse und auf die unterschiedliche Leistungsfähigkeit der Flugzeuge zu reagieren.

2. Der Vorschlag beruht auf der Voraussetzung, dass nach Zielkreisüberflug eine Direktlandung durchgeführt wird. Das erfordert eine Ausrichtung des letzten Kurses in etwa in der Landerichtung. Entweder muss dazu bereits die Aufgabe entsprechend gewählt werden, so dass der Kurs von der letzten Wende in etwa der Landerichtung entspricht. Dies ist eine unnötige Erschwernis für den Aufgabensteller. Alternativ muss in einer geringen Entfernung

zum Ziel ein Kontrollpunkt in die Aufgabe eingefügt werden, der die Teilnehmer in die Anflugrichtung bringt. Solche Kontrollpunkte befinden sich üblicherweise in geringer Entfernung vor dem Aufsetzpunkt oder auch dem Zielkreis. In dieser Entfernung befinden sich die Teilnehmer in der Regel im Endanflug, verbunden mit hoher Geschwindigkeit. Insbesondere bei Richtungsänderungen von 60°-70° und mehr ergibt sich bei mehreren gleichzeitig den Kontrollpunkt anfliegenden Teilnehmern ein Gedrängel, das der gewollten Sicherheit abträglich ist.

3. Die Festlegung der Größe des Zielkreises auf 3 km bzw. 4 km lässt dem Ausrichter keinen Spielraum, um auf örtliche Gegebenheiten reagieren zu können.

Die Mitglieder des RS/B geben folgende Empfehlungen zum Zielkreis:

1. In der Segelflugwettbewerbsordnung (SWO) ist unter Punkt 8.10 die Ziellinie und der Zielkreis beschrieben. Der RS/B empfiehlt, unter diesem Punkt lediglich das absolut Notwendige zum Zielkreis auszuführen und die Einzelheiten in einer neu zu schaffenden Anlage zur SWO (die man nennen könnte: „Empfehlungen für den Ausrichter/Sportleiter“) zu integrieren.

Zitat SWO:

8.10

Die Ziellinie ist möglichst so zu legen, dass der Überflug/die Direktlandung aus der Richtung der letzten Flugstrecke erfolgen kann. Die Ziellinie kann auch vor oder neben dem Flugplatz eingerichtet werden.

Die Einrichtung eines Pflichtanflugpunktes, von dem aus ein gerader Anflug auf die Ziellinie erfolgen muss, wird empfohlen.

Beim Zielkreis sollte der letzte Wendepunkt/das letzte Wendengebiet so gelegt werden, dass der Anflug möglichst in Richtung auf die gewünschte Landerichtung erfolgt. Der Anflug auf die Ziellinie/den Zielkreis und bei Direktlandung der anschließende Landeanflug ist als kontinuierlicher Sinkflug durchzuführen. Nach dem Ziellinien/Zielkreisüberflug ist starkes Hochziehen verboten; Überfahrt darf nur in einer flachen Steigflugbahn in Höhe umgesetzt werden.

Zu tiefes Überfliegen der Ziellinie/des Zielkreises wird mit einer Maßnahme nach Ziffer 10.3.3 geahndet.

2. Dem Ausrichter/Sportleiter wird empfohlen, den Mittelpunkt des Zielkreises je nach den örtlichen Gegebenheiten und der Anflugrichtung entweder auf eine der Schwellen oder auf den Flugplatzbezugspunkt (in der Regel Mitte der Lande-/Startbahn) zu legen.
3. Dem Ausrichter/Sportleiter wird empfohlen, die Mindesteinfughöhe in den Zielkreis entsprechend der Größe und der Lage des Mittelpunktes des Zielkreises, der Leistungsfähigkeit der teilnehmenden Flugzeuge, der vorgesehenen Landerichtung und der evtl. zu fliegenden Platzrunde nach seiner Erfahrung am Wettbewerbsflugplatz selbst zu wählen.
4. Dem Ausrichter/Sportleiter wird empfohlen, keinen Kontrollpunkt zwecks Ausrichtung des letzten Kurses in Landebahnrichtung einzurichten. Stattdessen sind geeignete Verfahren zu entwickeln, die auch bei Kursen von der letzten Wende zum Zielflugplatz, die quer zur Anflugrichtung liegen, ein gefahrloses und für die Teilnehmer entspanntes Einfliegen in die Platzrunde gestatten.

5. Unter 10.3.3. der SWO ist festgelegt, dass das tiefere Einfliegen in den Zielkreis als vorgeschrieben Strafpunkte in Höhe von 1 pro Meter Unterschreitung nach sich zieht, höchstens jedoch die persönlichen Geschwindigkeitspunkte.

Dies erscheint dem RS/B zu wenig. Zudem besteht theoretisch die Möglichkeit, den Zielkreis mit 0 (Null) Metern zu schneiden und bei genügend Geschwindigkeit trotzdem auf dem Flugplatz zu landen und noch Geschwindigkeitspunkte zu bekommen (evtl. unter Inkaufnahme von zusätzlichen Strafpunkten wegen gefährlichen Fliegens). Das kann nicht im Sinne der Sicherheit sein.

Es wird deshalb die Einführung einer Minimumeinflughöhe (z.B. 50 m unterhalb der Mindesteinflughöhe) empfohlen. Beim Einflug unterhalb dieser Höhe soll es keine Geschwindigkeitspunkte mehr geben. Hierdurch gibt es keinen Anreiz, koste es was es wolle den Zielflugplatz zu erreichen, um wenigstens einen Teil der Geschwindigkeitspunkte zu retten.

Vorschlag zur Formulierung des Punktes 8.10 der SWO:

8.10

(1) Die Ziellinie ist möglichst so zu legen, dass der Überflug/die Direktlandung aus der Richtung der letzten Flugstrecke erfolgen kann. Die Ziellinie kann auch vor oder neben dem Flugplatz eingerichtet werden. Die Einrichtung eines Pflichtanflugpunktes, von dem aus ein gerader Anflug auf die Ziellinie erfolgen muss, wird empfohlen.

(2) Zum Zielkreis wird auf die Anlage „E“ zur SWO verwiesen. Die Festlegung der Größe und der Lage des Mittelpunktes des Zielkreises bleibt dem Ausrichter/Sportleiter überlassen. Sie richtet sich nach dem Anflugkurs, der Landerichtung, der Performance der Flugzeuge und eventueller Hindernisse im Anflug.

(3) Der Anflug auf die Ziellinie/den Zielkreis und bei Direktlandung der anschließende Landeanflug ist als kontinuierlicher Sinkflug durchzuführen. Nach dem Ziellinien/Zielkreisüberflug ist starkes Hochziehen verboten; Überfahrt darf nur in einer flachen Steigflugbahn in Höhe umgesetzt werden.

(4) Der Sportleiter legt entsprechend der in Abs. 2 genannten Bedingungen eine Mindestüberflughöhe der Ziellinie bzw. eine Mindesteinflughöhe des Zielkreises fest. Zu tiefes Überfliegen der Ziellinie/des Zielkreises wird mit einer Maßnahme nach Ziffer 10.3.3 geahndet. Bei Unterschreiten einer Minimumeinflughöhe des Zielkreises werden keine Geschwindigkeitspunkte vergeben.

Die Angaben zum Zielkreis im § 9 „Regeln für Wertungsflüge“ müssen in den Punkten 9.7.2.1 und 9.7.2.2 entsprechend angepasst werden.

Zitat SWO:

9.7.2 Zielkreis

Der Zielkreis (im Grunde eine weiter nach außen verlagerte, gebogene Ziellinie) erlaubt jedem Teilnehmer vor der Landung die Geschwindigkeit zu mindern und sich auf das Landeverfahren und auf andere Segelflugzeuge im Platzverkehr zu konzentrieren. Bei Direktlandung hat der Landeanflug nach dem Überqueren des Zielkreises in einem kontinuierlichen Sinkflug zu erfolgen. Tiefer Hochgeschwindigkeitsanflug oder starkes Hochziehen o.ä. wird als „Gefährliches Fliegen“ gemäß Ziffer 10.3.2 geahndet.

9.7.2.1

Ein Kreis mit bestimmtem Radius (Empfehlung 3 km) rund um den Zielpunkt herum, der den Flugplatz und die Landeplatzrunden einschließt sowie aus Sicherheitsgründen ggf. im Flugplatzbereich vorhandene Hindernisse, problematische Landemöglichkeiten o.ä. berücksichtigt.

9.7.2.2

Eine Mindesthöhe (Höhenangabe in MSL) ist für den Einflug in den Kreis aus Sicherheitsgründen festzulegen. Diese Höhe ist im Normalfall (freier Anflug ohne Hindernisse) etwas geringer als der der jeweiligen Klasse entsprechende Gleitpfad zu wählen, ggf. unter Berücksichtigung von Windverhältnissen. Höhere Mindesthöhen sollten nur aus Sicherheitsgründen (z.B. Überfliegen von Hindernissen/Gebäuden o.ä.) festgelegt werden.

Teilnehmer, die unterhalb der Mindesthöhe in den Zielkreis einfliegen, sind zu bestrafen (gem. Ziffer 10.3.3).

9.7.2.3

Damit das Überfliegen des Zielkreises als gültige Zielzeit gewertet wird, muss auf dem Zielflugplatz gelandet werden, ansonsten wird der Flug als „Außenlandung am Zielkreis“ gewertet. Dafür zählt das erstmalige Überfliegen des Zielkreises (nach der letzten Wende), gleichgültig in welcher Höhe.

Vorschlag zur Formulierung des Punktes 9.7.2.1 der SWO:

9.7.2.1

Der Sportleiter legt den Radius, die Lage des Mittelpunktes, die Mindesteinflyghöhe und die Minimumeinflyghöhe des Zielkreises ggfs. täglich fest. Kriterien für die Festlegung sind: Anflugrichtung, Windrichtung, Landerichtung, Hindernisse bzw. Gelände im Anflug sowie sonstige, dem Sportleiter für die Festlegung des Zielkreises wichtig erscheinende Kriterien.

Teilnehmer, die unterhalb der Mindesthöhe in den Zielkreis einfliegen, sind zu bestrafen (gem. Ziffer 10.3.3).

Der bisherige Punkt 9.7.2.2 entfällt, 9.7.2.3 wird zu 9.7.2.2

Zitat SWO:

10.3.3

Für Überfliegen der Ziellinie mit geringerer als der vorgeschriebenen Mindesthöhe oder für zu spätes Eindrehen auf die Ziellinie (nicht mind. 1 km davor) ohne daraus folgende Gefährdung kann die Wettbewerbsleitung bis zu 50 Strafpunkte vergeben.

Bei Vorgabe einer Mindesthöhe am Zielkreis (siehe hierzu Ziffer 9.7.2.2) gilt: Für Überfliegen des Zielkreises mit geringerer als der vorgeschriebenen Mindesthöhe und anschließender Landung auf dem Zielflugplatz erfolgt pro unterschrittenem Meter ein Abzug von 1 Punkt, jedoch maximal die Anzahl der erreichten Geschwindigkeitspunkte.

Vorschlag zur Formulierung des Punktes 10.3.3 der SWO:

10.3.3

Für Überfliegen der Ziellinie mit geringerer als der vorgeschriebenen Mindesthöhe oder für zu spätes Eindrehen auf die Ziellinie (nicht mind. 1 km davor) ohne daraus folgende Gefährdung kann die Wettbewerbsleitung bis zu 50 Strafpunkte vergeben.

Bei Unterschreitung der Mindesthöhe am Zielkreis (siehe hierzu Ziffer 9.7.2.2) gilt: Für den ersten Meter Unterschreitung der Mindesteinflyghöhe erhält der Teilnehmer einen (1) Strafpunkt. Die Strafpunkte steigern sich progressiv pro Meter entsprechend der individuellen Geschwindigkeitspunkte bis zum Erreichen der Minimumeinflyghöhe. Bei Unterschreiten der Minimumeinflyghöhe werden keine Geschwindigkeitspunkte mehr vergeben.