

Auswertercheckliste – Silbernes Leistungsabzeichen

Zweck dieser Checkliste

Der Zweck dieser Checkliste ist eine einheitliche, korrekte Auswertung eines Antrags auf das silberne Leistungsabzeichen im Sinne des IGC-Sporting Code. Verweise werden auf den gültigen Sporting Code Section 3 Gliding (2017 Edition) gemacht. Da Flüge gemäß der zur Zeit des Fluges gültigen Version des Sporting Code ausgewertet werden, wird an einigen Stellen auf ältere Regeln verwiesen.

Die ausgefüllte Checkliste (ohne diese 1. Seite) wird mit der übrigen Dokumentation an das Büro der Bundeskommission Segelflug in Braunschweig weitergeleitet.

Rückmeldungen zum Inhalt der Checkliste bitte über das Büro der Bundeskommission Segelflug, Braunschweig.

Bedingungen für das Silberne Leistungsabzeichen

SC3 §2.2.1 Das Silberne Leistungsabzeichen wird durch Erfüllung folgender drei Segelflugleistungen erworben:

- a) *SILBER-DISTANZ: Ein Flug über gerade Distanz, mindestens 50 km vom Beginn der Segelflugleistung.*
- b) *SILBER-DAUER: Ein Dauerflug von mindestens 5 Stunden.*
- c) *SILBER-HÖHE: Ein Höhengewinn von mindestens 1.000 Metern.*

Der Flug muss als Alleinflug durchgeführt worden sein und mit einem IGC-zugelassenen Flugrekorder (FR) oder einem vom DAeC zugelassenen Position Rekorder (PR)¹ dokumentiert worden sein.

Unterstützung bei der Auswertung: Claim Check

Claim Check ist eine Excel-Anwendung, die von Judy Ruprecht (Mitglied des IGC Sporting Code Committee, (US)) zur Verfügung gestellt wird. **Claim Check** ist als Download auf der Webseite www.badgeflight.com zu finden. Benutze immer die aktuelle Version von **Claim Check**.

Claim Check verwendet die Regeln des Sporting Code, die zur Zeit des Fluges gültig waren. In dieser Checkliste wird davon ausgegangen, dass alle Flüge nach dem 1.10.2015 stattfanden.

Die Dokumentation ist nur in Englisch², aber es ist nicht so schwierig, sich zurecht zu finden. Die Webseite enthält eine "Tour", die die notwendigen Schritte während der Auswertung zeigt. **Claim Check** liest die IGC-Datei ein und erzeugt einen Bericht *Claim Check Evaluation Notes* – an dessen Ende erscheint eine Liste der Bedingungen, die der Flug erfüllt. **Claim Check** ist mit den Regeln diverser Versionen des Sporting Code programmiert.

IGC-Datei Validierung

Das IGC stellt ein Tool für MS-Windows für die Validierung von IGC-Dateien unter <http://www.fai.org/igc-documents> / *Flight Recorders* / *FR Manufacturer DLL files for use with IGC Shell program for Validation of IGC files & downloading from FRs* zur Verfügung.

1 GPS-Höhe mit 100 m Malus.

2 Der *Quick Start Guide* ist auch in deutscher Sprache verfügbar.

Checkliste: Silber Leistungsabzeichen

In folgender Checkliste müssen alle Fragen mit **JA** beantwortet werden, um die Auswertung zu bestehen. Gibt es Zweifel an der Korrektheit der Angaben des Antragstellers, ist Kontakt mit dem/den Sportzeuge(n) herzustellen.

Einige Zellen in der "Check" Spalte sind mit ^{CC} versehen – dies bedeutet, dass **Claim Check**, falls verwendet, diese Bedingung prüft.

Pilotenname:	
Flugdatum:	
Name des Auswerters:	
Datum der Auswertung:	

Allgemeine Checks	Check
Antrag	
Antrag auf Silber-Leistungsabzeichen komplett ausgefüllt?	
Die 3 Bedingungen für Silber dürfen in 1, 2 oder 3 Flügen erfüllt worden sein. Anzahl:	

Allgemeine Checks (pro Flug)	Flug		
	1	2	3
Flugbescheinigungsformulare (vor dem Start)			
Flugbescheinigung vorhanden?			
Stimmt das Flugdatum mit dem Antrag überein?			
Ist dieser Teil der Flugbescheinigungen vollständig ausgefüllt?			
Sind die Flugbescheinigungen vom Piloten und Sportzeugen unterschrieben?			
Ist sichergestellt, dass der Flug als Alleinflug durchgeführt wurde? Bei Flügen mit Doppelsitzer: IGC-Datei kontrollieren, ggf. ins OLC schauen oder beim Sportzeugen/Flugleitung nachfragen.			
Flugbescheinigungsformulare (nach der Landung)	1	2	3
IGC-Dateiname(n) auf dem Formular eingetragen?			
Sind Start- und Landezeit eingetragen?			
Sind Startart und Landeort eingetragen?			
Ist die Flugbescheinigung vom Sportzeugen unterschrieben?			

Allgemeine Checks (pro Flug)	Flug		
	1	2	3
IGC-Datei	1	2	3
Sind mehrere Flugrekorder in der Flugbescheinigung angegeben: sind alle IGC-Dateien eingereicht?			
Wurde(n) die Original-IGC-Datei(en) eingereicht? Hinweis: Es genügt nicht, auf Flüge im OLC zu verweisen!			
Passt die IGC-Datei zum Flugrekorder (Seriennummer usw.)			
Falls ein Positionsrekorder (PR) benutzt wurde, ist es ein "DAeC-Approved"-PR? "DAeC-Approved" sind nicht-IGC-Flarm und FlyWithCE (FR100 & FR300) .			
Ist/sind der/die Flugrekorder von der IGC für diese Flug-Aufgabe zugelassen (SC3 §1.1.5)? Siehe: http://www.fai.org/igc-documents und selektiere: 1. Flight Recorders 2. IGC-approved Flight Recorders - Approval Documents 3. IGC-approval Documents for all IGC-approved Flight Recorders. Das erste Dokument " <i>Tables of all IGC-approved Flight Recorders <Datum></i> " enthält eine Liste aller zugelassenen Flugrekorder mit "Approval-Level". Es wird mindestens Level 3 gefordert.			
Validiere die IGC-Datei(en), z.B. durch <i>IGC Shell</i> . Validierung OK? Achtung: Es gibt einige ältere FRs (Cambridge, Scheffel, SDI, Zander...), deren Hersteller keine DLL-Dateien zur Verfügung stellen. Daher kann <i>IGC Shell</i> nicht für die Validierung benutzt werden. Stattdessen wird ein Validierungs-Executable zur Verfügung gestellt. Zumindest beim Zander läuft dies nicht auf WIN7 oder WIN10 (lief auf Windows XP).			
Sind die geforderten Daten in der Deklaration der IGC-Datei(n) vorhanden und passen sie zum Fluganmeldeformular / Antragsteller) – siehe SC3 §2.3 & §2.3.2. Hinweis: SC3 §2.3.1d: <i>Fehlen in der FR-Anmeldung die Informationen über den Segelflugzeugführer oder das Segelflugzeug für einen Silber- oder Gold-Abzeichen-Flug oder sind sie inkorrekt, hat die Sportzeugenbestätigung nach §4.4.2c Priorität.</i>			
Stimmt das Flugdatum in der IGC-Datei mit dem Antrag überein?			
Passen Start- und Landezeit auf der Flugbescheinigung zum Inhalt der IGC-Datei?			
<u>Nur für IGC-zugelassene Flugrekorder:</u> Hatte der FR zum Zeitpunkt des Fluges eine gültige Kalibration (5 Jahre gültig) oder wurde dieser innerhalb der Frist (2 Monate nach dem Flug) im Nachhinein kalibriert? Wenn nein wird der FR als PR betrachtet (GPS Höhe mit 100 m Malus).			
Deklaration	1	2	3
Der Flug muss vor dem Start deklariert worden sein (SC3 §2.3.1a). Dies kann entweder im Flugrekorder oder auf dem Fluganmeldeformular geschehen – die letzte Deklaration ist maßgebend. Erlaubt sind auch "freie Flüge" – d.h. Wendepunkte fehlen in der Deklaration oder werden ignoriert.			

Allgemeine Checks (pro Flug)		Flug		
		1	2	3
<p>Sind mehrere IGC-Dateien vorhanden, ist der FR mit der letzten Deklaration maßgebend (SC3 §2.3.1a). Stelle fest, welche IGC-Datei die letzte Deklaration enthält. Vorsicht: ist z.B. das Feld HFTZNTIMEZONE : 2 im IGC-Header vorhanden, zeigen Applikationen wie z.B. SeeYou die Uhrzeit um 2 Stunden addiert zu UTC. Falls die IGC-Dateien unterschiedliche Werte für das Feld HFTZNTIMEZONE im IGC-Header haben, muss man sorgfältig analysieren und die Zeiten ggf. korrigieren.</p>				
Welche Deklaration ist maßgebend?	<input type="checkbox"/> Flugrekorder 1 <input type="checkbox"/> Flugrekorder 2 <input type="checkbox"/> Fluganmeldeformular (Papier)			
<p>Flug mit Claim Check analysieren. Wenn die maßgebende Deklaration in einem Flugrekorder steht, selektiere Declaration Type = Electronic; wenn sie auf einem Fluganmeldeformular (Papier) ist, müssen diese Koordinaten von Hand ins Claim Check eingegeben werden – selektiere Declaration Type = Written.</p> <p>Wenn der Flug <u>nur</u> als "freier Flug" ausgewertet werden soll, verfare mit Claim Check wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starte Claim Check, trage die Basic Flight Data ein, selektiere dabei Declaration Type = Custom. Es erscheint das Custom Electronic Declaration Formular. • Eintragen: Pilot Name. Als In-Flight Crew trage none ein (Alleinflug!). • Trage den Aircraft make & model ein, z.B. Discus b. • Trage das Kennzeichen (Registration #) ein, z.B. D-1234. • Klicke nun auf den Segelflugzeug icon, um weiter zu machen wie gewohnt. <p>Wenn das DISTANCE & SPEED APPLICANTS Formular erscheint, selektiere Altitude Basis = Pressure Data für Flugrekorder mit gültiger Kalibration; für PRs oder FRs mit abgelaufener oder nicht vorhandener Kalibration selektiere GPS Data.</p>		cc	cc	cc
<p>Falls Flugrekorder: Sind die Angaben zum Piloten und Flugzeug in IGC-Dateie(en) vorhanden (SC3 §2.3.2), stimmen sie mit den Tatsachen überein bzw. sind glaubhaft?</p> <ul style="list-style-type: none"> • §2.3.2a: Flugdatum • §2.3.2b: Pilotenname • §2.0c: Kein 2. Pilotenname – falls das Feld HFCM2CREW2 in der IGC-Datei Header vorhanden ist, muss der Wert leer sein – es darf keinen Namen enthalten. Bei Einträgen wie "XXXXX" ist klar, dass kein 2. Name gemeint ist. • §2.3.2c: Muster des Luftfahrzeuges mit Kennzeichen oder dem von der NAC zugeteilten einmaligen Wettbewerbskennzeichen (nicht selbst ausgedacht!). • §2.3.2d: Bauart, Muster und Seriennummer des benutzten Flugdatenschreibers (wie er in der IGC-Datei für den Flug eingetragen ist). <p>Für §2.3.2a-c ggf. ins OLC schauen oder bei der Flugleitung nachfragen. §2.3.2d soll automatisch vom Flugrekorder gespeichert werden.</p>		cc	cc	cc

Allgemeine Checks (pro Flug)	Flug		
	1	2	3
<p>Einhaltung der Vorschriften (SC3 §4.4.2a): In allen Anträgen muss der Segelflugzeugführer bescheinigen, dass die Segelflugleistung in Übereinstimmung mit dem FAI Sporting Code durchgeführt wurde, sowie unter Einhaltung der Betriebsbegrenzungen des Segelflugzeugherstellers und der nationalen Behörden und im Einklang mit den nationalen Flugregeln hinsichtlich Luftraumnutzung, Nachtflug usw. geflogen wurde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mittels z.B. SeeYou vergewissern das keine Luftraumverletzung vorliegt. • In Deutschland darf man ohne entsprechende Beleuchtung nicht nach Sunset fliegen. In Namibia sind z.B. Flüge bis 15 Minuten nach Sunset erlaubt. Claim Check berechnet, ob der Flug nach Sunset beendet wurde. 	cc	cc	cc
Falls das Segelflugzeug ein Hilfstriebwerk hat (Abschnitt sonst überspringen)	1	2	3
War der Motor verplombt bzw. nicht betriebsbereit (siehe Fluganmeldeformular)? Wenn Ja, diesen Abschnitt überspringen.			
War der Flugrekorder mit einem ENL ausgerüstet (§2.5.1)?			
Ist sichergestellt, dass der Motor während der Flug-Leistung nicht benutzt wurde (§2.5.1)?	cc	cc	cc

Dauerflug 5 Stunden	Check
Aufgabe	
<p>Der Dauerflug kann ein freier Flug oder Teil eines angemeldeten Fluges sein. Verschiedene Möglichkeiten des Nachweises:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkte, ständige Beobachtung vom Boden aus durch Sportzeugen oder glaubwürdige Zeugen (§2.4.4a). In diesem Fall musste mit dem Antrag eine <i>Bescheinigung für den Dauerflug</i> (formlos) eingereicht werden³, • GNSS-Flugrekorder (FR), IGC-Approved, • DAeC-PR (GPS) <p>Liegen mindestens 5 Stunden zwischen Start und Ende der Aufgabe? Suche nach Silver/Gold Duration am Ende des Berichts <i>Claim Check Evaluation Notes</i>.</p>	cc
Mögliche Höhenverluste (nur für Flüge bis zum 30.9.2017)	
<p>Höhenverlust zwischen Abflug und Ende ermitteln:</p> <ul style="list-style-type: none"> • IGC-FR (Druckhöhe) ggf. mit Hilfe der Kalibrationsinformation, • DAeC-PR oder IGC-FR ohne Kalibrationsinformation (GPS-Höhe) mit 100 m Malus, <p>Wurde der Flug durch ständige Beobachtung vom Boden beurkundet, muss der Zeuge sicherstellen, dass die 1000 m Höhenverlustgrenze nicht überschritten wurde (§2.4.4).</p>	cc
<p>Höhenverlust zwischen Abflug und Ende deutlich weniger als 1000 m (900 m nach GPS)? Wenn Ja => nächster Abschnitt.</p>	
<p>Falls Flugrekorder: Auswertung des Höhenverlustes mit Hilfe der Kalibrationsinformation (kann z.B. durch Claim Check "Workbook D" erfolgen – siehe <i>Claim Check User Guide V2.0</i>, Seite 11). Wenn Höhenverlust >1000 m (Druckhöhe) oder 900 m (GPS-Höhe), ist der Flug ungültig (§2.4.4b).</p>	cc

3 Eine solche Bescheinigung für den Dauerflug muss enthalten: Pilotenname, Flugzeugtyp und Kennzeichen, Datum des Fluges sowie Start- und Landezeit und Unterschriften der (Sport-) Zeugen.

Höhenflug 1000 m	Check
Höhendiamant schon verliehen?	
Falls der Höhendiamant schon verliehen wurde (Nachweis kontrollieren) gilt diese Bedingung als erfüllt.	
Aufgabe	
<p>Der Höhenflug kann ein freier Flug oder Teil eines angemeldeten Fluges sein. Gemessen wird der Abstand zwischen der niedrigsten und der darauffolgend größten Höhe. Verschiedene Möglichkeiten des Nachweises:</p> <ul style="list-style-type: none"> • IGC-FR (Druckhöhe) mit Hilfe der Kalibrationsinformation, • DAeC-PR oder IGC-FR ohne Kalibrationsinformation (GPS-Höhe) mit 100 m Malus. 	(CC)
<p>Höhengewinn beurteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Druckhöhe: Ist der Höhengewinn deutlich > 1000 m, ist die Bedingung erfüllt. Ist der ermittelte Höhengewinn knapp über oder unter 1000 m, Auswertung des Höhengewinns wiederholen, mit Hilfe der Kalibrationsinformation (kann z.B. durch Claim Check "Workbook D" erfolgen – siehe <i>Claim Check User Guide V2.0</i>, Seite 11). • DAeC-PR (GPS-Höhe): Ist der Höhengewinn > 1100 m, ist die Bedingung erfüllt. <p>Suche nach Silver Altitude am Ende des Berichts <i>Claim Check Evaluation Notes</i>.</p>	CC

Streckenflug 50 km		Check
Streckendiamant schon verliehen?		
Falls ein Streckendiamant schon verliehen wurde (Nachweis kontrollieren) gilt diese Bedingung als erfüllt.		
Streckenauswertung		
SC3 §2.2.1a: <i>Ein Flug über gerade Distanz, mindestens 50 km vom Beginn der Segelflugleistung.</i>		
Ermittle den Abflugpunkt.		CC
Ermittle den für den Piloten günstigsten Endpunkt.		CC
Strecke auswerten.		CC
Mögliche Höhenverluste		
<p>SC3 §2.4.4.a: <i>Bei Flügen über 100 km, bei denen der Höhenverlust mehr als 1.000 m (gemessen nach Druck-Höhe) oder 900 m (gemessen nach GPS-Höhe) beträgt, muss eine Höhenstrafe, die das Hundertfache der Überschreitung des 1.000 m-Höhenverlustes ausmacht, von der Länge des Kurses abgezogen werden, um die offizielle Distanz zu erhalten.</i> Beispiel: Beträgt der Höhenverlust 1.200 m, müssen $100 \times 200 \text{ m} = 20 \text{ km}$ abgezogen werden.</p> <p>SC3 §2.4.4.b: <i>Bei Flügen von 100 km oder weniger wird die Segelflugleistung ungültig bei einem Höhenverlust von mehr als 1% der Länge des Kurses (gemessen nach Druck-Höhe) oder 1% der Länge des Kurses minus 100 m (gemessen nach GPS-Höhe).</i> Beispiel: Wenn bei einem Distanzflug von knapp über 50 km der Höhenverlust mehr als 500 m beträgt ist der Flug ungültig – für PRs oder FRs ohne Kalibration: 400 m!</p> <p>Ist der Höhenverlust nach Pressure Data (FR-Druckhöhe) knapp an der Grenze, Auswertung des Höhengewinns wiederholen, mit Hilfe der Kalibrationsinformation (kann z.B. durch Claim Check "Workbook D" erfolgen – siehe <i>Claim Check User Guide V2.0</i>, Seite 11).</p>		CC
Offizielle Distanz berechnen (SC3, §1.3.7)		
Offizielle Distanz berechnen, ggf. mit Abzügen durch: <ul style="list-style-type: none"> • Höhenverlust 	<u>Offizielle Distanz:</u>	CC
Ist die offizielle Distanz >50 km => die Leistung für Silber-Strecke wurde erbracht. Claim Check zeigt: Silver Distance.		CC

Abschließend

Diese Auswertung (mit Antrag und Flugformular) bitte an den zuständigen Landesverband zwecks Bestätigung der Mitgliedschaft senden. Sie wird danach an das Büro der Bundeskommission Segelflug in Braunschweig weitergeleitet.