

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 (Ausgabe 2018) 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.

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 eine gerade Strecke von mindestens 50km vom Beginn der reinen Segelflugleistung bis zu einem Fixpunkt; und (ab Oktober 2018) mindestens 50 km vom Startpunkt entfernt.*
- 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** (für SC3-2018 ab Version 2.95).

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 1.10.2018 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 Auswerter: | |
| Datum der Auswertung: | |

Die "Basis-Checks" sind ohne Benutzung eines PCs zu bewältigen und prüfen viele Anforderungen, die aus Erfahrung Probleme mit sich bringen.

Für die "Detaillierten Checks" sind PC und ggf. Internetzugang notwendig.

| Basis-Checks (pro Flug) | Flug | | |
|---|-------------|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| Flüge mit Start außerhalb Deutschlands | | | |
| Falls der Flug im Ausland (außerhalb Deutschlands) anfing, ist das Gastgeberland (<i>Controlling NAC</i>) für die Beurkundung und Auswertung zuständig (SC3 §4.1). Hat der <i>Controlling NAC</i> nicht erlaubt, dass der Antrag beim DAeC ausgewertet werden darf, muss der Antrag vom <i>Controlling NAC</i> bearbeitet werden. eine Liste ausländischer Sportzeugen erstellt Z.B. hat die Soaring Society of Namibia (SSN), die in Namibia tätig sein dürfen. Außerdem dürfen Flüge, die durch Namibische Sportzeugen oder denen aus der Liste beurkundet wurden, durch den <i>Organising NAC</i> des Piloten ausgewertet werden. | | | |
| Falls ein Sportzeuge nicht zum <i>Controlling NAC</i> gehört, muss er/sie nachweisen, dass der <i>Controlling NAC</i> ihre Tätigkeit dort erlaubt hat (SC3 §4.1b). | | | |
| Antrag | | | |
| Sowohl der Pilot als auch der Auswerter müssen aus dem selben Landesverband stammen. Sollte dies nicht der Fall sein, ist der Pilot aufzufordern, seinen Flug an die ihm zugehörige Landesauswertestelle zu senden! Gehört der Pilot einem ausländischen NAC an und der Flug beginnt innerhalb Deutschlands, ist der DAeC der <i>Controlling NAC</i> , wertet den Flug aus und übergibt die Auswertung an den NAC des Piloten (<i>Organizing NAC</i>) – siehe SC3 §4.1b. | | | |
| Antrag auf Silber-Leistungsabzeichen komplett ausgefüllt? | | | |

| Basis-Checks (pro Flug) | Flug | | |
|--|-------------|----------|----------|
| | 1 | 2 | 3 |
| Gibt der Pilot an, Mitglied eine DAeC LV zu sein und hat keinen Nachweis der Mitgliedschaft mitgeliefert (z.B. Kopie des LV-Mitgliedsausweises), bitte beim LV nachfragen. | | | |
| Die 3 Bedingungen für Silber dürfen in 1, 2 oder 3 Flügen erfüllt worden sein. Anzahl: | | | |
| Flugbescheinigungsformulare (vor dem Start) | | | |
| Flugbescheinigung vorhanden und vollständig ausgefüllt? | | | |
| Stimmt das Flugdatum mit dem Antrag überein? | | | |
| Ist die Flugbescheinigung vom Piloten und Sportzeugen unterschrieben? | | | |
| Flugbescheinigungsformulare (nach der Landung) | | | |
| IGC-Dateiname(n) auf dem Formular eingetragen? | | | |
| Sind Start- und Landezeit eingetragen? | | | |
| Sind Startort und Landeort eingetragen? | | | |
| Ist die Flugbescheinigung vom Sportzeugen unterschrieben? | | | |
| Flugrekorder / IGC-Datei | | | |
| Sind mehrere Flugrekorder in der Flugbescheinigung angegeben, darf der Pilot für Silber- und Gold-Flüge entscheiden, ob er die IGC-Dateien von allen oder nur von einem FR/PR für die Analyse auswählt und einreicht (SC3 §2.4a). Bevorzugt wird ein FR. | | | |
| <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 (SC3 §2.4.3b: GPS Höhe mit 100 m Malus). | | | |
| Interessenkonflikte ausschließen – SC3 §4.2.4 | | | |
| Alle Sportzeugen und Auswerter müssen sich an den Verhaltenskodex der FAI halten. Sportzeugen dürfen weder Rekord- noch Leistungsabzeichenflüge überwachen, wenn finanzielles Interesse am Ergebnis besteht, noch selbst Pilot oder Passagier sein. Der Besitz des Segelflugzeuges wird normalerweise nicht als "finanzielles Interesse" eingestuft. | | | |

| Detaillierte Checks (pro Flug) | Flug | | |
|--|------|---|---|
| | 1 | 2 | 3 |
| Antrag | | | |
| 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. | | | |
| Flugrekorder / IGC-Datei | | | |
| Falls ein Positionsrekorder (PR) benutzt wurde, ist es ein "DAeC-Approved"-PR? "DAeC-Approved" sind nicht-IGC-Flarm und FlyWithCE (FR100 & FR300) . | | | |
| <u>Nur für IGC-zugelassene Flugrekorder:</u> Ist/sind der/die Flugrekorder von der IGC für diese Flug-Aufgabe zugelassen? 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 Level 1, 2 oder 3 gefordert (SC3 §2.2.6a). | | | |
| 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.) | | | |
| 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). | | | |
| Stimmt das Flugdatum in der IGC-Datei mit dem Antrag überein? | | | |
| Passen Start- und Landezeit auf der Flugbescheinigung zum Inhalt der IGC-Datei? | | | |
| <i>Absichtlich frei gelassen</i> | | | |

| Detaillierte Checks (pro Flug) | | Flug | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|---|---------------------------|------------------|-------------|-------------|--------|---------------------------------------|--|--|------------|-------------------|--|--|------------|---|--|--|-----------------|--------------|--|--|---------------|--------------------------------|--|--|-------------|-----------------------------------|--|--|--------------------|---|--|--|--|--|--|
| | | 1 | 2 | 3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Deklaration | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Der Flug muss vor dem Start deklariert worden sein (SC3 §2.3). Die Deklaration kann im Flugrekorder stehen oder auf Papier (Pflicht wenn ein PR benutzt wurde – SC3 §2.3a). Für den Silberdistanzflug sind keine Wendepunkte notwendig (gerade Distanz).</p> <p>Öffne den / die .igc-Datei(en) in einem Textfenster (z.B. Editor oder WordPad auf MS-Windows).</p> <p>Falls der Pilot mehr als ein FR benutzt, müssen die Einträge identisch sein (siehe SC3 §4.3.6a für "<i>geringfügige Abweichungen bzgl. Pilotendaten</i>"). Allerdings laut SC3 §2.3b: <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> Dazu reicht unsere Flugbescheinigung.</p> <p>Mit Hilfe folgender Tabelle prüfe, ob die Angaben zum Piloten und Flugzeug vorhanden sind (SC3 §2.3. & §1.1.3) und mit den Tatsachen übereinstimmen bzw. glaubhaft sind. Trage einen Haken in der FR#1 Spalte ein, wenn der Eintrag korrekt ist; auch in Spalte FR#2, wenn der Eintrag hier korrekt und mit FR#1 identisch ist.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Feld im IGC-Header</th> <th>Bedeutung</th> <th>FR#1</th> <th>FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HFDTTE</td> <td>Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFPLTPILOT</td> <td>Name des Piloten.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFCM2CREW2</td> <td>Name des Co-Piloten. Wichtig: Hier darf kein Name stehen – entweder muss dieses Feld fehlen, leer sein oder z.B. mit "XXXX" belegt (Flüge für Leistungsabzeichen müssen im Alleinflug durchgeführt werden).</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFGTYGLIDERTYPE</td> <td>Flugzeugtyp.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFGIDGLIDERID</td> <td>Kennzeichen des Segelflugzeugs</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFPTYFRTYPE</td> <td>FR-Typ (wird vom FR eingetragen).</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFCIDCOMPETITIONID</td> <td>Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | Feld im IGC-Header | Bedeutung | FR#1 | FR#2 | HFDTTE | Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj) | | | HFPLTPILOT | Name des Piloten. | | | HFCM2CREW2 | Name des Co-Piloten. Wichtig: Hier darf kein Name stehen – entweder muss dieses Feld fehlen, leer sein oder z.B. mit "XXXX" belegt (Flüge für Leistungsabzeichen müssen im Alleinflug durchgeführt werden). | | | HFGTYGLIDERTYPE | Flugzeugtyp. | | | HFGIDGLIDERID | Kennzeichen des Segelflugzeugs | | | HFPTYFRTYPE | FR-Typ (wird vom FR eingetragen). | | | HFCIDCOMPETITIONID | Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden. | | | | | |
| Feld im IGC-Header | Bedeutung | FR#1 | FR#2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HFDTTE | Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HFPLTPILOT | Name des Piloten. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HFCM2CREW2 | Name des Co-Piloten. Wichtig: Hier darf kein Name stehen – entweder muss dieses Feld fehlen, leer sein oder z.B. mit "XXXX" belegt (Flüge für Leistungsabzeichen müssen im Alleinflug durchgeführt werden). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HFGTYGLIDERTYPE | Flugzeugtyp. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HFGIDGLIDERID | Kennzeichen des Segelflugzeugs | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HFPTYFRTYPE | FR-Typ (wird vom FR eingetragen). | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| HFCIDCOMPETITIONID | Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden. | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>Bei den ersten 5 der o.g. Punkte ggf. ins OLC schauen oder bei der Flugleitung nachfragen. Das Feld HFCCLCOMPETITIONCLASS ist nicht relevant, da es nicht im Sporting Code erwähnt wird.</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Absichtlich frei gelassen</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| Detaillierte Checks (pro Flug) | Flug | | |
|---|-------------|----------|----------|
| | 1 | 2 | 3 |
| <p>Flug mit Claim Check analysieren. Wenn die Deklaration in einem Flugrekorder steht (mit oder ohne Wendepunkte) , selektiere Declaration Type = Electronic.</p> <p>Wenn die Deklaration auf Papier (Flugbescheinigung) ist, verfare wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starte Claim Check, trage die Basic Flight Data ein, selektiere dabei Declaration Type = Written. Es erscheint das Written Declaration Formular. • In das Feld Evaluation Basis: selektiere Altitude, Duration oder Straight Dist. • 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. • Lasse Coordinate Format: unverändert (SELECT ONE). • 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> <p>Welche wurde verwendet? <input type="checkbox"/> Pressure Data oder <input type="checkbox"/> GPS Data?</p> | | | |
| <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) | | | |
| Ist sichergestellt, dass der Motor während der Leistung nicht benutzt wurde (SC3 §2.4.7)? | cc | cc | cc |

| Dauerflug 5 Stunden | Check |
|---|--------------|
| Flugaufgabe | |
| <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 (§2.4.1). 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-Höhe). <p>Welche wurde verwendet? <input type="checkbox"/> Ständige Beobachtung, <input type="checkbox"/> FR oder <input type="checkbox"/> DAeC-PR?</p> <p>Errechnete Flugdauer nach Beendigung des Startvorgangs:</p> <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 – falls die Auswertung des Höhengewinns kritisch an der Grenze von 1.000 m ausfällt, wiederhole die Auswertung 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 oder IGC-FR ohne Kalibrationsinformation (GPS-Höhe) mit 100 m Malus, | cc |
| <p>Wenn Höhenverlust >1000 m (Druckhöhe) oder >900 m nach GPS ist der Flug ungültig (SC3-2016 §2.4.4b).</p> <p>Wurde der Flug durch ständige Beobachtung vom Boden beurkundet, muss der Zeuge sicherstellen, dass die 1000 m Höhenverlustgrenze nicht überschritten wurde (SC3-2016 §2.4.4b).</p> | |

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. | |
| Flugaufgabe | |
| <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. <p>Welche wurde verwendet? <input type="checkbox"/> Druckhöhe oder <input type="checkbox"/> GPS-Höhe?</p> | (cc) |
| <p>Höhengewinn beurteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Druckhöhe: Ist der Höhengewinn deutlich > 1000 m, ist die Bedingung erfüllt. Falls die Auswertung des Höhengewinns kritisch an der Grenze von 1.000 m ausfällt, wiederhole die Auswertung mit Hilfe der Kalibrationsinformation (kann z.B. durch Claim Check "Workbook D" erfolgen – siehe Claim Check User Guide V2.0, Seite 11). • GPS-Höhe: Ist der Höhengewinn > 1100 m, ist die Bedingung erfüllt. <p>Errechneter Höhengewinn:</p> | cc |
| Suche nach Silver Altitude am Ende des Berichts <i>Claim Check Evaluation Notes</i> . | |

| 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 eine gerade Strecke von mindestens 50 km vom Beginn der reinen Segelflugleistung bis zu einem Fixpunkt.</i> Zusätzlich ab Oktober 2018: <i>mindestens 50km vom Startpunkt entfernt.</i> | | CC |
| Ermittle den Abflugpunkt. | | CC |
| Ermittle den für den Piloten günstigsten Endpunkt. | | CC |
| Strecke auswerten. | | CC |
| Mögliche Höhenverluste | | |
| 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 x 200 m = 20 km abgezogen werden. 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! 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). | | 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, Flugformular und ggf. Ausdruck von Claim Check) bitte an das Büro der Bundeskommission Segelflug in Braunschweig senden.

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