

# Auswertercheckliste – Strecken-Diamant / Diplome

## Zweck dieser Checkliste

Der Zweck dieser Checkliste ist eine einheitliche, korrekte Auswertung eines Antrags auf den Strecken-Diamanten / Diplome 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.

## Bedingung für den Strecken-Diamanten bzw. Diplome

SC3 §2.2.3b: **DIAMANT-DISTANZ:** *Ein Distanzflug von mindestens 500 km gemäß SC3 §1.4.2d bis §1.4.2h.*

SC3 §2.2.4: **FAI Diplome:** *Ein Streckenflug von 750 km oder mehr in Stufen von 250 km (750 km, 1.000 km, 1.250 km, usw.) gemäß SC3 §1.4.2d bis §1.4.2h:*

*Nur ein Abzeichen wird pro Flug verliehen, und zwar für die Stufe, die als nächste unter der geflogenen Strecke liegt.*

Der Flug muss als Alleinflug durchgeführt worden sein und mit einem IGC-zugelassenen Flugrekorder (FR) dokumentiert worden sein. Die Deklaration muss im FR sein – falls mehrere FRs benutzt wurden, muss die Deklaration in jedem benutzten FR identisch sein (SC3 §2.3c).

## 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](http://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 der Flug nach dem 1.10.2018 stattfand.

Die Dokumentation ist nur in Englisch<sup>1</sup>, 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 – suche hier nach **Diamond Distance**, **1 K Diplom** usw.. **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.

---

<sup>1</sup> Der *Quick Start Guide* ist auch in deutscher Sprache verfügbar.



## Checkliste: Strecken-Diamant / Diplome

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 <sup>CC</sup> versehen – dies bedeutet, dass **Claim Check** 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.

<b>Basis-Checks</b>	<b>Check</b>
<b>Flüge mit Start außerhalb Deutschlands</b>	
Falls der Flug im Ausland (außerhalb Deutschlands) anfangt, ist das Gastgeberland ( <i>Controlling NAC</i> ) für die Beurkundung und Auswertung zuständig (SC3 §4.1). Hat der <i>Controlling NAC</i> <b>nicht</b> erlaubt, dass der Antrag beim DAeC ausgewertet werden darf, <b>muss</b> der Antrag vom <i>Controlling NAC</i> bearbeitet werden. Z.B. hat die Soaring Society of Namibia (SSN) <a href="#">eine Liste ausländischer Sportzeugen erstellt</a> , 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> seine/ihre Tätigkeit dort erlaubt hat (SC3 §4.1b).	
<b>Antrag</b>	
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 Diamant / Diplom komplett ausgefüllt?	

<b>Basis-Checks</b>	<b>Check</b>
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.	
<b>Flugbescheinigungsformular (vor dem Start)</b>	
Flugbescheinigung vorhanden und vollständig ausgefüllt?	
Stimmt das Flugdatum mit dem Antrag überein?	
Für Flüge ab dem 1. Oktober 2018 <b>muss</b> die Deklaration im Flugrekorder sein, d.h. <b>nicht auf Papier</b> (SC3 §2.3c). Keine Koordinaten von Wendepunkten in der Flugbescheinigung. Anträge für Flüge ab diesem Datum mit Deklaration auf Papier werden abgelehnt.	
Ist die Flugbescheinigung vom Piloten und Sportzeugen unterschrieben?	
<b>Flugbescheinigungsformular (nach der Landung)</b>	
Sind Start- und Landezeit eingetragen?	
Sind Startart und Landeort eingetragen?	
Alle IGC-Dateiname(n) auf dem Formular eingetragen? Wenn z.B. zwei FRs angegeben wurden, sind die Dateinamen von beiden eingetragen?	
Ist die Flugbescheinigung vom Sportzeugen unterschrieben?	
<b>Flugrekorder / IGC-Datei</b>	
Sind mehrere Flugrekorder in der Flugbescheinigung angegeben: sind alle IGC-Dateien eingereicht?	
<p>Wurden gültige Kalibrationsdaten (als Kopie) für mindestens einen der benutzten FR vorgelegt?</p> <p>Die Kalibration eines Flugrekorders muss zum Zeitpunkt des Fluges entweder innerhalb der letzten 5 Jahre stattgefunden haben oder wurde innerhalb von 2 Monaten nach dem Flug im Nachhinein durchgeführt (SC3 §2.4.6)?</p> <p>Ist dies nicht der Fall =&gt; beim Piloten nachhaken. Keine Auswertung ohne gültige Kalibrationsdaten von mindestens einem FR, der während des Fluges auch funktioniert hat.</p>	
<b>Interessenkonflikte ausschließen – SC3 §4.2.4</b>	
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.	

<b>Detaillierte Checks</b>	<b>Check</b>
<b>Antrag</b>	
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.	
<b>Flugrekorder / IGC-Datei</b>	
Ist/sind der/die Flugrekorder von der IGC für diese Aufgabe zugelassen ? Siehe: <a href="https://www.fai.org/igc-documents">https://www.fai.org/igc-documents</a> 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 &lt;Datum&gt;</i> " enthält eine Liste aller zugelassenen Flugrekorder mit "Approval-Level". Für den <b>Strecken-Diamanten</b> wird <b>Level 1, 2 oder 3 gefordert</b> (SC3 §2.2.6b). Für Diplome werden <b>Level 1 oder 2</b> gefordert (SC3 §2.2.6c). Positionsrekorder sind <u>nicht</u> erlaubt.	
Wurde(n) die Original-IGC-Datei(en) eingereicht? Hinweis: Es genügt nicht, auf Flüge im OLC zu verweisen!	
Passt die IGC-Datei(en) 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. Diese (älteren) DOS-Programme sind 16-bit und laufen daher nicht unter WIN7 oder später. Eine Lösung für dieses Problem (DOSBOX, ein X86 Emulator) <a href="#">wird auf der GFAC Webseite beschrieben</a> .	
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>	

<b>Detaillierte Checks</b>				<b>Check</b>																																
<b>Deklaration</b>																																				
Der Flug muss vor dem Start deklariert worden sein (SC3 §2.3). Die Deklaration muss im Flugrekorder stehen, d.h. <b>nicht auf Papier</b> (SC3 §2.3c). Kein "freier Flug" (d.h. alle Wendepunkte müssen Teil der FR-Deklaration sein).																																				
<p>Öffne den / die .igc-Datei(en) in einem Textfenster (z.B. <b>Editor</b> oder <b>WordPad</b> 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>").</p> <p>Mit Hilfe folgender Tabelle prüfe, ob die Angaben zum Piloten und Flugzeug vorhanden sind (SC3 §2.3. &amp; §1.1.3) und mit den Tatsachen übereinstimmen bzw. glaubhaft sind. Trage einen Haken in der <b>FR#1</b> Spalte ein, wenn der Eintrag korrekt ist; auch in Spalte <b>FR#2</b>, wenn der Eintrag hier korrekt und mit FR#1 identisch ist.</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Feld im IGC-Header</th> <th style="width: 45%;">Bedeutung</th> <th style="width: 10%;">FR#1</th> <th style="width: 10%;">FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">HFDTE</td> <td>Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFPLTPILOT</td> <td>Name des Piloten.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFCM2CREW2</td> <td>Name des Co-Piloten. <b>Wichtig:</b> 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 style="text-align: center;">HFGTYGLIDERTYPE</td> <td>Flugzeugtyp.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFGIDGLIDERID</td> <td>Kennzeichen des Segelflugszeugs</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFFTYFRTYPE</td> <td>FR-Typ (wird vom FR eingetragen).</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">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	HFDTE	Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)			HFPLTPILOT	Name des Piloten.			HFCM2CREW2	Name des Co-Piloten. <b>Wichtig:</b> 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 Segelflugszeugs			HFFTYFRTYPE	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.			(cc)
Feld im IGC-Header	Bedeutung	FR#1	FR#2																																	
HFDTE	Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)																																			
HFPLTPILOT	Name des Piloten.																																			
HFCM2CREW2	Name des Co-Piloten. <b>Wichtig:</b> 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 Segelflugszeugs																																			
HFFTYFRTYPE	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.																																			
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.																																				
<i>Absichtlich frei gelassen</i>																																				

Detaillierte Checks	Check
<p>Wenn nur ein FR benutzt wurde: <b>diese Aktion überspringen!</b></p> <p>Wurden mehrere .igc-Dateien eingereicht (d.h. mehr als ein FR wurde benutzt), müssen die Koordinaten der <b>Start-, Wende-, und Endpunkte</b> in der Deklaration identisch sein (SC3 §2.3). Diese Information befindet sich in den "C"-Rekords im Header der .igc-Datei. Siehe SC3 §4.3.4 für die Behandlung von geringfügigen Unterschieden in Koordinaten auf Grund von Geräteeigenschaften. Die Namen der Wendepunkte, falls vorhanden, sind irrelevant (und müssen nicht auf allen FRs identisch sein).</p> <p>Hier ein Beispiel (Dreiecksflug, mit Start auf dem Schenkel):</p> <pre> C150718092006000000000103          Datum und Uhrzeit der Deklaration C0000000N000000000E                Takeoff Text String(meistens leer) <b>C5338967N00942350E</b>Uetersen        Startpunkt          &lt;&lt;&lt;&lt;&lt;&lt; <b>C5410000N00951150E</b>Nortorf Bhf      Wendepunkt #1     &lt;&lt;&lt;&lt;&lt;&lt; <b>C5317817N01158950E</b>Suckow AS       Wendepunkt #2     &lt;&lt;&lt;&lt;&lt;&lt; <b>C5237100N00943900E</b>Berkhof A7 Nord  Wendepunkt #3     &lt;&lt;&lt;&lt;&lt;&lt; <b>C5338967N00942350E</b>Uetersen        Endpunkt          &lt;&lt;&lt;&lt;&lt;&lt; C0000000N000000000E                Landing Text String(meistens leer) </pre> <p>Für detaillierte Information siehe Technical Specification for GNSS Flight Recorders unter <a href="http://www.fai.org/igc-documents">www.fai.org/igc-documents</a>.</p>	
<p>IGC-Datei mit <b>Claim Check</b> analysieren. Im <b>BASIC FLIGHT DATA</b> Formular selektiere <b>Declaration Type = Electronic</b>.</p> <p>Wenn das <b>DISTANCE &amp; SPEED APPLICANTS</b> Formular erscheint, selektiere <b>Altitude Basis = Pressure Data</b>, da für Diamantenabzeichen Flugrekorder mit gültiger Kalibration vorgeschrieben sind.</p> <p>Wurden mehrere IGC-Dateien eingereicht, müssen alle Dateien mit <b>Claim Check</b> analysiert und die Ergebnisse verglichen werden (siehe unten).</p>	
<p>Entspricht die Deklaration den Anforderungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diamant-Distanz (SC3 §2.2.3b): Ein Distanzflug von mindestens 500 km.</li> <li>2. Diplome (SC3 §2.2.4): Ein Streckenflug von 750 km oder mehr in Stufen von 250 km (750 km, 1.000 km, 1.250 km, usw.).</li> </ol> <p>Die Wendepunkte müssen in der Deklaration angemeldet sein und jeder darf nur einmal angefliegen werden.</p>	CC
<p><b>Einhaltung der Vorschriften (SC3 §4.4.2a):</b> 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"> <li>• Mittels z.B. <b>SeeYou</b> vergewissern das keine Luftraumverletzung vorliegt.</li> <li>• In Deutschland darf man ohne entsprechende Beleuchtung nicht nach Sunset fliegen. In Namibia sind z.B. Flüge bis 15 Minuten nach Sunset erlaubt. <b>Claim Check</b> berechnet, ob der Flug nach Sunset beendet wurde.</li> </ul>	CC
<p><b>Falls das Segelflugzeug ein Hilfstriebwerk hat</b> (Abschnitt sonst überspringen)</p>	
<p>Ist sichergestellt, dass der Motor während der Leistung nicht benutzt wurde (SC3 §2.4.7)?</p>	CC

<b>Detaillierte Checks</b>		<b>Check</b>
<b>Streckenauswertung</b>		
Entspricht der aufgezeichnete Flugweg der Deklaration?		CC
Ermittle den Abflugpunkt.		CC
Wurden die angeflogene Wendepunkte korrekt beurkundet? (90° Sektor, Radius unbegrenzt ODER 500 m Zylinder <sup>2</sup> ).		CC
Ermittle den für den Piloten günstigsten Endpunkt.		CC
Strecke auswerten. Falls ein / mehrere Wendepunkte mit Zylinder beurkundet wurden, 1 km pro Wendepunkt mit Zylinder von der Strecke abziehen (SC3 §1.3.6).		CC
<b>Mögliche Höhenverluste</b>		
Höhenverlust zwischen Abflug und Ende deutlich weniger als 1000 m? Wenn <b>Ja</b> => nächster Abschnitt.		CC
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 der Höhenverlust immer noch weniger ist als 1.000 m => nächster Abschnitt.		CC
SC3 §2.4.4a: <i>Bei Flügen über 100 km, bei denen der Höhenverlust mehr als 1.000 m beträgt, wird ein Abzug vom Hundertfachen der Höhenverlust-Überschreitung von der Länge des Kurses abgezogen.</i> Beispiel: Beträgt der Höhenverlust 1.200 m, müssen 100 x 200 m = 20 km abgezogen werden.  Ist der Höhenverlust 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
<b>Offizielle Distanz berechnen (SC3, §1.3.7)</b>		
Offizielle Distanz berechnen, ggf. mit Abzügen durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wendepunkte mit Zylinder</li> <li>• Höhenverlust</li> </ul>	<u>Offizielle Distanz:</u>	CC
Wenn offizielle Distanz >500 km => die Leistung für den Strecken-Diamanten wurde erbracht. <b>Claim Check</b> zeigt: <b>Diamond Distance</b> am Ende des Berichts <i>Claim Check Evaluation Notes</i> . Beispiel für einen erfolgreichen 1.000 km Flug: <b>Claim Check</b> zeigt: <b>1 K Diplom</b> .		CC
Geflogene Leistung (Zutreffendes bitte kennzeichnen): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diamant-Distanz (500 km)</li> <li>• Diplome: 750 km / 1.000 km / 1.250 km / 1.500 km / 1.750 km / 2.000 km...</li> </ul>		

## **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.