

Auswertercheckliste – Zielstrecken-Diamant

Zweck dieser Checkliste

Der Zweck dieser Checkliste ist eine einheitliche, korrekte Auswertung eines Antrags auf den Ziel-Diamanten 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 Zielstrecken-Diamanten

SC3 §2.2.3a: *A distance flight of at least 300 kilometres over an out-and-return (1.4.2g) or triangle (1.4.2h) course. There is no restriction on the triangle geometry.*

Übersetzung: *Ein Zielflug von mindestens 300 km über einen Ziel-Rückkehr- oder Dreieckkurs. Es sind keine Anforderungen an die Dreiecksgeometrie gestellt (z.B. "28% Regel").*

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 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 Englisch¹, 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 Goal**. **Claim Check** ist mit den Regeln diverser Versionen des Sporting Code programmiert.

IGC-Datei Validierung

Das IGC stellt ein Tool für MS-Windows zur 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 Der *Quick Start Guide* ist auch in deutscher Sprache verfügbar.



Checkliste: Zielstrecken-Diamant

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:	

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	Check
Flüge mit Start außerhalb Deutschlands	
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> nicht erlaubt, dass der Antrag beim DAeC ausgewertet werden darf, muss der Antrag vom <i>Controlling NAC</i> bearbeitet werden. Z.B. hat die Soaring Society of Namibia (SSN) eine Liste ausländischer Sportzeugen erstellt , 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).	
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 Diamant / Diplom komplett ausgefüllt?	

Basis-Checks	Check
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.	
Flugbescheinigungsformular (vor dem Start)	
Flugbescheinigung vorhanden und vollständig ausgefüllt?	
Stimmt das Flugdatum mit dem Antrag überein?	
Für Flüge ab dem 1. Oktober 2018 muss die Deklaration im Flugrekorder sein, d.h. nicht auf Papier (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?	
Flugbescheinigungsformular (nach der Landung)	
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?	
Flugrekorder / IGC-Datei	
Sind mehrere Flugrekorder in der Flugbescheinigung angegeben: sind alle IGC-Dateien eingereicht?	
Wurden gültige Kalibrationsdaten (als Kopie) für mindestens einen der benutzten FR vorgelegt? 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)? Ist dies nicht der Fall => beim Piloten nachhaken. Keine Auswertung ohne gültige Kalibrationsdaten von mindestens einem FR, der während des Fluges auch funktioniert hat.	
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	Check
Antrag	
Ist sichergestellt, dass der Flug als Alleinflug durchgeführt wurde? Bei Flügen mit Doppelsitzer: ggf. ins OLC schauen oder beim Sportzeugen/Flugleitung nachfragen.	
Flugrekorder / IGC-Datei	
Ist/sind der/die Flugrekorder von der IGC für diese Aufgabe zugelassen? Siehe: https://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". Für den Zielstrecken-Diamant wird Level 1, 2 oder 3 gefordert (SC3 §2.2.6b). 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) wird auf der GFAC Webseite beschrieben .	
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		Check																																
Deklaration																																		
Der Flug muss vor dem Start deklariert worden sein (SC3 §2.3). Die Deklaration muss im Flugrekorder stehen, d.h. nicht auf Papier (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. 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>").</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" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Feld im IGC-Header</th> <th style="text-align: center;">Bedeutung</th> <th style="text-align: center;">FR#1</th> <th style="text-align: center;">FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">HFDTE</td> <td>Datum des Fluges (UTC, Format: ttmjj)</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. 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 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;">HFPTYFRTYPE</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: ttmjj)			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 Segelflugszeugs			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.			(cc)
Feld im IGC-Header	Bedeutung	FR#1	FR#2																															
HFDTE	Datum des Fluges (UTC, Format: ttmjj)																																	
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 Segelflugszeugs																																	
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.																																	
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: diese Aktion überspringen!</p> <p>Wurden mehrere .igc-Dateien eingereicht (d.h. mehr als ein FR wurde benutzt), müssen die Koordinaten der Start-, Wende-, und Endpunkte 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> <table border="0"> <tr> <td>C150718092006000000000103</td> <td>Datum und Uhrzeit der Deklaration</td> </tr> <tr> <td>C0000000N000000000E</td> <td>Takeoff Text String(meistens leer)</td> </tr> <tr> <td>C5338967N00942350EUetersen</td> <td>Startpunkt <<<<<<</td> </tr> <tr> <td>C5410000N00951150ENortorf Bhf</td> <td>Wendepunkt #1 <<<<<<</td> </tr> <tr> <td>C5317817N01158950ESuckow AS</td> <td>Wendepunkt #2 <<<<<<</td> </tr> <tr> <td>C5237100N00943900EBerkhof A7 Nord</td> <td>Wendepunkt #3 <<<<<<</td> </tr> <tr> <td>C5338967N00942350EUetersen</td> <td>Endpunkt <<<<<<</td> </tr> <tr> <td>C0000000N000000000E</td> <td>Landing Text String(meistens leer)</td> </tr> </table> <p>Für detaillierte Information siehe Technical Specification for GNSS Flight Recorders unter www.fai.org/igc-documents.</p>	C150718092006000000000103	Datum und Uhrzeit der Deklaration	C0000000N000000000E	Takeoff Text String(meistens leer)	C5338967N00942350E Uetersen	Startpunkt <<<<<<	C5410000N00951150E Nortorf Bhf	Wendepunkt #1 <<<<<<	C5317817N01158950E Suckow AS	Wendepunkt #2 <<<<<<	C5237100N00943900E Berkhof A7 Nord	Wendepunkt #3 <<<<<<	C5338967N00942350E Uetersen	Endpunkt <<<<<<	C0000000N000000000E	Landing Text String(meistens leer)	
C150718092006000000000103	Datum und Uhrzeit der Deklaration																
C0000000N000000000E	Takeoff Text String(meistens leer)																
C5338967N00942350E Uetersen	Startpunkt <<<<<<																
C5410000N00951150E Nortorf Bhf	Wendepunkt #1 <<<<<<																
C5317817N01158950E Suckow AS	Wendepunkt #2 <<<<<<																
C5237100N00943900E Berkhof A7 Nord	Wendepunkt #3 <<<<<<																
C5338967N00942350E Uetersen	Endpunkt <<<<<<																
C0000000N000000000E	Landing Text String(meistens leer)																
<p>IGC-Datei mit Claim Check analysieren. Im BASIC FLIGHT DATA Formular selektiere Declaration Type = Electronic.</p> <p>Wenn das DISTANCE & SPEED APPLICANTS Formular erscheint, selektiere Altitude Basis = Pressure Data, da für Diamantenabzeichen Flugrekorder mit gültiger Kalibration vorgeschrieben sind.</p> <p>Wurden mehrere IGC-Dateien eingereicht, müssen alle Dateien mit Claim Check analysiert und die Ergebnisse verglichen werden (siehe unten).</p>	cc																
<p>Wurden mehrere IGC-Dateien eingereicht (d.h. mehr als ein FR wurde benutzt) müssen alle Deklarationen vollständig und identisch sein (SC3 §2.3c). Auch die Auswertung durch Claim Check muss identisch sein.</p> <p>Siehe SC3 §4.3.4 & §4.3.6 für die Behandlung von geringfügigen Unterschieden zwischen Daten und Ergebnissen in multiplen FRs.</p>																	
<p>Entspricht die deklarierte Aufgabe den Anforderungen (SC3§2.2.3a):</p> <ol style="list-style-type: none"> Ein Zielflug von mindestens 300 km, entweder: <ul style="list-style-type: none"> eine Ziel-Rückkehr- (SC3 §1.4.2g) oder ein Dreieckkurs (SC3 §1.4.2h) – es sind keine Anforderungen an die Dreiecksgeometrie gestellt (z.B. "28% Regel"). Die Wendepunkte müssen in der Deklaration angemeldet sein und jeder darf nur einmal in der vorgesehenen Reihenfolge angefliegen werden. 	cc																
<p><i>Absichtlich frei gelassen</i></p>																	

Detaillierte Checks	Check
<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
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
Streckenauswertung	
Entspricht der aufgezeichnete Flugweg der Deklaration?	CC
<p>Wurden alle Punkte korrekt beurkundet?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Abflugpunkt: Abfluglinie², 1 km, überflogen in Richtung 1. Wendepunkt, • Wendepunkte: 90° Sektor, Radius unbegrenzt ODER 500 m Zylinder³, • Endpunkt: Ziellinie², 1 km, überflogen aus Richtung letztem Wendepunkt). 	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
Mögliche Höhenverluste	
Höhenverlust zwischen Abflug und Ende deutlich weniger als 1.000 m? Wenn Ja => 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
<p>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></p> <p>Beispiel: Beträgt der Höhenverlust 1.200 m, müssen 100 x 200 m = 20 km abgezogen werden.</p> <p>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).</p>	CC
<i>Absichtlich frei gelassen</i>	

2 SC3 §1.2.12

3 SC3 §1.2.6

Detaillierte Checks		Check
Offizielle Distanz berechnen (SC3, §1.3.7)		
Offizielle Distanz berechnen, ggf. mit Abzügen durch: <ul style="list-style-type: none"> • Wendepunkte mit Zylinder • Höhenverlust 	<u>Offizielle Distanz:</u>	CC
Ist die offizielle Distanz >300 km => die Leistung für den Zieldiamanten wurde erbracht. Claim Check zeigt: Diamond Goal am Ende des Berichts <i>Claim Check Evaluation Notes</i> .		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.