

**Bundeskommision Segelflug  
im Deutschen Aero Club e.V.**

**WETTBEWERBSORDNUNG  
FÜR  
SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN  
(SWO)**

**- Fachliche Bestimmungen -**



***Ausgabe 2020***

**- Gültig ab 1. April 2020 -**

**Herausgeber:**

**Bundeskommision Segelflug**

**Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig**

# Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines .....	3
2	Wettbewerbsklassen .....	5
3	Teilnehmer.....	6
4	Segelflugzeuge und Gerät.....	6
5	Allgemeine Ausführungsbestimmungen.....	7
6	Tagesaufgaben.....	10
7	Regeln für Wertungsflüge.....	11
8	Wertung einer Meisterschaft.....	15
9	Sicherheit.....	16
10	Regelwidrigkeiten .....	17
11	Wettbewerbsleitung und Jury .....	20
12	Siegerehrung .....	21
13	Wertungsverfahren für Punktwertung.....	22
14	Glossar .....	25

## Anlagen:

A	Ermittlung der Nationalmannschaften und Welt-/Europameisterschaftsteilnehmer.....	5 Seiten
B	Qualifikationsregeln und Schema Qualifikationsverfahren .....	11 Seiten
C	Organisation von Meisterschaften .....	16 Seiten
D	Deutsche Rangliste Segelflug (DRS).....	4 Seiten
E	IGC 20m Multi Seat Class List (Appendix 2 der IGC-Indexliste.....	1 Seite
F	Ausführungsbestimmungen zu Qualifikationsmeisterschaften .....	9 Seiten
G	Gewichtsformblatt .....	1 Seite

# 1 Allgemeines

## 1.1 Codex zur inhaltlichen Formulierung der Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften (SWO) des DAeC

Die Erhöhung der Sicherheit im Segelflug ist eine der wichtigsten und vordringlichsten Aufgaben aller Fachgremien im DAeC und aller Regeln.

Die SWO ist ein Regelwerk für den Segelflugsport unter Berücksichtigung der Flugsicherheit, der Luftverkehrsvorschriften und Sorgfaltspflicht im öffentlichen Verkehr.

Die SWO trägt der besonderen Verantwortung gegenüber jugendlichen und unerfahrenen Piloten Rechnung.

Bei der Formulierung und Anpassung dieser SWO sind die folgenden Regeln und Verordnungen zu beachten:

- I. die Aufnahmeordnung des DOSB, in dem der DAeC Mitglied ist und somit die Anerkennung als Sport im öffentlichen Sinne erhalten hat – dort heißt es in § 3 Abs. 3: „Die Sportart (hier der Segelflug) muss die Einhaltung ethischer Werte wie z.B. Fairplay, Chancengleichheit, Unverletzlichkeit der Person und Partnerschaft durch Regeln und/oder ein System von Wettkampf- und Klasseneinteilungen gewährleisten.“;
- II. die im öffentlichen Luftraum geltenden Luftverkehrsvorschriften sowie die allgemeinen Gesetze,
- III. die Segelflug-Betriebsordnung (SBO),
- IV. nachrangig die IGC-Wettbewerbsordnung der FAI.

Ferner:

Flugunfälle, die sich im Rahmen von Wettbewerben ereignen, und erkannte Sicherheitsmängel werden durch den DAeC mit dem Ziel bewertet, mögliche Einflüsse der Wettbewerbssituation auf die Unfallursache zu erkennen und nötigenfalls durch eine Anpassung dieser SWO oder durch andere geeignete Maßnahmen hierauf zu reagieren, damit die Sicherheit des Segelflugsports kontinuierlich erhöht wird.

## 1.2 Die Verantwortung für die Einhaltung der gesetzlichen und der Luftverkehrsvorschriften obliegt den verantwortlichen Piloten.

1.3 Die „Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften“ (SWO) regelt den Ablauf und die Durchführung aller Deutschen Segelflugmeisterschaften und den Qualifikationsmeisterschaften. Veranstalter von anderen Segelflug-Wettbewerben wird die Anwendung der SWO empfohlen.

## 1.4 Ziele

- Ermittlung des Siegers in jeder Wettbewerbsklasse auf Basis der Pilotenleistungen bei den Tagesaufgaben
- Förderung der Attraktivität des Wettbewerbssegelfluges
- Förderung der Sicherheit, der Sportlichkeit und der Fairness während des Segelflugwettbewerbs.
- Jeder Wettbewerb kann in den Ausführungsbestimmungen weitere Ziele ergänzen.

1.5 Die Meisterschaft wird nach den Regeln der gültigen SWO inklusive Anlagen durchgeführt.

Für alle nicht ausformulierten Regeln gelten in der Reihenfolge:

- I. Allgemein gültige gesetzliche Bestimmungen, insbesondere die Luftverkehrsvorschriften
- II. Festlegungen im Eröffnungsbriefing
- III. Ausführungsbestimmungen und Selbst-Briefing
- IV. SWO incl. Anlagen in der gültigen Fassung zum Zeitpunkt des Eröffnungsbriefings
- V. FAI Sporting Code, General Section und Section 3, Kapitel 5, Annex A.

## 1.6 Organisationstermine

Bewerbung um die Ausrichtung einer Deutschen Segelflug Meisterschaft	bis 30.06. <sup>1)</sup>
Öffnung des Meldeportals	am 15. Oktober, 12.00 Uhr <sup>1)</sup>
Schließung des Meldeportals	am 15. November, 24.00 Uhr <sup>1)</sup>
Zahlung der Nenngebühr	Zahlungseingang bis zum 22.12. <sup>1)</sup> beim Ausrichter
Veröffentlichung der Ausführungsbestimmungen durch die Ausrichter	bis spätestens 2 Monate vor WB-Beginn (nach Abstimmung mit/Freigabe durch Buko SF)
Zusendung der bestätigten Ergebnislisten durch die Ausrichter an das Büro der Buko SF	bis 2 Wochen nach der Siegerehrung, spätestens 31.08.

<sup>1)</sup> des Jahres vor der DSM

1.7 Der Rechtsweg zur Durchsetzung von Regeländerungen bzw. der Teilnahme (von Pilot und Flugzeug) ist ausgeschlossen.

1.8 Verantwortlichkeiten des Ausrichters sind in Anlage C beschrieben

In dieser Ordnung werden der besseren Lesbarkeit halber nur die Begriffe Segelflugzeugführer oder Teilnehmer oder Pilot verwendet. Diese sind jedoch als Synonym für Segelflugzeugführerin und Segelflugzeugführer bzw. Teilnehmerin und Teilnehmer bzw. Pilotin und Pilot zu verstehen. Der Begriff Segelflugzeug schließt die motorisierten Segelflugzeuge ein. Der Begriff Motor schließt alle Arten von Antriebshilfen/Triebwerken ein.

## 2 Wettbewerbsklassen

2.1 Der Titel „**Deutscher Segelflugmeister**“ wird in den folgenden Wettbewerbsklassen vergeben:

### 2.1.1 Offene Klasse

Zugelassen sind Segelflugzeuge entsprechend FAI-Sporting Code, Teil 3  
Das maximale Abfluggewicht beträgt 850 kg.

### 2.1.2 18m-Klasse

Zugelassen sind Segelflugzeuge entsprechend FAI-Sporting Code, Teil 3.  
Das maximale Abfluggewicht beträgt 600 kg.

### 2.1.3 15m-Klasse

Zugelassen sind Segelflugzeuge entsprechend FAI-Sporting Code, Teil 3.  
Das maximale Abfluggewicht beträgt 525 kg.

### 2.1.4 Standard-Klasse

Zugelassen sind Segelflugzeuge entsprechend FAI-Sporting Code, Teil 3.  
Das maximale Abfluggewicht beträgt 525 kg.

### 2.1.5 Club-Klasse

Zugelassen sind **einsitzige** Segelflugzeuge aus der vom DAeC als gültig erklärten IGC-Indexliste (siehe DAeC-Segelflug-Downloadbereich „Regelwerke und Richtlinien Segelflugwettbewerbe“).

Ballast ist nicht zugelassen. Trimmballast ist zulässig, jedoch an Hand des aktuellen Wägeberichtes nachzuweisen (siehe hierzu auch Ziffer 4.8).

### 2.1.6 Doppelsitzer-Klasse

Startberechtigt sind doppelsitzig geflogene Doppelsitzer mit einer Spannweite bis maximal 20m entsprechend FAI-Sporting Code, Teil 3.

Das maximale Abfluggewicht beträgt 800 kg.

Es gilt die IGC 20m Multi Seat Class List (Appendix 2 der IGC, Anlage E der SWO) für Handicap und MTOM je Flugzeugtyp. Alle Doppelsitzer mit kleinerem Index als 1.00 erhalten den Index 1.00

Motorisierte Segelflugzeuge müssen über eine in den Flugrekorder integrierte Datenaufzeichnung des Antriebes verfügen. Alternativ kann das Triebwerk ausgebaut, blockiert oder plombiert werden.

2.2 Der Titel „**Deutsche Segelflugmeisterin**“ wird in den folgenden Wettbewerbsklassen vergeben:

- 15 m-Klasse gem. 2.1.3
- Standard-Klasse gem. 2.1.4
- Club-Klasse gem. 2.1.5

2.3 Der Titel „**Deutscher Segelflugmeister der Junioren**“ wird in den folgenden Wettbewerbsklassen vergeben:

- Standard-Klasse gem. 2.1.4
- Club-Klasse gem. 2.1.5

Junioren sind Segelflugzeugführer, deren 25. Geburtstag in dem oder einem späteren Kalenderjahr (1. Januar bis 31. Dezember) liegt, das den Beginn der Meisterschaften einschließt.

### 3 Teilnehmer

- 3.1 Die Bedingung zur Teilnahme an einer Segelflugmeisterschaft ist in den Qualifikationsregeln der Buko Segelflug festgelegt (siehe Anlage B).
- 3.2 Der Ausrichter kann Segelflugzeugführer anderer Nationen (FAI-Sportlizenz eines anderen NAC als DAeC) als Teilnehmer (Gast außer Konkurrenz) bis zur max. Anzahl laut Ausschreibung des jeweiligen Wettbewerbes zulassen.
- 3.3 Der Veranstalter kann die Teilnahme eines Bewerbers aus rechtlichen oder disziplinären Gründen ablehnen und während einer Meisterschaft in Abstimmung mit dem Ausrichter (ggf. unter Einbeziehung der Jury) einen Teilnehmer bei unsportlichem Verhalten gegenüber anderen Teilnehmern / der Wettbewerbsleitung / etc. von der weiteren Teilnahme ausschließen.
- 3.4 Nachrücker ergeben sich entsprechend der Nachrückerregelung (Anlage B, Kapitel 4) und können bei Deutschen Segelflugmeisterschaften bis zum Beginn der jeweiligen Meisterschaft durch die zuständigen Gremien gemeldet werden. Wenn danach Teilnehmer ausfallen, werden diese freien Plätze nicht mehr besetzt.
- 3.5 Segelflugzeuge können von allen Teilnehmern in ihrer Klasse bis Ende der technischen Kontrolle umgemeldet werden.
- 3.6 Die Eigenverantwortlichkeit aller teilnehmenden Luftfahrzeugführer im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen bleibt durch die sportlichen Regeln und die Vorgaben der Wettbewerbsleitung unberührt (siehe auch Ziffer 4 und Ziffer 9).

### 4 Segelflugzeuge und Gerät

- 4.1 Die Teilnehmer haben dafür zu sorgen, dass die verwendeten Segelflugzeuge, Transporthänger, Fahrzeuge, sämtliche Ausrüstung inklusive GNSS Dokumentationssysteme, Funkgeräte, Fallschirme, Sicherheitsequipment dem Stand der Technik entsprechen, funktionstüchtig sind und den gesetzlichen Bestimmungen genügen.
- 4.2 Die Sorgfaltspflicht für die Verkehrssicherheit des Gerätes, für das Vorhandensein der gesetzlichen und vom Veranstalter geforderten Unterlagen sowie für die Einhaltung der Klassenmerkmale liegt beim Teilnehmer. Fliegen mit nicht zugelassenem Segelflugzeug führt zur Disqualifikation.
- 4.3 Die Wettbewerbsleitung hat das Recht, teilnehmende Segelflugzeuge zu jeder Zeit während der Meisterschaft zu kontrollieren. Bei der technischen Kontrolle müssen alle klassenspezifischen Informationen angegeben werden (Clubklasse, Doppelsitzerklasse).
- 4.4 Alle Segelflugzeuge müssen ausgestattet sein mit:
  - 4.4.1 der Mindestausrüstung nach Flughandbuch, einem Kollisionswarngerät (FLARM oder FLARM-kompatibel) und einem akustischen Variometer;
  - 4.4.2 einem IGC-zugelassenen Dokumentationssystem, das die Anforderungen gem. Annex B Sporting Code (SC3B, 4.1.1., <https://www.fai.org/page/igc-approved-flight-recorders>) erfüllt. Die Dateien/FR-Logfiles eines Tages dürfen bis zum Ende der Einspruchsfrist für diesen Tag nicht gelöscht werden und sind der Wettbewerbsleitung/Auswertung auf Anforderung zugänglich zu machen.
  - 4.4.3 Die Handhabung von Verfolgungs- und Trackingsystemen wird in den Ausführungsbestimmungen des Ausrichters ausgeführt.
  - 4.4.4 Ein Wettbewerbskennzeichen ist gut lesbar mindestens rechts und links an der Seitenflosse am Flugzeug anzubringen. Die Wettbewerbsleitung kann ein Anbringen des glei-

chen WBK am Transportanhänger und an allen Fahrzeugen, die sich auf dem Flugplatzgelände bewegen, fordern.

**4.5** Jedes Segelflugzeug muss vor dem Eröffnungsbriefing für die Wettbewerbsleitung zum Zwecke einer Prüfung der Konfiguration, in der es geflogen werden soll, verfügbar sein. Diese Konfiguration darf während des gesamten Wettbewerbes nicht verändert werden.

**Ausnahme:** in der Offenen Klasse dürfen komplette Flügelteile und/oder Winglets gewechselt werden, für die die Zulassungsbedingungen gegeben sind.

**4.6** Für selbststartende wie auch geschleppte Segelflugzeuge mit Motor gilt, dass das Triebwerk im vorgeschriebenen Ausklinkraum/Motorabstellraum in oder unterhalb der festgelegten maximalen Motorlaufhöhe abgestellt und bis zur Landung/virtuellen Außenlandung nicht wieder in Betrieb gesetzt wurde.

**4.7** Segelflugzeuge mit funktionsfähigem Triebwerk müssen zu Beginn des Wettbewerbes (Trainings- oder 1. Wertungstag) **einmalig** nachweisen, dass die zugelassenen Beurkundungssysteme einwandfrei funktionieren ([https://www.fai.org/sites/default/files/sc3b\\_2019-9-5\\_with\\_al13\\_6.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/sc3b_2019-9-5_with_al13_6.pdf), 1.4.2). Im Schlepp gestartete motorisierte Segelflugzeuge haben diese Beurkundung unmittelbar (innerhalb 2 Minuten) nach dem Ausklinken durchzuführen und im Motorabstellraum nach denselben Höhenregeln wie die Eigenstarter zu beenden.

Der Nachweis des Triebwerklaufs am Boden wird anerkannt, wenn das Beurkundungssystem dies auswertbar aufzeichnet und dieses danach eingeschaltet bleibt.

Die Wettbewerbsleitung kann einen erneuten Testlauf anordnen. Die Teilnehmer dürfen das Triebwerk täglich testen.

#### **4.8 Gewichtsregelung in der Clubklasse**

Zu dem in den Ausführungsbestimmungen festgelegten Termin, spätestens zur Dokumenten-/Technischen Kontrolle, muss der Teilnehmer dem Ausrichter folgende Unterlagen (in Papierform) vorlegen:

1. gültiger Wägebericht (bzw. Gewichtsübersicht);
2. aktuelles Ausrüstungsverzeichnis
3. das „Gewichtsformblatt“ (SWO Anlage G), auf dem der Pilot die nachfolgend geforderten Werte einträgt und damit nachweist, dass er die Grenzwerte\*) seines Flugzeuges einhält:
  - Auflistung der Geräte mit Gewichten, die zum Wettbewerb ausgebaut werden;
  - Auflistung der Geräte mit Gewichten, die zusätzlich zum Wettbewerb eingebaut werden (zusätzliche Batterien, Backup-FR, Halterungen und Sonstiges, Auflistung von Trimmgewichten);
  - Gewicht des Piloten mit voller Bekleidung einschließlich des verwendeten Rettungsfallschirmes.

*\*) maximal zugelassenes Abfluggewicht ohne Wasserballast*

## **5 Allgemeine Ausführungsbestimmungen**

**5.1** Für alle Wettbewerbsflüge gelten die gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen. Die im Briefing bekannt gegebenen Festlegungen, Flughöhen und Gebietsbeschränkungen sind einzuhalten.

**5.2** Die Teilnahme am Briefing ist für alle Teilnehmer verpflichtend. Der Teilnehmer ist selbst zur Einholung der Information aus dem Briefing verantwortlich.

### **5.3 Eröffnungsbriefing**

**5.3.1** Ergänzungen, lokale und spezifische Regeln der Wettbewerbsdurchführung am Austragungsort müssen erläutert werden.

Änderungen zu den Ausführungsbestimmungen sind als Ergänzungsblatt den Teilnehmern bis spätestens vor Beginn der Wertungsflüge mitzuteilen oder zu veröffentlichen (Wettbewerbs-Homepage, Aushang, etc.).

Die rechtzeitige Veröffentlichung eines Selbstbriefings (auf der Homepage des Wettbewerbs) wird empfohlen.

**5.3.2** Alle gültigen Wettbewerbsdokumente müssen den Teilnehmern zur Verfügung stehen.

**5.3.3** Wahl der Sprecher der Teilnehmer je Wettbewerbsklasse durch die Piloten der entsprechenden Klasse und der Pilotenvertreter im Sicherheitskomitee, sofern dies nicht die Pilotensprecher sein sollen, sowie die Benennung der weiteren Mitglieder des Sicherheitskomitees (Besetzung und Aufgaben des Sicherheitskomitees vgl. Ziffer 11.6).

**5.3.4** Benennen der Teams (Pilot und Copilot) für die Doppelsitzerklasse.

### **5.4 Gewichtskontrolle**

**5.4.1** Die Kontrolle des Abfluggewichtes erfolgt bevor die Segelflugzeuge in die Startaufstellung gebracht werden.

Das Hinzufügen von Ballast nach dem Passieren des Wägeplatzes ist verboten. Die Wettbewerbsleitung kann die Kontrolle des Abfluggewichtes täglich für alle Klassen, nur einer Klasse oder stichprobenweise für einzelne Segelflugzeuge durchführen. Abweichungen vom Kontrollrhythmus sind rechtzeitig vor dem Startaufbau anzukündigen.

**5.4.2** Zur Einstellung des maximal möglichen Abfluggewichtes ist das Ablassen von Wasserballast auf der Waage ohne Strafpunkte zulässig, sofern alle Segelflugzeuge dieser Klasse gewogen werden.

**5.4.3** Bei Qualifikationsmeisterschaften ist mindestens einmal nach Punkt 5.4.1 zu kontrollieren.

### **5.5 Tägliches Briefing**

**5.5.1** Jeden Morgen eines Wertungstages muss ein Briefing abgehalten werden, bei dem umfassende meteorologische, betriebliche und sicherheitsrelevante Informationen zur Tagesaufgabe gegeben werden.

**5.5.2** Bei sicherheitsrelevanten Vorkommnissen ist ein Sicherheitsbriefing durchzuführen.

**5.5.3** Beim Briefing gegebene Flug- und Sicherheitsanweisungen tragen den Status örtlicher Regeln. Die wichtigsten Informationen sind in schriftlicher Form als Aufgabenblatt - bei mehreren Klassen je Klasse - an die Teilnehmer auszugeben (SWO Anlage C)

**5.5.4** Ein Teamwechsel in der Doppelsitzer-Klasse oder der Offenen Klasse (doppelsitzig) ist der Wettbewerbsleitung vor dem täglichen Wiegen anzuzeigen und von dieser zu dokumentieren. Der Pilot hat sicherzustellen, dass das in der SWO festgelegte Gewicht der jeweiligen Klasse eingehalten wird.

**5.6** Nach der Startbereitschaft kann durch die Wettbewerbsleitung ein Feldbriefing einberufen werden, um Inhalte des Aufgabenblattes zu ändern. Bei Änderung der Tagesaufgaben muss ein geändertes Aufgabenblatt (mit Versions-Kennung) verteilt werden. Es ist ausreichend, geänderte Aufgabenblätter ins Cockpit zu legen.

Der Startbeginn darf frühestens 15min nach Ende des Feldbriefings erfolgen.



- 5.7** Im Briefing definierte Alternativaufgaben können über die Wettbewerbsfrequenz aktiviert werden. Die Information über die Änderung ist dreimal durchzugeben und danach durch den Pilotensprecher, ersatzweise einem Piloten der betroffenen Klasse zu bestätigen. Die neu zu benennende Abflugfreigabe darf frühestens 15 Minuten nach dieser Bestätigung erfolgen.
- 5.8** Andere Aufgabenänderungen in der Luft sind nicht zulässig.
- 5.9** Kontrollverfahren und Beurkundung
- 5.9.1** Für Deutsche Segelflugmeisterschaften ist nur das Global Navigation Satellite System (GNSS)-Beurkundungsverfahren zugelassen.
- 5.9.2** Jeder Teilnehmer ist für die Dokumentation seiner Wettbewerbsflüge selbst verantwortlich.
- 5.9.3** Der Flugrekorder muss mindestens 2 Minuten vor dem Start eingeschaltet sein und das Aufzeichnungsintervall beträgt 1 Sekunde.
- 5.9.4** Als Beurkundungssysteme sind maximal zwei gleichberechtigte IGC-zugelassene Flugrekorder erlaubt. Die verwendeten Systeme sind mit der Anmeldung bekannt zu geben. Der Ausrichter kann vorab Flugdateien dieser Systeme anfordern.
- 5.9.5** Ein Wechsel der gemeldeten/eingesetzten Flugrekorder ist vor dem nächsten Flug dem Leiter der Auswertung zu melden.
- 5.9.6** Ein Ausfall der festgelegten Flugrekorder länger als eine Minute wird als virtuelle Außenlandung gewertet. Sofern es ausreichend nachweisbar ist, dass während des Ausfalles der FR keine Luftraumverletzung und im Falle eines Motorseglers keine Motornutzung stattfand, kann der Sportleiter über eine Wertung entscheiden.
- 5.9.7** Die Teilnehmer müssen an jedem Wertungstag, an dem ein Start erfolgt ist, ein IGC-File zur Auswertung einreichen. Auf Verlangen der Wettbewerbsleitung können jederzeit alle Files des Tages sowie IGC-Files des zweiten FR eingefordert werden.
- 5.9.8** Beurkundung der Höhe  
Höhen werden aus den Aufzeichnungen der abgegebenen Flugdateien ausgewertet. Eine Mischung von Höhendaten mehrerer FR ist nicht zulässig. Eine Kalibrierkurve kann nicht für eine Höhenkorrektur herangezogen werden.

## **5.10 Flugdokumentation**

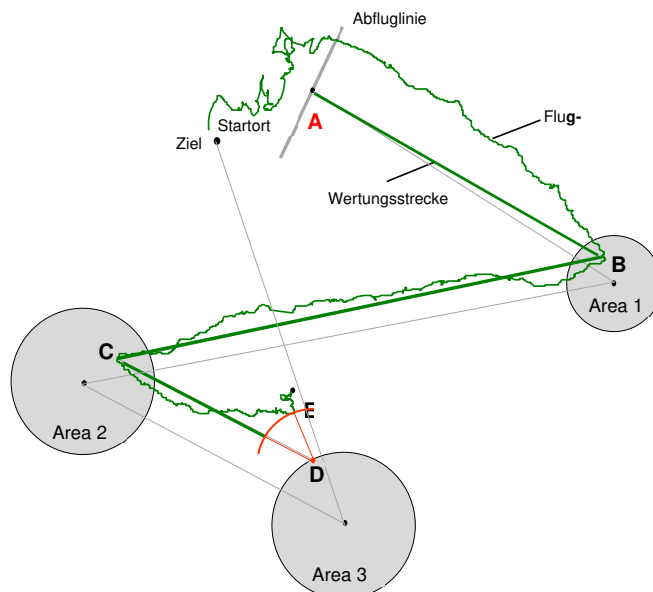
Nach einer Landung am Ziel oder einer Außenlandung ist der Teilnehmer verpflichtet, die Dateien für alle Flüge des Wettbewerbstages bei der Wettbewerbsleitung bzw. Auswertung nach den Festlegungen in den Ausführungsbestimmungen bzw. des Eröffnungsbriefings abzugeben. Die Abgabe der Dokumentation muss so schnell wie möglich erfolgen (spätestens 45 Minuten bei Landung am Zielplatz).

## 6 Tagesaufgaben

Die Wettbewerbsleitung muss jeweils eine der nachfolgend aufgeführten Aufgabenarten stellen. Während der Meisterschaftsdauer sollen beide Aufgabenarten in möglichst ausgewogenem Verhältnis geflogen werden.

Mindestens an jedem dritten Wertungstag wird eine AAT Aufgabe geflogen.

Ziel ist die höchste Geschwindigkeit zur Erfüllung der Tagesaufgabe.



### 6.1 Aufgabenarten

#### 6.1.1 Racing Task – RT

Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten.

#### 6.1.2 Assigned Area Task – AAT

Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendebereichen  
Eine **Mindestzeit** wird vorgegeben.

### 6.2 Beschreibung der Aufgabenarten

#### 6.2.1 Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (RT)

- Die Wettbewerbsleitung gibt eine Anzahl Wendepunkte in bestimmter Reihenfolge vor.
- Die Aufgabendistanz ist die Distanz vom Mittelpunkt der Abfluglinie (7.3.2) des jeweiligen Abflugpunktes (7.3.1) über alle vorgegebenen Wendepunkte bis zum Ziel (Mittelpunkt des Zielkreises minus des Radius des Zielkreises).
- Die Wertungsgeschwindigkeit ergibt sich aus der Aufgabendistanz dividiert durch die Zeit zwischen der besten gültigen Abflugzeit und der Endzeit des Wettbewerbers im Ziel.
- Bei einer Außenlandung ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle, in der richtigen Reihenfolge erreichten Wendepunkte bis zum nicht erreichten nächsten Wendepunkt oder Ziel, abzüglich der Entfernung davon.

#### 6.2.2 Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendebereichen (AAT)

- Die Wettbewerbsleitung benennt eine Anzahl festgelegter Wendebereiche in bestimmter Reihenfolge und setzt eine Mindestwertungszeit fest (**Mindestzeit**).
- Die Wertungsdistanz ist die Distanz vom Abflugpunkt durch alle Wendebereiche zum Ziel (Mittelpunkt des Zielkreises minus des Radius des Zielkreises).
- Die Wertungsgeschwindigkeit ergibt sich aus der Wertungsdistanz dividiert durch die verstrichene Zeit zwischen der besten gültigen Abflugzeit und der Zeit des Wettbewerbers am Ziel bzw. durch die Mindestzeit, wenn diese länger ist.
- Bei einer Außenlandung gilt als Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt durch alle in der korrekten Reihenfolge durchflogenen Wendebereiche zum Ziel bzw. **zum dem günstigsten nächstgelegenen** Punkt des nächsten Wendebereiches, abzüglich der Distanz zwischen Außenlandeposition und diesem Punkt.

Wertungsdistanz:

$$(A-B) + (B-C) + (C-D) - (D-E)$$

In jedem Fall wird unter Berücksichtigung aller gültigen aufgezeichneten Positionsmarken die größte Wertungsdistanz ermittelt.

### 6.2.3 Die Wertung erfolgt entsprechend Ziffer 13:

- a) **Zielländer** erhalten Geschwindigkeitspunkte abhängig von ihrer erzielten Wertungsgeschwindigkeit und alle die gleichen Distanzpunkte (bei AAT unabhängig von der individuell geflogenen Strecke).
- b) **Außenländer** erhalten Distanzpunkte im Verhältnis ihrer Wertungsdistanz zur größten Wertungsdistanz des Tages.

## 7 Regeln für Wertungsflüge

### 7.1 Funk

Die Wettbewerbsleitung bestimmt eine Wettbewerbsfrequenz. Auf dieser Wettbewerbsfrequenz ist die Hörbereitschaft nach dem Ausklinken und bis zum Abflug und im Radius von 25 km um den Austragungsort sicherzustellen.

### 7.2 Startdurchführung

- 7.2.1 Die Startreihenfolge wird nach Klassen getrennt vorgenommen. Über die Startreihenfolge der Klassen entscheidet die Wettbewerbsleitung.
- 7.2.2 Über die Startreihenfolge innerhalb der Klassen am ersten Wertungstag entscheidet die Wettbewerbsleitung. An den weiteren Wertungstagen hat ein Wechsel der Reihenfolge innerhalb der Klassen zu erfolgen (Verschiebung je Wertungstag um ca. 2/7 der Teilnehmerzahl im Rotationsbetrieb nach vorn).
- 7.2.3 Startbereitschaft bedeutet, dass Pilot und Flugzeug startfertig am Startplatz gemäß der vorgegebenen Startaufstellung stehen.
- 7.2.4 Bei Verzicht auf einen Start oder Abwesenheit in der Startaufstellung kann ein Start frühestens nach der im Startvorgang befindlichen Klasse erfolgen.
- 7.2.5 Jeder Segelflugzeugführer kann beliebig viele Starts entsprechend der gegebenen Möglichkeiten und in der entsprechenden Startreihenfolge durchführen.  
Die letzten Flugzeuge einer im Startvorgang befindlichen Klasse dürfen auf Anordnung der Wettbewerbsleitung höher geschleppt werden bzw. bei Eigenstart höher steigen, um eine frühere Abflugfreigabe zu erreichen.
- 7.2.6 Der Segelflugzeugführer darf, außer im Notfall, das Schleppseil nur nach dem Ausklinkzeichen des Schleppflugzeugführers vom Segelflugzeug lösen.
- 7.2.7 Über Wiederstartmöglichkeiten nach Fehlstarts entscheidet der Startleiter nach den gegebenen Verhältnissen.  
Wiederstart nach „Absaufen“ am Platz erfolgt nach der im Startvorgang befindlichen Klasse oder zu einem Zeitpunkt auf Weisung des Sport- oder Startleiters.
- 7.2.8 Außenlandungen schließen einen weiteren Start an diesem Wertungstag aus. Außenlandungen sind alle Landungen außerhalb der Grenze des Wettbewerbsflugplatzes.
- 7.2.9 Anstelle von Landung und Wiederstart kann bei motorisierten Segelflugzeugen ein Vorbeiflug in Platzrundenhöhe im Wiederstartraum und dabei Start des Motors als erneuter Start anerkannt werden.  
Der Steigflug danach hat entsprechend dem für diesen Tag festgelegten Verfahren für Eigenstart bis in den Motorabstellraum zu erfolgen. Ein Abflug ist frühestens 20 Minuten nach dem Abstellen des Triebwerks zulässig.
- 7.2.10 Motornutzung gilt als virtuelle Außenlandung (außer während des Eigenstarts, des Wiederstarts oder des Motorlaufnachweises).

## 7.3 Abflugverfahren

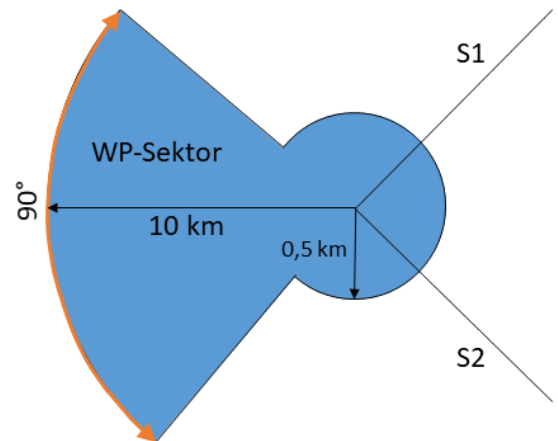
- 7.3.1** Jeder **Abflugpunkt** hat eine Abfluglinie mit vorgegebener Länge.  
In Abhängigkeit der Größe des Teilnehmerfeldes sollen, außer dem Flugplatz selbst, weitere Abflugpunkte jeweils wetter-, klassen- und aufgabenspezifisch festgelegt werden.
- 7.3.2** Die **Abfluglinie** ist max. 20 km lang.
- 7.3.3** Die Abflugzeit ist ~~entweder~~ der Zeitpunkt der Freigabe der Abfluglinie ~~bzw. ein folgendes Abflugzeitintervall~~, das dem Überqueren der Abfluglinie unmittelbar vorhergeht.
- 7.3.4** Die Abflugzeit wird mit dem Kreuzen der Abfluglinie durch den Flugrekorder dokumentiert.
- 7.3.5** Abflugzeitschluss bedeutet, dass nach diesem Zeitpunkt zwar noch abgeflogen werden kann, als Abflugzeit jedoch die Zeit des Abflugzeitschlusses gewertet wird.
- 7.3.6** Die Wettbewerbsleitung **legt die** ~~solte die Option~~ maximale Abflughöhe (m MSL) und/oder die maximale Abfluggeschwindigkeit (Vg km/h) festlegen.  
Als Abfluggeschwindigkeit gilt die Durchschnittsgeschwindigkeit in dem Zeitintervall von 10 Sekunden vor bis 10 Sekunden nach dem Überqueren der Abfluglinie.
- 7.3.7** ~~Die Wettbewerbsleitung kann die Option „Designated Start“ implementieren (jeder Teilnehmer kann ein Abflugintervall wählen). Das „Designated Start Intervall“ muss im Aufgabenblatt enthalten sein und sollte 10, 20 oder 30 Minuten betragen.~~  
Die Wettbewerbsleitung kann die Option „Event Marker Start“ festlegen.  
Ein Event Marker Start ist definiert:
- a) Es wird ein primärer Event-FR definiert; alle weiteren FR sind sekundäre FR
  - b) Der Pilot betätigt den Event Marker nur auf dem primären Event-FR
    - (i) Ein Pilot-Event-Marker (PEV) innerhalb 60s zählt als ein Event (der erste definiert das Zeitfenster)
    - (ii) Sollte der PEV nicht auf dem IGC-File erscheinen, gibt es 50 Strafpunkte
    - (iii) Sollte das IGC-File vom primärer Event-FR gar nicht vorhanden sein, kommen sekundäre FR zum Tragen und es gibt 50 Strafpunkte
  - c) Nach Aktivierung des PEV, öffnet in 10 Minuten ein 10 Minuten Zeitfenster in der der Pilot beliebig oft abfliegen kann
  - d) Der PEV darf vor Öffnung der Startlinie betätigt werden. Wird der PEV 10 Minuten oder mehr vor der Abflugfreigabe betätigt, steht das Abflugfenster sofort nach Freigabe der Linie zur Verfügung.
  - e) Jeder Pilot darf drei Mal den PEV für einen solchen Abflug betätigen.
    - (i) Sollte der Pilot in der dritten Sequenz PEV nicht abfliegen, gibt es 50 Strafpunkte
  - f) Der Abstand zwischen zwei PEV ist beliebig; es sind maximal drei PEV (PEV=3) möglich; der Abstand zwischen PEV und frühestem Abflug beträgt 10 min (AB=10 min), das Individuelle Abflugfenster beträgt 10 min (AF=10 min)
  - g) Jeder der drei möglichen PEV startet die Sequenz neu
  - h) Für jeden nicht Event-Regelkonformen Abflug gilt die tatsächliche Abflugzeit plus 50 Strafpunkte, Strafpunkte aus unterschiedlichen Vergehen im Zusammenhang mit dem Eventverfahren werden nicht addiert.

- 7.3.8** Die Wettbewerbsleitung kann eine Vorstarthöhe (MSL) festlegen. Nachdem die Abflugfreigabe erfolgt ist und vor einem gültigen Abflug muss der Pilot mindestens einen Loggerpunkt unterhalb der angegebenen Vorstart-Höhengrenze nachweisen.
- 7.3.9** Der Abflug wird für die einzelnen Klassen getrennt freigegeben. Die Freigabe erfolgt über Funk frühestens 30 Minuten nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflzeuges der jeweiligen Klasse.
- 7.3.10** Die Freigabe des Abfluges wird von der Wettbewerbsleitung 20, 10 und 5 Minuten vorher über Funk angekündigt. Für diese Funkinformation ist die Bestätigung eines Piloten, möglichst des Pilotensprechers erforderlich. Die Wettbewerbsleitung kann die Freigabe des Abfluges verschieben.
- 7.3.11** Jeder Segelflzeugführer kann beliebig viele Abflüge durchführen. Bei mehreren Abflügen ist die Abflugzeit für die Wertung heranzuziehen, die die höchste Punktzahl ergibt.

## 7.4 Umrunden der Wendepunkte und Wendengebiete

- 7.4.1** Ein Wendepunkt ist durch seine Wendepunkt-kordinate definiert. Er ist gültig umrundet, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt im WP-Sektor laut folgender Skizze liegt bzw. wenn die Verbindungslinie zweier aufeinander folgender Aufzeichnungspunkte den Sektor schneidet oder zumindest tangiert.
- 7.4.2** Ein Wendeggebiet wird festgelegt als:

- Kreis mit einem bestimmten Radius um einen zentralen Wendepunkt herum;
- Kreissegment begrenzt durch 2 Kurslinien von einem Wendepunkt aus mit einem maximalen Radius von diesem Punkt;



Das von diesen Umrissen eingeschlossene Gebiet ist das Wendeggebiet, das zur Umrundung durchfliegen werden muss. Es wird als gültig umrundet anerkannt, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt in diesem Gebiet liegt bzw. wenn die Verbindungslinie zweier aufeinander folgender Aufzeichnungspunkte das Gebiet schneidet oder zumindest tangiert.

## 7.5 Toleranz

Für die Abfluglinie, die Wendepunkte und die Wendeggebiete gilt eine Toleranz von 500m.

## 7.6 Zielerreichung

Um einen Flug mit einer für die Wertungsgeschwindigkeit gültigen Zielzeit zu beenden, muss das Segelflzeug entsprechend den nachfolgenden Festlegungen in einen **Zielkreis** einfliegen.

- 7.6.1** Der **Zielkreis** ist eine vom Flugplatz weg verlagerte, zu einem Kreis gebogene Ziellinie mit definiertem Radius und definierter Höhe.
- 7.6.2** Die Mindesthöhe ist so festzulegen, dass die Piloten im Normalfall auf dem Zielflugplatz landen können.
- 7.6.3** Die Teilnehmer haben ihre Ankunft am Zielkreis spätestens 10 km vorher über Funk bekannt zu geben, in dem sie ihr Wettbewerbskennzeichen und die Kilometer bis zum Über-/Einflug ansagen.
- 7.6.4** Beim erstmaligen Überflug in den Zielkreis (nach der letzten Wende), gleichgültig in welcher Höhe, wird die Zielzeit genommen.

**7.6.5** Nach Überfliegen des Zielkreises muss der Teilnehmer unverzüglich landen; ein zweiter Wertungsflug ist nicht zulässig.

**7.7 Wertungsschluss** ist der Zeitpunkt, zu dem der Flug spätestens beendet sein muss. Wird der Wertungsschluss für einen früheren Zeitpunkt festgelegt als Sonnenuntergang, so endet die Wertung des Fluges zu diesem Zeitpunkt (virtuelle Außenlandung). Bei Wertungsschluss „Sonnenuntergang“ ist hierzu Ziffer 10.5.8 (Strafpunktecatalog) zu beachten!

## **7.8 Außenlandung**

**7.8.1** Nach einer Außenlandung (auch bei Landung auf einem Flugplatz mit anschließendem Rückschlepp/Eigenstart und Rückflug) ist der Teilnehmer verpflichtet, seine Landemeldung umgehend an die Wettbewerbsleitung zu übermitteln.

**7.8.2** Nach einer Außenlandung auf einem Flugplatz ist Wiederstart zum Zwecke des Rückflugs erlaubt.

### **7.8.3 Virtuelle Außenlandung**

~~Bei einer virtuellen Außenlandung wird unter Berücksichtigung aller aufgezeichneten Positionsmarken die virtuelle Außenlandeposition ermittelt, mit der sich die größte Wertungsdistanz ergibt.~~

Bei unvollständigen Flügen wird der Logger-Fix, der den Punkt der besten Leistung darstellt als Außenlandeposition und -zeit genommen, unabhängig von der tatsächlichen Landeposition.

Letzter gültiger Logger-Fix-Punkt bei unvollständigen Flügen ist definiert durch eine Mindesthöhe von 200m AGL (gilt nicht nach Einflug in den Zielkreis).

**7.8.4** Der Abbruch des Fluges mittels virtueller Außenlandung wird als Außenlandung gewertet. Nach einer virtuellen Außenlandung darf sich der Teilnehmer nicht mehr am Wettbewerbsgeschehen beteiligen und hat zum Wettbewerbsflugplatz zurückzukehren.

## **7.9 Neutralisation**

**7.9.1** Die Wettbewerbsleitung kann die Tagesaufgabe für eine oder mehrere Klassen jederzeit neutralisieren. Sie gibt die Neutralisation auf der Wettbewerbsfrequenz durch. Wettbewerbsteilnehmer, die über Funk auf der Wettbewerbsfrequenz nicht erreicht werden, können daraus keinen Einspruch ableiten.

**7.9.2** Die Neutralisation eines Wettbewerbstages ist auch dann möglich, wenn bereits Segelflugzeugführer ordnungsgemäß abgeflogen sind, sofern dies aus Sicherheitsgründen oder zur Gewährleistung der gleichen Wettbewerbschancen für alle Teilnehmer erforderlich ist.

**7.9.3** Im Falle geleisteter Hilfe von Teilnehmern bei einem Unfall ist der Tag zu neutralisieren.

**7.9.4** Sofern nicht alle Klassen neutralisiert werden, haben die Teilnehmer der neutralisierten Klasse(n) sich nicht mehr am Wettbewerbsgeschehen zu beteiligen, zum Wettbewerbsflugplatz zurückzukehren und zu landen.

**7.9.5** Eine nachträgliche Neutralisation kann nur erfolgen, solange die Wettbewerbsleitung noch keine „Inoffizielle Wertung“ von diesem Tag veröffentlicht hat.



## 8 Wertung einer Meisterschaft

- 8.1 Voraussetzung für die Anerkennung einer Meisterschaft als Deutsche Segelflugmeisterschaft ist, dass mindestens 10 Teilnehmer je Klasse am 1. Wertungstag in der Wertung und insgesamt in dieser Klasse mindestens vier gültige Wertungstage erreicht worden sind.
- 8.2 Für Qualifikationswettbewerbe gelten die Festlegungen gem. SWO Anlage B. Deutsche Segelflugmeisterschaften dürfen für nicht weniger als **zwölf** mögliche Wertungstage ausgeschrieben werden.
- 8.3 Qualifikationsmeisterschaften zu Deutschen Meisterschaften werden ab **acht** möglichen Wertungstagen Ausschreibungsdauer als solche anerkannt.
- 8.4 Empfehlung für Deutsche Meisterschaften:

Samstag, Sonntag:	Anmeldung, Training, Technische Kontrolle
Sonntagabend:	Eröffnung
Montag:	Eröffnungsbriefing & Erster Wertungstag
Dienstag - Freitag Folgewoche:	Wettbewerbsflüge
Samstag:	Siegerehrung

- 8.5 Die Wettbewerbsleitung kann in begründeten Fällen einen Ruhetag festlegen.
- 8.6 Die Punktwertung der Flüge wird nach dem in Kapitel 13 aufgeführten Wertungsverfahren durchgeführt. Jede Klasse wird für sich gewertet.
- 8.7 Gäste werden in der Wertung mitgerechnet. In der Gesamtwertung werden Gäste mit „HC“ (HC=nominierter Angehöriger eines NAC außerhalb von D anhand FAI Sportlizenz) gekennzeichnet und werden bei Vergabe von Qualifikationsplätzen, Titeln und Ranglistenpunkten nicht gewertet.
- 8.8 Die Gesamtwertung ist die Berechnungsgrundlage für die Punktvergabe nach der Deutschen Rangliste Segelflug (Anlage D)

### 8.9 Status der Wertungen

<b>Vorläufige</b> Wertung:	Wertung vor Kontrolle Flugdaten (optional) Die Anzeige auf einem Monitor oder der Wettbewerbs-Homepage ist dafür ausreichend.
<b>Inoffizielle</b> Wertung:	Wertung nach Kontrolle aller Flugdaten einschließlich Vergabe der Strafpunkte. Muss vom Sportleiter unter Angabe des Endes der Einspruchsfrist (Datum + Uhrzeit) abgezeichnet sein.
<b>Endgültige</b> Wertung:	Wertung nach Ablauf der Einspruchsfrist bzw. nach Entscheidung eventueller Einsprüche Muss vom Wettbewerbs-/ Sportleiter mit Datum + Uhrzeit abgezeichnet sein.

Fehler müssen jederzeit von der Wettbewerbsleitung korrigiert und die Wertung wieder auf inoffiziell gesetzt werden.

## 9 Sicherheit

- 9.1 Gefährliche Manöver am Boden oder in der Luft sowie Wolkenflug, Kunstflug sind verboten und werden nach Sportleiterermessen geahndet.
- 9.2 Eine höchstzulässige Abflugmasse (niedriger als das maximale Abfluggewicht gemäß Ziffer 2.1) kann von der Wettbewerbsleitung in jeder Klasse festgelegt werden.
- 9.3 Die Teilnehmer müssen vermeiden, Wasserballast in einer Art abzulassen, die andere Segelflugzeuge beeinträchtigt.
- 9.4 Thermikregeln
  - 9.4.1 In der Thermik ist die Kreisrichtung zu fliegen, die das erste in diesem Aufwind befindliche Segelflugzeug innehatte.
  - 9.4.2 Fliegen mehrere Segelflugzeuge gleichzeitig in den Aufwind ein, so wird die Kreisrichtung durch das oberste Segelflugzeug bestimmt. Die gleiche Kreisrichtung wird auch dann verlangt, wenn ausreichender vertikaler Abstand zwischen zwei Segelflugzeugen besteht, da ansonsten weitere hinzukommende Segelflugzeuge keine eindeutige Kreisrichtung haben.
  - 9.4.3 Das Einordnen in den Kreisflug muss von seitlich außen erfolgen.
  - 9.4.4 Wenn mehrere Segelflugzeuge im gleichen thermischen Aufwind fliegen oder räumlich eng zusammen den gleichen Streckenabschnitt befliegen, ist Hörbereitschaft auf der Wettbewerbsfrequenz sicherzustellen.
- 9.5 Die Wettbewerbsleitung sollte bei sicherheitsrelevanten Wetteränderungen in regelmäßigem Abstand Wetterinformationen auf der Wettbewerbsfrequenz zur Verfügung stellen.
- 9.6 Die Wettbewerbsleitung kann Flugplätze innerhalb sonst für den Wettbewerb gesperrter Luft Räume zur Landung zulassen. Diese sowie ggf. einzuhaltende Verfahren müssen spätestens beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben werden. Abweichungen davon sind beim täglichen Briefing festzulegen.
- 9.7 Beim Anflug auf den **Zielkreis** und nach dem Zielkreisüberflug ist starkes Hochziehen verboten. Überfahrt darf nur in einer flachen Steigflugbahn in Höhe umgesetzt werden.
- 9.8 Schäden an einem Segelflugzeug müssen der Wettbewerbsleitung unverzüglich gemeldet werden. Ein beschädigtes Segelflugzeug darf repariert werden. Wenn der Schaden nicht durch die Schuld des Segelflugzeugführers entstand, kann mit Genehmigung des Wettbewerbsleiters das gesamte Segelflugzeug ersetzt werden.
- 9.9 Ein Pilot, der in eine Kollision involviert ist, sollte sobald wie möglich landen und den Flug nicht fortsetzen. Der Wertungsflug der an der Kollision beteiligten Piloten endet an der Kollisionsposition (virtuelle Außenlandung).
- 9.10 Die Wettbewerbsleitung darf zusätzliche Regeln zur Erhöhung der Sicherheit erlassen, z.B. das Anbringen von Sicherheitsmarkierungen.



## 10 Regelwidrigkeiten

**10.1** Bei der Ahndung von Verstößen und Vorfällen ist jeder Fall nach Schwere des Verstoßes und der dadurch gegebenen Möglichkeit der Vorteilsverschaffung zu prüfen.  
Der Wiederholungsfall muss strafverschärfend wirken (siehe 10.5.8 Strafpunktekatalog).

### 10.2 Anti-Doping-Ordnung

**10.2.1** Es gilt die jeweils aktuelle Anti-Doping-Ordnung (ADO) des DAeC. Artikel 9 der ADO besagt: Ein Verstoß gegen Anti-Doping-Bestimmungen in Verbindung mit einer Wettkampfkontrolle führt automatisch zur Annullierung des in diesem Wettkampf erzielten Ergebnisses, mit allen daraus entstehenden Konsequenzen, einschließlich der Aberkennung von Medaillen, Punkten und Preisen.

**10.2.2** Die ADO, ihre Anhänge, die Verbotsliste, die Beispielliste erlaubter Medikamente, der Standard für medizinische Ausnahmegenehmigungen inkl. Antragsfristen sowie Ausnahmeanträge sind auf der DAeC-Homepage veröffentlicht: [www.daec.de/fachbereiche/anti-doping-sport/anti-doping/](http://www.daec.de/fachbereiche/anti-doping-sport/anti-doping/)

**10.2.3** Entsprechend den Vorschriften der FAI und des DAeC behält sich die Bundeskommission Segelflug das Recht vor, bei schwerwiegenden Verstößen weitere Entscheidungen (z. B. befristeter oder unbefristeter Ausschluss von der Teilnahme an weiteren Meisterschaften, Entzug/Verweigerung der Sportlizenz o.ä.) zu treffen.

**10.3** Bezugshöhe aller für Höhenverstöße relevanter Höhen (Überflug-/Luftraum-/Motorlaufhöhen/etc.) ist die aus der Referenzhöhe beim Start errechnete Höhe.

In allen Fällen, in denen zur Angabe/Ermittlung der Höhe aus der Angabe einer Flugfläche (FL) erforderlich ist, ist für die Umrechnung von FL in Höhe in m die nachfolgende Formel anzuwenden:

$$h = H * 100 * 0,3048 + (p - 1013) * 8$$

dabei bedeutet:  $h$  = Höhe in m /  $H$  = Höhe FL /  $p$  = QNH-Wert in hPa

**10.4** Bei Verstößen gegen diese SWO kann die Wettbewerbsleitung folgende Maßnahmen verfügen:

- Warnung (nur bei leichteren, nicht sicherheitsrelevanten Verstößen; beim 1. Verstoß wird am letzten Wettbewerbstag gleich die Regelung für den 2. Verstoß angewandt.)
- Strafpunkte
- Ausschluss bzw. Disqualifikation von einem Wettbewerbstag
- Ausschluss bzw. Disqualifikation von mehreren Wettbewerbstagen
- Ausschluss bzw. Disqualifikation von der gesamten Meisterschaft

Dabei soll der Strafpunktekatalog des Sporting Code Annex A der Wettbewerbsleitung, soweit nicht andere Regelungen getroffen wurden, als Anhaltspunkt dienen.

### 10.5 Strafpunktregelung

**10.5.1** Strafpunkte sind von der Tages-Punktzahl des betreffenden Piloten abzuziehen und in der Tageswertung mit Begründung gesondert auszuweisen.

**10.5.2** Strafen aus der Kategorie Gefährliches Fliegen, Luftraumverletzung sowie Strafen für positive Dopingproben und Fliegen unter Alkoholeinfluss werden aus dem Training und aus Tagen ohne gültige Wertung übernommen; alle übrigen Verstöße bleiben ohne Auswirkungen auf den Wettbewerb.

**10.5.3** Als Einflug in für den Wettbewerb gesperrte Lufträume gilt, wenn mindestens 1 FR-Aufzeichnungspunkt im gesperrten Luftraum aufgezeichnet ist oder wenn die Verbindungslinie von 2 aufeinander folgenden FR-Aufzeichnungspunkten durch den gesperrten Luftraum geht.

**10.5.4** Für die Wettbewerbsgrenzen gilt die Darstellung in der für die Auswertung genutzten Luftraumdatei.

**10.5.5** Ein unentschuldigtes Nichterscheinen bis zum festgelegten Ende des Zeitraumes der Technischen Kontrolle zieht die Disqualifikation von der Meisterschaft nach sich.

**10.5.6** Teilnehmer, die ohne Rückmeldung oder triftigen Gründen dem Wettbewerb fernbleiben, erhalten aufgrund von unsportlichem Verhalten eine Abmahnung durch die Buko Segelflug und werden im wiederholten Fall für mind. eine Quali/DM gesperrt.

**10.5.7** Teilnehmer, die ohne Rückmeldung oder triftigen Gründen der Siegerehrung fernbleiben, erhalten auf Antrag der Wettbewerbsleitung aufgrund von unsportlichem Verhalten eine Strafe von 100 Ranglistenpunkten auf den aktuellen Gesamtstand.

### 10.5.8 Strafpunktecatalog

Verstoß	Erster Verstoß	Wiederholung	Maximal
<b>Gewicht</b>			
Übergewicht in W > MTOW [kg] oder Klassengewicht lt. SWO [kg]	W * 2 Punkte	n * W * 2 Punkte	n * W * 2 Punkte
Abweichung von > plus/minus 10kg (Clubklasse)	Tagesdisqualifikation	Disqualifikation	
<b>Falsche, späte oder fehlende Informationen</b>			
Unvollständige Dokumentation	kein Start	kein Start	kein Start
Technische Kontrolle nicht abgeschlossen	kein Start	kein Start	Disqualifikation
Logger ohne Bekanntgabe wechseln	10 Punkte	20 Punkte	100 Punkte
Loggerzeitintervall > 1 Sekunde	Warnung	10 Punkte	100 Punkte
Logger zu spät eingeschaltet	10 Punkte	20 Punkte	100 Punkte
Verweigerung Mitnahme eines Trackinggerätes	Tagesdisqualifikation	Disqualifikation	
späte Dokumentationsabgabe	Warnung	10 Punkte Strafpunkte nach Sportleiterermessen	100 Punkte Strafpunkte nach Sportleiterermessen
keine Dokumentationsabgabe	Disqualifikation		
Unvollständige Außenlandemeldung	Warnung	10 Punkte	100 Punkte
<b>Falscher Abflug</b>			
Zwischen 0 und 0,5 km Entfernung zur Abfluglinie	50 Punkte	50 Punkte	50 Punkte
Über 0,5 km Entfernung zur Abfluglinie	kein gültiger Start	kein gültiger Start	kein gültiger Start
Niedrigste Höhe über Vorstartlimit	1 Punkt / m	n * 1 Punkt / m	n * 1 Punkt / m
Überschreitung der maximalen Abflughöhe	1 Punkt / 3m	n * 1 Punkt / 3m	n * 1 Punkt / 3m
Überschreitung der maximalen Abfluggeschwindigkeit	1 Punkt / 3km/h	n * 1 Punkt / 3km/h	n * 1 Punkt / 3km/h

Verstoß	Erster Verstoß	Wiederholung	Maximal
<b>Falsche Umrundung Wendepunkte / -gebiete</b>			
Zwischen 0 und 0,5 km Entfernung zur Grenze Wendepunkt/-gebiet	50 Punkte oder keine Umrundung	50 Punkte oder keine Umrundung	50 Punkte oder keine Umrundung
Über 0.50 km Entfernung zur Grenze Wendepunkt/-gebiet	keine Umrundung	keine Umrundung	keine Umrundung
<b>Falscher Zielüberflug</b>			
Überflug unter Zielhöhe <100m	1 Punkt / m (max. P <sub>v</sub> )	1 Punkt / m (max. P <sub>v</sub> )	1 Punkt / m (max. P <sub>v</sub> )
Überflug unter Zielhöhe >100m	P <sub>v</sub> = 0 Punkte	P <sub>v</sub> = 0 Punkte	P <sub>v</sub> = 0 Punkte
<b>Gefährliches Fliegen</b>			
Gefährliche Manöver	Strafpunkte nach Sportleiterermessen	Strafpunkte nach Sportleiterermessen	Strafpunkte nach Sportleiterermessen
unerlaubter Kunstflug	100 Punkte	Tagesdisqualifikation	Tagesdisqualifikation
Landung: falsche Landebahn	Warnung	25 Punkte	Tagesdisqualifikation
<b>Luftraumverletzung</b>			
Luftraumverletzung	Virtuelle Außenlandung	Tagesdisqualifikation	Disqualifikation
Fliegen über der maximalen Höhe (aber kein Luftraumverstoß)			
Bis 100m	1 Punkt / m	n * 1 Punkt / m	Tagesdisqualifikation
>100m	Virtuelle Außenlandung	Tagesdisqualifikation	Tagesdisqualifikation
<b>Betrug</b>			
Betrug jeder Art	Disqualifikation		
Teamwechsel Doppelsitzer, OK (doppelsitzig) nicht gemeldet	Tagesdisqualifikation	Tagesdisqualifikation	Tagesdisqualifikation
<b>Andere Verstöße</b>			
Fliegen unter Drogeneinfluss	Disqualifikation		
Zu später Motorlauf nach dem Ausklinken	Strafpunkte nach Sportleiterermessen	Strafpunkte nach Sportleiterermessen	Strafpunkte nach Sportleiterermessen
Überschreiten Motorlaufhöhe	1 Punkt / m	n x 1 Punkt / m	100 Punkte
Nichtbeachten Motorabstellraum	Strafpunkte nach Sportleiterermessen	Strafpunkte nach Sportleiterermessen	Strafpunkte nach Sportleiterermessen
Landung nach Sunset	Tagesdisqualifikation	Tagesdisqualifikation	Tagesdisqualifikation
Positive Doping-Kontrolle	nach DAeC / FAI Policy	nach DAeC / FAI Policy	nach DAeC / FAI Policy
Verletzen der Etikette, d.h. üblicher Umgangsformen	10 Punkte	50 Punkte	100 Punkte
Spannweitenüberschreitung FAI-Klassen, Clubklasse	1 Punkt / cm	1 Punkt / cm	1 Punkt / cm

n- Anzahl der Verstöße

## 10.6 Beschwerde

**10.6.1** Eine Beschwerde ist als Antrag zur Untersuchung einer Angelegenheit zu verstehen. Bei Regelverstößen seitens der Wettbewerbsleitung oder eines oder mehrerer Teilnehmer(s) sowie bei organisatorischen Regelungen, mit denen ein Teilnehmer nicht einverstanden ist, kann eine Beschwerde, mündlich oder schriftlich, bei der Wettbewerbsleitung innerhalb der Einspruchsfrist eingelegt werden. Die gewünschte Klärung muss eindeutig als Beschwerde vorgetragen werden, damit diese als Beschwerde behandelt

wird. Die Einspruchsfrist muss mindestens 12 Stunden betragen (am letzten Wettbewerbstag ggf. verkürzt auf bis 2 Stunden vor der Siegerehrung).

- 10.6.2** Die Wettbewerbsleitung erteilt dem Beschwerdeführer schnellstmöglich einen schriftlichen Bescheid und lässt sich dieses mit Datum und Uhrzeit bestätigen. Im Ausnahmefall (z.B. zur Vermeidung von Verzögerungen in der Vorbereitung und Abwicklung des Briefings und Einhaltung von Fristen) kann der Bescheid auch vorab mündlich gegeben werden, ist aber kurzfristig schriftlich nachzureichen.
- 10.6.3** Ist der Beschwerdeführer nach dieser Untersuchung noch immer nicht zufrieden gestellt, kann er einen Protest vorbringen. Dafür muss ihm ausreichend Zeit zur Verfügung gestellt werden.

## **10.7 Protest**

- 10.7.1** Dem Protest hat eine abgewiesene Beschwerde vorauszugehen.
- 10.7.2** Der Protest ist schriftlich bei der Wettbewerbsleitung einzulegen und schriftlich zu begründen. Er muss innerhalb von 12 Stunden nach dem Bescheid über eine Beschwerde erfolgen.  
Am letzten Wettbewerbstag endet die Frist spätestens 2 Std vor der Siegerehrung. Ist dies nicht sicherzustellen, muss die Siegerehrung verschoben werden.  
Zu diesem Zeitpunkt enden auch alle evtl. noch nicht ausgelaufenen Einspruchsfristen.
- 10.7.3** Die Wettbewerbsleitung hat den Protest unverzüglich der Jury zur Entscheidung zuzuleiten.
- 10.7.4** Mit dem Protest hat der Betroffene eine Einspruchsgebühr zu entrichten. Die Höhe der Protestgebühr (Minimum 100€) ist in den Ausführungsbestimmungen anzugeben. Die Protestgebühr wird zurückgegeben, wenn der Protest bestätigt wird oder vor der Anhörung durch die Jury zurückgezogen wird. Sie verfällt, wenn der Protest als unbegründet zurückgewiesen wird. Über die Verwendung entscheidet die Wettbewerbsleitung.
- 10.7.5** Die Entscheidung über einen Protest trifft die Jury innerhalb 24 Stunden, am letzten Wettbewerbstag bis 1 Stunde vor der Siegerehrung.
- 10.7.6** Beschwerde oder Protest gegen bekannte Regeln (z.B. vorliegende Wettbewerbsordnung, Ausschreibung oder Ausführungsbestimmungen) sind nicht zulässig.

## **11 Wettbewerbsleitung und Jury**

- 11.1** Die Wettbewerbsleitung besteht aus dem Wettbewerbsleiter und dem Sportleiter. Diese dürfen bei Deutschen und Qualifikationsmeisterschaften nicht gleichzeitig Teilnehmer in diesem Wettbewerb sein.
- 11.2** Die Jury besteht aus dem Vorsitzenden und zwei Beisitzern. Mitglieder der Jury dürfen nicht in der Wettbewerbsleitung oder als ihre Berater tätig und auch nicht Teilnehmer sein.  
Es sollte gewährleistet werden, dass jeweils mindestens ein Jurymitglied an den Wettbewerbstagen anwesend ist.
- 11.3** Für Deutsche Meisterschaften muss die Jury durch die Buko Segelflug genehmigt werden.
- 11.4** Der Wettbewerbsleitung kann beratend zur Verfügung stehen:  
der meteorologische Berater, der Leiter der Auswertung, je teilnehmender Klasse ein gewählter Sprecher der Teilnehmer und das Sicherheitskomitee.  
Es können Aufgaben in Personalunion wahrgenommen werden.
- 11.5** Die Sprecher der Teilnehmer (Pilotsprecher) vertreten die Interessen der Teilnehmer und Mannschaften. Sie haben gemeinsam oder allein Vorschlagsrecht bei den Beratungen der

Wettbewerbsleitung. Ein Stimmrecht steht ihnen nicht zu. Sie nehmen keine organisatorischen Aufgaben im Wettbewerb wahr.

## **11.6 Sicherheitskomitee**

- 11.6.1** Die Wettbewerbsleitung muss ein Sicherheitskomitee bilden, das aus mindestens dem Verantwortlichen für Flugsicherheit oder einem Jurymitglied (zugleich Vorsitzender) und je einem Segelflugzeugführer der beteiligten Klassen besteht. Die Segelflugzeugführer in diesem Komitee sind von den Teilnehmern ihrer Klasse zu wählen; es können auch die Sprecher der Teilnehmer sein.
- 11.6.2** Es ist Aufgabe des Sicherheitskomitees, Beschwerden über mangelhaftes Flugverhalten entgegenzunehmen und zu untersuchen. Das Komitee hat keinerlei Disziplinargewalt, darf aber Segelflugzeugführer rügen und ist verpflichtet, die Wettbewerbsleitung zu beraten, wenn ein Teilnehmer wiederholt gegen die guten Sitten des Verhaltens im Luftraum verstößt.
- 11.6.3** Sofern ein Betroffener/Beteiligter auch Mitglied im Sicherheitskomitee ist, benennt/befruht der Vorsitzende einen Vertreter aus dessen Klasse.
- 11.6.4** Die Aufstellung eines Sicherheits-Briefkastens wird empfohlen. Hier soll den Teilnehmern ermöglicht werden, anonyme Sicherheitsbedenken zu äußern. Der Briefkasten darf nur vom Verantwortlichen für Flugsicherheit oder dem Jurymitglied im Sicherheitskomitee geöffnet werden.

## **11.7 Aufgaben der Jury**

- 11.7.1** Die Jury berät und entscheidet über Einsprüche nach Anhörung aller Betroffenen. Die Beratung der Jury kann auch im Rahmen einer Telefon-/Videokonferenz oder auf elektronischem Wege erfolgen. An den Beratungen der Jury können Nichtmitglieder nur auf Einladung teilnehmen.
- 11.7.2** Die Entscheidungen der Jury sind endgültig und nicht anfechtbar. Sie sind schriftlich zu begründen und innerhalb 24 Stunden nach Eingang des Einspruchs den Teilnehmern mitzuteilen, sofern nicht triftige Gründe dem entgegenstehen.
- 11.7.3** Entscheidungen der Jury dürfen nur ein Pro oder Kontra auf Basis der gültigen Wettbewerbsregeln zum Gegenstand des Einspruches haben. Nachträgliche Korrekturen der Regeln oder der Ausführungsbestimmungen sind unzulässig. Bei Stimmgleichheit entscheidet der Vorsitzende.
- 11.7.4** Die Jury bestätigt nach Erledigung aller eventuell anhängigen Beschwerden und Einsprüche, frühestens jedoch nach Ablauf der Einspruchsfrist für die letzte Wertung und vor der Siegerehrung die Endergebnisse, die damit endgültig sind, und teilt dies schriftlich der Wettbewerbsleitung mit.

## **12 Siegerehrung**

- 12.1** Den Abschluss der Segelflugmeisterschaften bildet die Siegerehrung. Sie sollte am Vormittag nach dem letzten Wettbewerbstag stattfinden. Die Anwesenheit aller Teilnehmer ist Pflicht. Befreiungen von der Siegerehrung aus dringenden Gründen kann die Wettbewerbsleitung erteilen.
- 12.2** Bei der Siegerehrung sind die endgültigen Ergebnisse der Meisterschaft bekanntzugeben.
- 12.3** Sieger in jeder Klasse sind die Segelflugzeugführer mit der höchsten Gesamtpunktzahl in ihrer Klasse, die sich aus der Addition der Punkte für jeden Wettbewerbstag errechnet. Dem Sieger einer Klasse bei Deutschen Segelflugmeisterschaften wird der Titel „Deutscher Segelflugmeister“ verliehen, wenn die Voraussetzungen gemäß Ziffern 2.1 und 8.1 erfüllt sind

- 12.4** Bei den Doppelsitzern wird das Team geehrt, welches mindestens 50% der Wertungstage zusammen geflogen ist.
- 12.5** Zum Abschluss der Deutschen Segelflugmeisterschaften wird die neue Nationalmannschaft nach SWO Anlage A ermittelt. Die Mitglieder der jeweiligen Segelflug-Nationalmannschaft werden vorgestellt, vorbehaltlich der Bestätigung durch die Buko Segelflug.

## 13 Wertungsverfahren für Punktwertung

### 13.1 Allgemeines

- 13.1.1** Das Wertungsverfahren orientiert sich am 1.000-Punkte-Wertungssystem gemäß Sporting Code 3 Annex A. Für fehlende Festlegungen bzw. im Zweifelsfall gilt der aktuelle Annex A.
- 13.1.2** Die Bewertung wird in Punkten ausgedrückt. Die höchste erreichbare Tageswertung beträgt 1.000 Punkte. Die jedem Teilnehmer zugeteilten Punkte werden in ganzen Zahlen ausgedrückt, ab dem Wert 0,5 wird aufgerundet.
- 13.1.3** Bei Punktgleichheit gilt gleiche Platzierung.
- 13.1.4** Wertungsstrecken und Abflugzeit/Zielzeit werden aus den Flugrekorder-Daten ermittelt. Zeiten werden auf ganze Sekunden und Strecken auf 0,1 km genau ermittelt.

### 13.2 Bezeichnungen und Formelzeichen

Die Parameter, mit denen die Berechnung der Wertungstage erfolgt, sind:

<b>T<sub>d</sub></b>	Mindestaufgabenzzeit (Für AATs wird T <sub>d</sub> im Briefing festgelegt; für RT: T <sub>d</sub> = 0) in Stunden
<b>D<sub>m</sub></b>	Indexbereinigte Mindestdistanz zur Validierung des Tages, D <sub>m</sub> = 100 km (Clubklasse), 120 km (Std, 15m, Doppelsitzer) bzw. 140km (18m, OK).
<b>n1</b>	Anzahl der Teilnehmer, die eine indexbereinigte Distanz (D <sub>h</sub> ) von mindestens D <sub>m</sub> erreichen
<b>n2</b>	Anzahl der Zielländer mit mehr als 2/3 der schnellsten indexkorrigierten Geschwindigkeit des Tages (V <sub>o</sub> )
<b>N</b>	Anzahl der Teilnehmer, die an diesem Tag zu einem Wertungsflug vom Wettbewerbsflugplatz gestartet sind (unabhängig davon, ob sie abgeflogen sind)
<b>H<sub>o</sub></b>	Niedrigster Index (H) aller Teilnehmer
<b>D<sub>o</sub></b>	Größte indexkorrigierte Distanz (D <sub>h</sub> ) des Tages in km
<b>V<sub>o</sub></b>	Größte indexkorrigierte Wertungsgeschwindigkeit (V <sub>h</sub> ) eines Zielländers am jeweiligen Tag in km/h
<b>T<sub>o</sub></b>	Aufgabenzzeit (T) des Piloten mit der Wertungsgeschwindigkeit V <sub>h</sub> = V <sub>o</sub> in Stunden. Im Fall eines Gleichstandes zählt die kürzere Zeit
<b>P<sub>m</sub></b>	Maximal erreichbare Punkte des Tages, vor Anwendung von F und F <sub>CR</sub>
<b>P<sub>dm</sub></b>	Maximal erreichbare Distanzpunkte des Tages, vor Anwendung von F und F <sub>CR</sub>
<b>P<sub>vm</sub></b>	Maximal erreichbare Geschwindigkeitspunkte des Tages, vor Anwendung von F und F <sub>CR</sub>
<b>F</b>	Tagesfaktor
<b>F<sub>CR</sub></b>	Faktor zur Erfüllung der Aufgabe
<b>Tag</b>	Ist ein Tag kein gültiger Wertungstag (siehe 13.4.1) erhalten alle Teilnehmer 0 Punkte. Strafpunkte können gemäß 10.5.2 vergeben werden.

Die Parameter für die Wertung der einzelnen Piloten sind:

<b>D</b>	Wertungsdistanz des jeweiligen Teilnehmers (Definiert in 6.2.1b) für RT und in 6.2.2b) für AAT) in km
<b>D<sub>M</sub></b>	Klassenabhängige Mindestdistanz für maximale Punktzahl
<b>H</b>	Index des Piloten, sofern mit Index gewertet wird; andernfalls H=1
<b>D<sub>h</sub></b>	Indexkorrigierte Wertungsdistanz des Teilnehmers (D <sub>h</sub> = D x H <sub>o</sub> / H)



<b>T</b>	Aufgabenzeit des Teilnehmers bei Vollendung der Aufgabe (Definiert in 6.2.1 für RT und in <b>Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.</b> für AAT)
<b>P<sub>d</sub></b>	Distanzpunkte des jeweiligen Teilnehmers
<b>V</b>	Wertungsgeschwindigkeit eines Ziellanders ( $V = D / T$ ) in km/h
<b>V<sub>h</sub></b>	Indexkorrigierte Wertungsgeschwindigkeit des Ziellanders ( $V_h = D / T * H_o / H$ )
<b>P<sub>v</sub></b>	Geschwindigkeitspunkte des Ziellanders
<b>S</b>	Tagespunktzahl des Teilnehmers

Anmerkung: Daraus folgt, dass Indexkorrekturen (nur möglich in der Club- und Doppelsitzer-Klasse) bei Ziellandern nur auf die erzielte Geschwindigkeit, bzw. bei Außenlandern auf die erreichte Distanz angewendet werden. Die erreichte Geschwindigkeit oder Distanz wird dabei durch den Index des jeweiligen Segelflugzeuges dividiert und dieses Ergebnis mit dem niedrigsten Index der Klasse multipliziert.

Anmerkung für Auswerter: Um eine repräsentative vorläufige Wertung zu erhalten, werden bis zum Wertungsschluss Teilnehmer ohne Wertung wie Ziellander mit  $D_h \geq D_m$  und  $V_h = V_o$  gewertet, aber ohne, dass sie in der Wertung erscheinen.

### 13.3 Handicap

Werden Handicapfaktoren benutzt (nur möglich in der Club- und Doppelsitzer-Klasse), so werden diese vor jeglicher anderen Punkteberechnung angewandt:

- bei „Ziellandern“ einer Geschwindigkeitsaufgabe nur auf die erzielte Geschwindigkeit,
- bei „Außenlandern“ einer Geschwindigkeitsaufgabe auf die erreichte Strecke.

Die erreichte Geschwindigkeit oder Strecke wird durch den Index des jeweiligen Segelflugzeuges dividiert und dieses Ergebnis mit dem niedrigsten Index der Klasse multipliziert; oder als Formel für den Handicapfaktor H, mit dem die Leistung multipliziert wird:

$$H = \frac{I_{\min}}{I}$$

### 13.4 Wertungstag

**13.4.1** Die Bedingungen für einen Wertungstag sind erfüllt, wenn jedem Teilnehmer in der jeweiligen Klasse eine Startgelegenheit geboten wurde und wenn mindestens 25 % der Teilnehmer (n1 nach Ziffer 13.2.) mit einem gültigen Start (nicht Abflug!) eine Mindestdistanz von 100 km (Clubklasse), 120 km (Std, 15m, Doppelsitzer) bzw. 140km (18m, OK) erzielen (**nach** Anwendung eines eventuellen Handicaps).

**13.4.2** Die Höchstzahl der zu vergebenen Punkte **P<sub>m</sub>** (ohne Gewichtung mit den Faktoren **F/F<sub>CR</sub>**) ist der **geringste der drei Werte**:

$$P_m = 1000 \quad \text{oder}$$

$$P_m = 1250 \times (D_o/D_M) - 250 \quad \text{oder}$$

bei Geschwindigkeitswertung aufgrund von „Ziellandern“ auch

$$P_m = (400 * T_o) - 200$$

*Die maximale Punktzahl für den Tag ist kleiner als 1.000, wenn die Aufgabe bzw. die maximal gewertete Distanz  $D_M$  kleiner als 250 km (Clubklasse), 300 km (Std, 15m, Doppelsitzer) bzw. 350km (18m, OK) ist oder die Wertungszeit des Tagessiegers weniger als 3 Stunden beträgt.*

**13.4.3** Die addierten Distanz- und Geschwindigkeitspunkte werden mit dem **Tagesfaktor F** und dem **Faktor zur Aufgabenerfüllung F<sub>CR</sub>** multipliziert, um die Tages-Punkte S

zu ermitteln. Diese (mit dem Faktor  $F$  und  $F_{CR}$  gewichteten) Tages-Punkte  $S$  bestimmen die Wertung für den Tag.

$F$  = der kleinere Wert von  $1$  oder  $1,25 * (n1/N)$

$F_{CR}$  = der kleinere Wert von  $1$  oder  $1,2 * (n2/n1) + 0,6$

*Die erzielten Punkte werden durch den Tagesfaktor  $F$  reduziert, wenn weniger als 80 % der an dem Tag gestarteten Teilnehmer weiter als indexkorrigierte klassenabhängige Mindestdistanz  $D_m$  fliegen.*

*Der Faktor zur Aufgabenerfüllung reduziert die Punkte, sofern weniger als 1/3 der Teilnehmer, die weiter als  $D_m$  geflogen sind, die Aufgabe mit einer Geschwindigkeit  $> 2/3 V_o$  vollenden.*

### 13.5 Wertung von Geschwindigkeitsaufgaben (RT / AAT)

Tagesparameter:

Maximale Geschwindigkeitspunkte:  $P_{vm} = 2/3 (n2 / N) * P_m$

Maximale Distanzpunkte:  $P_{dm} = P_m - P_{vm}$

Geschwindigkeits- und Distanzpunkte für

a) jeden Zielländer:

$$P_v = P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o)$$

$$P_v = 0 \quad \text{wenn } V_h < 2/3 V_o$$

$$P_d = P_{dm}$$

b) jeden Außenländer:

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dm} * (D_h / D_o)$$

Tages-Punkte für jeden Teilnehmer:

$$S = F * F_{CR} * (P_v + P_d)$$

Wenn nahezu alle Teilnehmer im Ziel landen, wird ein Teilnehmer mit 2/3 der besten Geschwindigkeit ca. 1/3 der max. Punkte erhalten. Alle Außenländer werden weniger Punkte im Verhältnis zu der von ihnen geflogenen Distanz erhalten.

Daraus folgt auch, dass die Wertungsdifferenz auf max. 4 Punkte pro km und max. 11 Punkte pro Minute begrenzt ist.

### 13.6 Strafen

Jegliche Strafpunkte werden von den Wertungspunkten des Teilnehmers nach deren Berechnung abgezogen. Disqualifizierte Flüge erhalten null Punkte, bleiben aber in der Punktberechnung des Wertungstages.

Betragen die Tagespunkte nach Abzug aller Strafen weniger als Null, werden diese als Null gewertet.



## 14 Glossar

- 14.1** Die Ausführungsbestimmungen und die örtlichen Verfahren beschreiben die relevanten Abläufe vor Ort und ergänzen diese Regeln. Bestandteile dieses Regelwerks müssen nicht wiederholt werden. Nur Abweichungen sind aufzuführen.
- 14.2** In diesem Dokument sind die Worte „müssen“, „sind“ und „dürfen nicht“ obligatorische Anforderungen; „Sollte“ eine Empfehlung anzeigen; „Kann“ zeigt, was erlaubt ist; und „wird“ zeigt an, was passieren wird.
- 14.3** Das Geodätische Datum WGS84 muss für alle Breiten- und Längendaten gesetzt werden, die registriert und nach dem Flug zum Zweck der Analyse übertragen werden. Für die Ermittlung der Strecken auf Basis der gemessenen Koordinaten wird als „Erdmodell“ eine Kugel mit dem Radius von 6.371,0 km verwendet.