

Auswertercheckliste – Goldenes Leistungsabzeichen

Zweck dieser Checkliste

Der Zweck dieser Checkliste ist eine einheitliche, korrekte Auswertung eines Antrags auf das goldene Leistungsabzeichen im Sinne des IGC-Sporting Code. Verweise werden auf den gültigen Sporting Code Section 3 Gliding (Ausgabe 2021) gemacht. Da Flüge gemäß der zur Zeit des Fluges gültigen Version des Sporting Code ausgewertet werden, wird an einigen Stellen auf ältere Regeln verwiesen.

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

Bedingungen für das Goldene Leistungsabzeichen

SC3 §2.2.2: *Das Goldene Leistungsabzeichen wird durch Erfüllung folgender drei Segelflugleistungen erworben:*

- a) *GOLD-DISTANZ: Ein Distanzflug von mindestens 300 km gemäß SC3 §1.4.2d bis §1.4.2h.*
- b) *GOLD-DAUER: Ein Dauerflug von mindestens 5 Stunden.*
- c) *GOLD-HÖHE: Ein Höhengewinn von mindestens 3.000 Metern.*

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

Unterstützung bei der Auswertung: Claim Check

Claim Check ist eine Excel-Anwendung, die von Judy Ruprecht (Mitglied des IGC Sporting Code Committee, (US)) zur Verfügung gestellt wird. **Claim Check** ist als Download auf der Webseite www.badgeflight.com zu finden. Benutze immer die aktuelle Version von **Claim Check** (für SC3-2021 ab Version 4.4).

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

Claim Check verwendet die Regeln des Sporting Code, die zur Zeit des Fluges gültig waren. In dieser Checkliste wird davon ausgegangen, dass der Flug nach dem 1.10.2020 stattfand.

IGC-Datei Validierung

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

¹ GPS-Höhe mit 100 m Malus

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

Checkliste: Gold Leistungsabzeichen



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

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

Wie man diese Checkliste direkt am PC ausfüllt ist [beim Klicken hier](#) beschrieben.

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

Die **Basis-Checks** sind ohne Benutzung eines PCs zu bewältigen und prüfen viele Anforderungen, die aus Erfahrung Probleme mit sich bringen. Für die **Detaillierten Checks** sind PC und ggf. Internetzugang notwendig.

Basis-Checks (pro Flug)	Flug		
	1	2	3
Stelle sicher, dass die neueste Version der Checkliste benutzt wird. Siehe im DAeC Web unter FAI-Leistungsabzeichen / Für Landesauswerter .			
Flüge mit Start außerhalb Deutschlands			
Falls der Flug im Ausland (außerhalb Deutschlands) anfing, ist das Gastgeberland (<i>Controlling NAC</i>) für die Beurkundung und Auswertung zuständig (SC3 §4.1). Hat der <i>Controlling NAC</i> nicht erlaubt, dass der Antrag beim DAeC ausgewertet werden darf, muss der Antrag vom <i>Controlling NAC</i> bearbeitet werden. 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> 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.			

Basis-Checks (pro Flug)	Flug		
	1	2	3
Antrag auf Gold-Leistungsabzeichen komplett ausgefüllt?			
Gibt der Pilot an, Mitglied eine DAeC LV zu sein und hat keinen Nachweis der Mitgliedschaft mitgeliefert (z.B. Kopie des LV-Mitgliedsausweises), bitte beim LV nachfragen.			
Die 3 Bedingungen für Gold dürfen in 1, 2 oder 3 Flügen erfüllt worden sein. Anzahl:			
Flugbescheinigungsformulare (vor dem Start)			
Flugbescheinigung vorhanden und vollständig ausgefüllt?			
Stimmt das Flugdatum mit dem Antrag überein?			
Ist die Flugbescheinigung vom Piloten und Sportzeugen unterschrieben?			
Flugbescheinigungsformulare (nach der Landung)			
Alle IGC-Dateiname(n) auf dem Formular eingetragen? Wenn z.B. zwei FRs angegeben wurden, sind die Dateinamen von beiden eingetragen?			
Sind Startart und Startzeit eingetragen?			
Sind Landeort und Landezeit eingetragen? Hinweis: bei Flügen ab Oktober 2019 sind diese Daten nicht mehr erforderlich.			
Ist die Flugbescheinigung vom Sportzeugen unterschrieben?			
Flugrekorder / IGC-Datei			
Wurde(n) die Original-IGC-Datei(en) eingereicht? Hinweis: Es genügt nicht, auf Flüge im OLC zu verweisen!			
Sind mehrere Flugrekorder in der Flugbescheinigung angegeben, darf der Pilot für Silber- und Gold-Flüge entscheiden, ob er die IGC-Dateien von allen oder nur von einem FR/PR für die Analyse auswählt und einreicht (SC3 §2.4a). Bevorzugt wird ein FR.			
<u>Nur für IGC-zugelassene Flugrekorder:</u>			
Hatte der FR zum Zeitpunkt des Fluges eine gültige Kalibration (5 Jahre gültig) oder wurde dieser innerhalb der Frist (2 Monate nach dem Flug) im Nachhinein kalibriert? Wenn nein wird gemäß SC3 §2.4.3b die GPS Höhe mit 100 m Malus (wie bei PRs) verwendet.			
Interessenkonflikte ausschließen – SC3 §4.2.4			
Alle Sportzeugen und Auswerter müssen sich an den Verhaltenskodex der FAI halten. Sportzeugen dürfen weder Rekord- noch Leistungsabzeichenflüge überwachen, wenn finanzielles Interesse am Ergebnis besteht, noch selbst Pilot oder Passagier sein. Der Besitz des Segelflugzeuges wird normalerweise nicht als "finanzielles Interesse" eingestuft.			

Detaillierte Checks (pro Flug)	Flug														
	1	2	3												
Antrag															
Ist sichergestellt, dass der Flug als Alleinflug durchgeführt wurde? Bei Flügen mit Doppelsitzer: IGC-Datei kontrollieren, ggf. ins OLC schauen oder beim Sportzeugen/Flugleitung nachfragen.															
Flugrekorder / IGC-Datei															
<p>IGC-Approval Level für benutzte Flugrekorder (FRs) ermitteln: Siehe: https://www.fai.org/igc-documents und selektiere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flight Recorders 2. IGC-approved Flight Recorders - Approval Documents 3. IGC-approval Documents for all IGC-approved Flight Recorders <p>Das erste Dokument "<i>Tables of all IGC-approved Flight Recorders <Datum></i>" enthält eine Liste aller zugelassenen Flugrekorder mit "Approval-Level".</p> <p>Für Positionsrekorder (nur 9 NACs erlauben PRs für Silber/Gold Leistungen):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Flight Recorders 2. IGC-Position Recorders for Silver & Gold badge flights 3. Approval Documents for IGC Position Recorders <table border="1" data-bbox="557 1050 1329 1359"> <thead> <tr> <th></th> <th>FR#1</th> <th>FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FR/PR Typ:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Dateiname: (ohne .igc)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>IGC Approval Level: (1,2 oder 3) oder PR</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Gefordert wird Level 1, 2 oder 3 oder ein Positionsrekorder, der vom "Controlling NAC" approved ist (SC3 §2.2.6a).</p>		FR#1	FR#2	FR/PR Typ:			Dateiname: (ohne .igc)			IGC Approval Level: (1,2 oder 3) oder PR					
	FR#1	FR#2													
FR/PR Typ:															
Dateiname: (ohne .igc)															
IGC Approval Level: (1,2 oder 3) oder PR															
Für Flüge mit Start innerhalb Deutschlands sind folgende Positionsrekorder (PR) "DAeC-Approved": nicht-IGC-Flarm und FlyWithCE (FR100 & FR300) .															
<p>Ist/sind der/die FR/PR für diese Aufgabe zugelassen? Wenn nicht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gab es nur einen FR/PR und dieser hat nicht das o.g. erforderliche Approval ist der Antrag abzulehnen (Auswertung hier abbrechen). • Wurden mehrere FRs/PRs benutzt, werden diejenigen ohne notwendiges Approval ignoriert – nur die FRs mit dem o.g. erforderlichen Approval werden für die Auswertung herangezogen (SC3 §4.3.4a). Hat keiner der FRs/PRs das notwendige IGC-Approval, ist der Antrag abzulehnen (Auswertung hier abbrechen). 															
<p>Sind mehrere Flugrekorder in der Flugbescheinigung angegeben, darf der Pilot für Silber-/Goldflüge entscheiden, ob er die .igc-Dateien von allen oder nur von einem FR/PR für die Analyse auswählt und einreicht (SC3 §2.4a).</p> <p>Hat der Pilot mehrere .igc-Dateien eingereicht, kann der Auswerter entscheiden, nur eine Datei (pro Flug) auszuwerten (bei Dateien sowohl aus FR als auch aus PR ist die FR-Datei für die Auswertung zu benutzen).</p>															

Detaillierte Checks (pro Flug)	Flug						
	1	2	3				
Passt die IGC-Datei zum Flugrekorder (Seriennummer usw.)							
Validiere die IGC-Datei(en), z.B. durch <i>IGC Shell</i> . Validierung OK? <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">FR#1</th> <th style="text-align: center;">FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> </tr> </tbody> </table>	FR#1	FR#2					
FR#1	FR#2						
<p>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.</p> <p>Eine Lösung für dieses Problem (DOSBOX, ein X86 Emulator) wird auf der GFAC Webseite beschrieben.</p>							
Stimmt das Flugdatum in der IGC-Datei mit dem Antrag überein?							
<i>Absichtlich frei gelassen</i>							

Detaillierte Checks (pro Flug)		Flug																																		
		1	2	3																																
Deklaration																																				
Der Flug muss vor dem Start deklariert worden sein (SC3 §2.3). Die Deklaration kann im Flugrekorder stehen oder auf Papier (Pflicht wenn ein PR benutzt wurde – SC3 §2.3a).																																				
<p>Öffne den / die .igc-Datei(en) in einem Textfenster (z.B. Editor oder WordPad).</p> <p>Falls der Pilot mehr als ein FR benutzt, müssen die Einträge identisch sein (siehe SC3 §4.3.6a für "geringfügige Abweichungen bzgl. Pilotendaten"). Allerdings laut SC3 §2.3b: <i>Fehlen in der FR-Anmeldung die Informationen über den Segelflugzeugführer oder das Segelflugzeug für einen Silber- oder Gold-Abzeichen-Flug oder sind sie inkorrekt, hat die Sportzeugenbestätigung nach §4.4.2c Priorität.</i> Dazu reicht unsere Flugbescheinigung.</p> <p>Mit Hilfe folgender Tabelle prüfe, ob die Angaben zum Piloten und Flugzeug vorhanden sind (SC3 §2.3. & §1.1.3) und mit den Tatsachen (z.B. Flugbescheinigung) übereinstimmen bzw. glaubhaft sind.</p> <p>Trage einen Haken ✓ in die FR#1 / FR#2 Spalten ein, wenn der Eintrag korrekt ist.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Feld im IGC-Header</th> <th>Bedeutung</th> <th>FR#1</th> <th>FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>HFDTE</td> <td>Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFPLTPILOT</td> <td>Name des Piloten.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFCM2CREW2</td> <td>Name des Co-Piloten. Wichtig: Hier darf kein Name stehen – entweder muss dieses Feld fehlen, leer sein oder z.B. mit "XXXX" belegt (Flüge für Leistungsabzeichen müssen im Alleinflug durchgeführt werden).</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFGTYGLIDERTYPE</td> <td>Flugzeugtyp. <i>Bei Flügen ab dem 1. Oktober 2021 ist der Flugzeugtyp in der Deklaration nicht mehr erforderlich bzw. ein falscher Eintrag gefährdet den Antrag nicht.</i></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFGIDGLIDERID</td> <td>Kennzeichen des Segelflugzeugs</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFFTYFRTYPE</td> <td>FR-Typ (wird vom FR eingetragen).</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFCIDCOMPETITIONID</td> <td>Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Feld im IGC-Header	Bedeutung	FR#1	FR#2	HFDTE	Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)			HFPLTPILOT	Name des Piloten.			HFCM2CREW2	Name des Co-Piloten. Wichtig: Hier darf kein Name stehen – entweder muss dieses Feld fehlen, leer sein oder z.B. mit "XXXX" belegt (Flüge für Leistungsabzeichen müssen im Alleinflug durchgeführt werden).			HFGTYGLIDERTYPE	Flugzeugtyp. <i>Bei Flügen ab dem 1. Oktober 2021 ist der Flugzeugtyp in der Deklaration nicht mehr erforderlich bzw. ein falscher Eintrag gefährdet den Antrag nicht.</i>			HFGIDGLIDERID	Kennzeichen des Segelflugzeugs			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.					
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. 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. <i>Bei Flügen ab dem 1. Oktober 2021 ist der Flugzeugtyp in der Deklaration nicht mehr erforderlich bzw. ein falscher Eintrag gefährdet den Antrag nicht.</i>																																			
HFGIDGLIDERID	Kennzeichen des Segelflugzeugs																																			
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.																																				
Wurde die Sportzeugenbestätigung gemäß SC3 §2.3b / 4.4.2c herangezogen? Wenn ja, bitte "+" eintragen.																																				

Detaillierte Checks (pro Flug)	Flug		
	1	2	3
<p>Flug mit Claim Check analysieren. Wenn die Deklaration in einem Flugrekorder steht (mit oder ohne Wendepunkte) starte Claim Check, trage die Basic Flight Data ein und selektiere Declaration Type = Electronic.</p> <p>Wird ein <i>OO Correction Certificate</i>³ gemäß SC3 §4.4.2c angewendet wird, verfare wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starte Claim Check, trage die Basic Flight Data ein und selektiere dabei Declaration Type = Custom. Es erscheint das Custom Declaration Formular. • Eintragen: Pilot Name. Als In-Flight Crew trage none ein (Alleinflug!). • Trage den Aircraft make & model ein, z.B. Discus b. • Trage das Kennzeichen (Registration #) ein, z.B. D-1234. • Klicke nun auf den Segelflugzeug Icon, um weiter zu machen wie gewohnt. <p>Nur für Flüge bis Ende September 2021: wenn die Deklaration auf Papier (Flugbescheinigung) ist, verfare wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Starte Claim Check, trage die Basic Flight Data ein, selektiere dabei Declaration Type = Written. Es erscheint das Written Declaration Formular. • In das Feld Evaluation Basis: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Selektiere Altitude, Duration oder Straight Dist für den Höhenflug, Dauerflug, oder 300 km als gerade Distanz. ◦ Selektiere FAI Declared Distance falls Wendepunkte (Koordinaten) in der Deklaration (Flugbescheinigung) vor dem Start eingetragen wurden. • Eintragen: Pilot Name. Als In-Flight Crew trage none ein (Alleinflug!). • Trage den Aircraft make & model ein, z.B. Discus b. • Trage das Kennzeichen (Registration #) ein, z.B. D-1234. • Falls die Papierdeklaration (Fluganmeldeformular) <u>keine</u> Koordinaten enthält: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Lasse Coordinate Format: unverändert (SELECT ONE). • Falls die Papierdeklaration (Fluganmeldeformular) <u>doch</u> Koordinaten enthält: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Im Feld Coordinate Format: selektiere das entsprechende Format. ◦ Im Feld Add saved Way Points? selektiere No. ◦ Übertrage die Wendepunkt-Koordinaten von der Flugbescheinigung. Achtung: bei Coordinate Format = DD:MM.mmm bei deutschem Excel daran denken, das Feld .mmm mit einem Komma anstatt Punkt vorne weg einzutragen! • Klicke nun auf den Segelflugzeug icon, um weiter zu machen wie gewohnt. <p>Wenn das DISTANCE & SPEED APPLICANTS Formular erscheint, selektiere Altitude Basis = Pressure Data für Flugrekorder mit gültiger Kalibration; für PRs oder FRs mit abgelaufener oder nicht vorhandener Kalibration selektiere GPS Data.</p> <p>Welche wurde verwendet? <input type="checkbox"/> Pressure Data oder <input type="checkbox"/> GPS Data?</p>	cc	cc	cc
<p>Passt die Startzeit auf der Flugbescheinigung zur Claim Check "Take Off, UTC" Zeit?</p>	cc	cc	cc

3 Als *OO Correction Certificate* gemäß SC3 §4.4.2c dient unsere Flugbescheinigung (für den Pilotennamen und das Flugzeugkennzeichen).

Detaillierte Checks (pro Flug)	Flug		
	1	2	3
<p>Einhaltung der Vorschriften (SC3 §4.4.2a): In allen Anträgen muss der Segelflugzeugführer bescheinigen, dass die Segelflugleistung in Übereinstimmung mit dem FAI Sporting Code durchgeführt wurde, sowie unter Einhaltung der Betriebsbegrenzungen des Segelflugzeugherstellers und der nationalen Behörden und im Einklang mit den nationalen Flugregeln hinsichtlich Luftraumnutzung, Nachtflug usw. geflogen wurde.</p> <ul style="list-style-type: none"> Mittels z.B. SeeYou vergewissern das keine Luftraumverletzung vorliegt. Claim Check berechnet, ob der Flug nach Sunset beendet wurde. In Deutschland darf man ohne entsprechende Beleuchtung bis etwa 30 Minuten nach Sunset fliegen. In Namibia sind z.B. Flüge bis 15 Minuten nach Sunset erlaubt. 	cc	cc	cc
Falls das Segelflugzeug ein Hilfstriebwerk hat (Abschnitt sonst überspringen)			
Ist sichergestellt, dass der Motor während der Leistung nicht benutzt wurde (SC3 §2.4.7)?	cc	cc	cc

Dauerflug 5 Stunden	Check
Silbernes Leistungsabzeichen schon verliehen?	
Falls das Silberne Leistungsabzeichen schon verliehen wurde (Nachweis kontrollieren) gilt diese Bedingung als erfüllt.	
Flugaufgabe	

Dauerflug 5 Stunden	Check
<p>Der Dauerflug kann ein freier Flug oder Teil eines angemeldeten Fluges sein. Verschiedene Möglichkeiten des Nachweises:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkte, ständige Beobachtung vom Boden aus durch Sportzeugen oder glaubwürdige Zeugen (§2.4.1). In diesem Fall musste mit dem Antrag eine <i>Bescheinigung für den Dauerflug</i> (formlos) eingereicht werden⁴, • GNSS-Flugrekorder (FR), IGC-Approved, • DAeC-PR (GPS-Höhe). <p>Welche wurde verwendet? <input type="checkbox"/> Ständige Beobachtung, <input type="checkbox"/> FR oder <input type="checkbox"/> DAeC-PR?</p> <p>Im Claim Check Summary nehme den Wert für Badge-eligible Duration (Beispiel):</p> <p style="text-align: center;">Badge-eligible Duration 6:28:04</p> <p>Errechnete Flugdauer nach Beendigung des Startvorgangs: <input style="width: 150px; height: 20px;" type="text"/></p> <p>Liegen mindestens 5 Stunden zwischen Start und Ende der Aufgabe?</p> <p>Sicherstellen, dass Silver/Gold Duration am Ende der Claim Check Summary steht (falls dokumentiert mit FR/PR).</p>	CC

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

Höhenflug 3000 m	Check												
Höhendiamant schon verliehen?													
Falls der Höhendiamant schon verliehen wurde (Nachweis kontrollieren) gilt diese Bedingung als erfüllt.													
Flugaufgabe													
<p>Der Höhenflug kann ein freier Flug oder Teil eines angemeldeten Fluges sein. Gemessen wird der Abstand zwischen der niedrigsten und der darauffolgend größten Höhe. Verschiedene Möglichkeiten des Nachweises:</p> <ul style="list-style-type: none"> • IGC-FR (Druckhöhe) mit Hilfe der Kalibrationsinformation, • DAeC-PR oder IGC-FR ohne Kalibrationsinformation (GPS-Höhe) mit 100 m Malus. <p>Welche wurde verwendet? <input type="checkbox"/> Druckhöhe oder <input type="checkbox"/> GPS-Höhe?</p>	(CC)												
<p>Höhengewinn beurteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Druckhöhe: Ist der Höhengewinn deutlich > 3000 m, ist die Bedingung erfüllt. Ist der ermittelte Höhengewinn knapp über oder unter 3000 m, Auswertung des Höhengewinns wiederholen, mit Hilfe der Kalibrationsinformation (kann z.B. durch Claim Check "Workbook D" erfolgen – siehe <i>Claim Check User Guide V3.7</i>, Seite 11). • GPS-Höhe: Ist der Höhengewinn > 3100 m, ist die Bedingung erfüllt. <p>Sicherstellen, dass Gold Altitude am Ende der Claim Check Summary steht.</p> <p style="text-align: center;">Errechneter Höhengewinn ggf. mit 100 m Malus: <input style="width: 150px; height: 20px;" type="text"/></p> <p>Im Claim Check Summary nehme den Wert für Altitude Gain:</p> <table style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="color: red; font-weight: bold;">Calibration</td> <td style="font-weight: bold;">Low Altitude</td> <td style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">581,0000</td> <td style="padding: 2px;">metres MSL</td> </tr> <tr> <td style="color: red; font-weight: bold;">Provided</td> <td style="border: 2px solid red; font-weight: bold;">Altitude Gain</td> <td style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">5408,0160</td> <td style="border: 2px solid red; padding: 2px;">metres</td> </tr> <tr> <td></td> <td style="font-weight: bold;">Absolute Altitude</td> <td style="border: 1px solid blue; padding: 2px;">5989,0160</td> <td style="padding: 2px;">metres MSL</td> </tr> </table> <p>(In diesem Beispiel wurde auch der Höhendiamant erreicht).</p>	Calibration	Low Altitude	581,0000	metres MSL	Provided	Altitude Gain	5408,0160	metres		Absolute Altitude	5989,0160	metres MSL	CC
Calibration	Low Altitude	581,0000	metres MSL										
Provided	Altitude Gain	5408,0160	metres										
	Absolute Altitude	5989,0160	metres MSL										

Streckenflug 300 km	Check															
Streckendiamant schon verliehen?																
Falls ein Streckendiamant schon verliehen wurde (Nachweis kontrollieren) gilt diese Bedingung als erfüllt.																
Streckenauswertung																
SC3 §2.2.2a: <i>GOLD-DISTANZ: Ein Distanzflug von mindestens 300 km gemäß SC3 §1.4.2d bis §1.4.2h.</i> Hinweis: Es dürfen bis zu 3 vorher angemeldete Wendepunkte angefliegen werden.																
Ermittle den Abflugpunkt.	CC															
Wurden angeflogene Wendepunkte korrekt beurkundet? (90° Sektor, Radius unbegrenzt ODER 500 m Zylinder ⁵).	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															
Mögliche Höhenverluste																
SC3 §2.4.4a: <i>Bei Flügen über 100 km, bei denen der Höhenverlust mehr als 1.000 m (gemessen nach Druck-Höhe) oder 900 m (gemessen nach GPS-Höhe) beträgt, muss eine Höhenstrafe, die das Hundertfache der Überschreitung des 1.000 m-Höhenverlustes ausmacht, von der Länge des Kurses abgezogen werden, um die offizielle Distanz zu erhalten.</i> Beispiel: Beträgt der Höhenverlust 1.200 m, müssen 100 x 200 m = 20 km abgezogen werden. Ist der Höhenverlust nach Pressure Data (FR-Druckhöhe) knapp an der Grenze, Auswertung des Höhengewinns wiederholen, mit Hilfe der Kalibrationsinformation (kann z.B. durch Claim Check "Workbook D" erfolgen – siehe <i>Claim Check User Guide V3.7</i> , Seite 11).	CC															
Offizielle Distanz berechnen (SC3, §1.3.7)																
Offizielle Distanz berechnen, ggf. mit Abzügen durch Wendepunkte mit Zylinder und Höhenverlust. Nimm z.B. für einen Flug um 3 Wendepunkte den Wert für Distance Via Up to 3 TP , hier rot umrandet (ein Closed Course ist für diese Leistung nicht notwendig):	CC															
<table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>Task Type</th> <th>Distance (km)</th> <th>Distance (sm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Straight Distance, Start Pt to Fin Fix</td> <td style="border: 2px solid yellow;">110,3383</td> <td>68,5610</td> </tr> <tr> <td>Straight Distance to a Goal N/A</td> <td>0,0000</td> <td>0,0000</td> </tr> <tr> <td>Distance Via Up to 3 TP, ST Pt to Fin Fix</td> <td style="border: 2px solid red;">314,4595</td> <td>195,3961</td> </tr> <tr> <td>2-Turn Point Triangle, Start to Finish</td> <td>293,5943</td> <td>182,4310</td> </tr> </tbody> </table>	Task Type	Distance (km)	Distance (sm)	Straight Distance, Start Pt to Fin Fix	110,3383	68,5610	Straight Distance to a Goal N/A	0,0000	0,0000	Distance Via Up to 3 TP, ST Pt to Fin Fix	314,4595	195,3961	2-Turn Point Triangle, Start to Finish	293,5943	182,4310	
Task Type	Distance (km)	Distance (sm)														
Straight Distance, Start Pt to Fin Fix	110,3383	68,5610														
Straight Distance to a Goal N/A	0,0000	0,0000														
Distance Via Up to 3 TP, ST Pt to Fin Fix	314,4595	195,3961														
2-Turn Point Triangle, Start to Finish	293,5943	182,4310														
Im diesem Fall gilt hier als Gold-Distanz 314,46 km . Wurde der Flug als <i>Gerade Distanz</i> geflogen, nimmt man den Wert für Straight Distance , hier gelb umrandet. Der Wert 110,34 km reicht in diesem Beispiel nicht für Gold. Errechnete Distanz: <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/>																

5 SC3 §1.2.6

Streckenflug 300 km	Check
Ist die offizielle Distanz >300 km => die Leistung für Gold-Strecke wurde erbracht. Sicherstellen, dass Gold Distance am Ende der Claim Check Summary steht.	CC

Abschließend

Diese Auswertung (mit Antrag, Flugformular und 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.