

Auswertercheckliste – Silbernes Leistungsabzeichen

Zweck dieser Checkliste

Der Zweck dieser Checkliste ist eine einheitliche, korrekte Auswertung eines Antrags auf das silberne Leistungsabzeichen im Sinne des IGC-Sporting Code. Verweise werden auf den gültigen Sporting Code Section 3 Gliding (Ausgabe 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 Silberne Leistungsabzeichen

SC3 §2.2.1: *Das Silberne Leistungsabzeichen wird durch Erfüllung folgender drei Segelflugleistungen erworben:*

- a) *SILBER-DISTANZ: Ein Flug über eine gerade Strecke von mindestens 50km vom Beginn der reinen Segelflugleistung bis zu einem Fixpunkt; und (ab Oktober 2018) mindestens 50 km vom Startpunkt entfernt.*
- b) *SILBER-DAUER: Ein Dauerflug von mindestens 5 Stunden.*
- c) *SILBER-HÖHE: Ein Höhengewinn von mindestens 1.000 Metern.*

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

Unterstützung bei der Auswertung: Claim Check

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



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

Einige Zellen in der "Check" Spalte sind mit ^{CC} versehen – dies bedeutet, dass **Claim Check** 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) 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> 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 Silber-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 Silber dürfen in 1, 2 oder 3 Flügen erfüllt worden sein. Anzahl:			
Flugbescheinigungsformulare (vor dem Start)			
Flugbescheinigung vorhanden und vollständig ausgefüllt?			
Stimmt das Flugdatum mit dem Antrag überein?			
Ist die Flugbescheinigung vom Piloten und Sportzeugen unterschrieben?			
Flugbescheinigungsformulare (nach der Landung)			
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 1048 1331 1339"> <thead> <tr> <th></th> <th>FR#1</th> <th>FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Gefordert wird Level 1, 2 oder 3 oder ein Positionsrekorder, der vom "Controlling NAC" approved ist (SC3 §2.2.6a).</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>FR Typ:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Datenname (ohne .igc):</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>IGC Approval Level: (1,2 oder 3)</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Für Flüge mit Start innerhalb Deutschlands sind folgende Positionsrekorder (PR) "DAeC-Approved": nicht-IGC-Flarm und FlyWithCE (FR100 & FR300).</p>		FR#1	FR#2	Gefordert wird Level 1, 2 oder 3 oder ein Positionsrekorder, der vom "Controlling NAC" approved ist (SC3 §2.2.6a).			FR Typ:			Datenname (ohne .igc):			IGC Approval Level: (1,2 oder 3)					
	FR#1	FR#2																
Gefordert wird Level 1, 2 oder 3 oder ein Positionsrekorder, der vom "Controlling NAC" approved ist (SC3 §2.2.6a).																		
FR Typ:																		
Datenname (ohne .igc):																		
IGC Approval Level: (1,2 oder 3)																		
<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						
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 (pro Flug)		Flug																																		
		1	2	3																																
Deklaration																																				
<p>Der Flug muss vor dem Start deklariert worden sein (SC3 §2.3). Die Deklaration kann im Flugrekorder stehen oder auf Papier (Pflicht wenn ein PR benutzt wurde – SC3 §2.3a). Für den Silberdistanzflug sind keine Wendepunkte notwendig (gerade Distanz).</p> <p>Öffne den / die .igc-Datei(en) in einem Textfenster (z.B. Editor oder WordPad).</p> <p>Falls der Pilot mehr als ein FR benutzt, müssen die Einträge identisch sein (siehe SC3 §4.3.6a für "<i>geringfügige Abweichungen bzgl. Pilotendaten</i>"). Allerdings laut SC3 §2.3b: <i>Fehlen in der FR-Anmeldung die Informationen über den Segelflugzeugführer oder das Segelflugzeug für einen Silber- oder Gold-Abzeichen-Flug oder sind sie inkorrekt, hat die Sportzeugenbestätigung nach §4.4.2c Priorität.</i> Dazu reicht unsere Flugbescheinigung.</p> <p>Mit Hilfe folgender Tabelle prüfe, ob die Angaben zum Piloten und Flugzeug vorhanden sind (SC3 §2.3. & §1.1.3) und mit den Tatsachen (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>HFPTYFRTYPE</td> <td>FR-Typ (wird vom FR eingetragen).</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>HFCIDCOMPETITIONID</td> <td>Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Feld im IGC-Header	Bedeutung	FR#1	FR#2	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			HFPTYFRTYPE	FR-Typ (wird vom FR eingetragen).			HFCIDCOMPETITIONID	Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.					
Feld im IGC-Header	Bedeutung	FR#1	FR#2																																	
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																																			
HFPTYFRTYPE	FR-Typ (wird vom FR eingetragen).																																			
HFCIDCOMPETITIONID	Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.																																			
<p>Bei den ersten 5 der o.g. Punkte ggf. ins OLC schauen oder bei der Flugleitung nachfragen. Das Feld HFCCLCOMPETITIONCLASS ist nicht relevant, da es nicht im Sporting Code erwähnt wird..</p>																																				
<p>Wurde die Sportzeugenbestätigung gemäß SC3 §2.3b / 4.4.2c herangezogen? Wenn ja, bitte "+" eintragen.</p>																																				

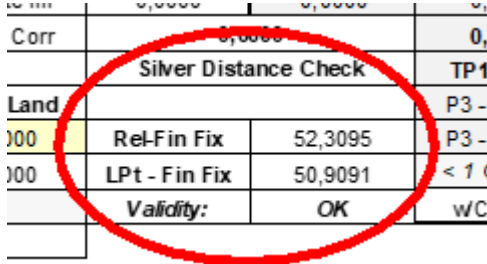
Detaillierte Checks (pro Flug)	Flug		
	1	2	3
<p>Flug mit Claim Check analysieren. Wenn die Deklaration in einem Flugrekorder steht (mit oder ohne Wendepunkte) starte Claim Check, trage die Basic Flight Data ein und selektiere Declaration Type = Electronic.</p> <p>Wenn die Deklaration auf Papier (Flugbescheinigung) ist (nur für Flüge bis Ende September 2021 erlaubt) oder 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>Wenn das DISTANCE & SPEED APPLICANTS Formular erscheint, selektiere Altitude Basis = Pressure Data für Flugrekorder mit gültiger Kalibration; für PRs oder FRs mit abgelaufener oder nicht vorhandener Kalibration selektiere GPS Data.</p> <p>Welche wurde verwendet? <input type="checkbox"/> Pressure Data oder <input type="checkbox"/> GPS Data?</p>			
<p>Wenn die Claim Check Summary erscheint, scrolle nach unten und klicke auf das Segelflugzeug Icon, um die Ergebnisse als PDF oder MS Word Dokument zu sichern – diese werden für die Auswertung von Silber-Distanzen benötigt (Seite 10, unten).</p>			
<p>Passt die Startzeit auf der Flugbescheinigung zur Claim Check "Take Off, UTC" Zeit?</p>	cc	cc	cc
<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
<p>Falls das Segelflugzeug ein Hilfstriebwerk hat (Abschnitt sonst überspringen)</p>			
<p>Ist sichergestellt, dass der Motor während der Leistung nicht benutzt wurde (SC3 §2.4.7)?</p>	cc	cc	cc

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

Dauerflug 5 Stunden	Check
Flugaufgabe	
<p>Der Dauerflug kann ein freier Flug oder Teil eines angemeldeten Fluges sein. Verschiedene Möglichkeiten des Nachweises:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkte, ständige Beobachtung vom Boden aus durch Sportzeugen oder glaubwürdige Zeugen (§2.4.1). In diesem Fall musste mit dem Antrag eine <i>Bescheinigung für den Dauerflug</i> (formlos) eingereicht 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 1000 m	Check																								
Höhendiamant schon verliehen?																									
Falls der Höhendiamant schon verliehen wurde (Nachweis kontrollieren) gilt diese Bedingung als erfüllt.																									
Flugaufgabe																									
<p>Der Höhenflug kann ein freier Flug oder Teil eines angemeldeten Fluges sein. Gemessen wird der Abstand zwischen der niedrigsten und der darauffolgend größten Höhe. Verschiedene Möglichkeiten des Nachweises:</p> <ul style="list-style-type: none"> • IGC-FR (Druckhöhe) mit Hilfe der Kalibrationsinformation, • DAeC-PR oder IGC-FR ohne Kalibrationsinformation (GPS-Höhe) mit 100 m Malus. <p>Welche wurde verwendet? <input type="checkbox"/> Druckhöhe oder <input type="checkbox"/> GPS-Höhe?</p>	(CC)																								
<p>Höhengewinn beurteilen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Druckhöhe: Ist der Höhengewinn deutlich > 1000 m, ist die Bedingung erfüllt. Falls die Auswertung des Höhengewinns kritisch an der Grenze von 1.000 m ausfällt, wiederhole die Auswertung mit Hilfe der Kalibrationsinformation (kann z.B. durch Claim Check "Workbook D" erfolgen – siehe Claim Check User Guide V3.7, Seite 11). • GPS-Höhe: Ist der Höhengewinn > 1100 m, ist die Bedingung erfüllt. <p>Sicherstellen, dass Silver Altitude am Ende der Claim Check Summary steht.</p> <p>Im Claim Check Summary nehme den Wert für Altitude Gain:</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td style="color: red;">Calibration</td> <td>Low Altitude</td> <td style="border: 1px solid blue;">386,3116</td> <td>metres MSL</td> </tr> <tr> <td style="color: red;">Provided</td> <td>Altitude Gain</td> <td style="border: 1px solid red;">1446,5861</td> <td style="border: 1px solid red;">metres</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Absolute Altitude</td> <td style="border: 1px solid blue;">1832,8976</td> <td>metres MSL</td> </tr> </table> <p>Falls GPS-Höhe selektiert wurde:</p> <table style="margin-left: 40px;"> <tr> <td style="color: red;">GPS Altitudes</td> <td>Low Altitude</td> <td style="border: 1px solid blue;">412,0000</td> <td>metres MSL</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Altitude Gain</td> <td style="border: 1px solid red;">1405,0000</td> <td style="border: 1px solid red;">metres</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Absolute Altitude</td> <td style="border: 1px solid blue;">1817,0000</td> <td>metres MSL</td> </tr> </table> <p>In diesem Fall müssen 100 m abgezogen werden, also wäre der Höhengewinn 1305 m.</p> <p style="margin-left: 40px;">Errechneter Höhengewinn ggf. mit 100 m Malus: <input style="width: 150px; height: 20px;" type="text"/></p>	Calibration	Low Altitude	386,3116	metres MSL	Provided	Altitude Gain	1446,5861	metres		Absolute Altitude	1832,8976	metres MSL	GPS Altitudes	Low Altitude	412,0000	metres MSL		Altitude Gain	1405,0000	metres		Absolute Altitude	1817,0000	metres MSL	CC
Calibration	Low Altitude	386,3116	metres MSL																						
Provided	Altitude Gain	1446,5861	metres																						
	Absolute Altitude	1832,8976	metres MSL																						
GPS Altitudes	Low Altitude	412,0000	metres MSL																						
	Altitude Gain	1405,0000	metres																						
	Absolute Altitude	1817,0000	metres MSL																						

Streckenflug 50 km	Check																								
Streckendiamant schon verliehen?																									
Falls ein Streckendiamant schon verliehen wurde (Nachweis kontrollieren) gilt diese Bedingung als erfüllt.																									
Streckenauswertung																									
<p>Die Silber-Distanz ist ein Flug über eine gerade Strecke von mindestens 50 km vom Beginn der reinen Segelflugleistung bis zu einem Fixpunkt. Leider ist es ab Oktober 2018 etwas komplizierter geworden – der Fixpunkt muss auch mindestens 50 km vom Startpunkt entfernt sein gemäß SC3 §2.2.1a.</p> <p>Sicherstellen, dass Silver Distance am Ende der Claim Check Summary steht.</p> <p>Öffne die gesicherte Claim Check Summary (Seite 7, oben) – auf der 2. Seite befindet sich der <i>Badge & Record Claim Worksheet</i>. Ungefähr in der Mitte ist der <i>Silver Distance Check</i>:</p>																									
 <table border="1" style="margin: auto;"> <tr> <td>Corr</td> <td></td> <td></td> <td>0,</td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2" style="text-align: center;">Silver Distance Check</td> <td>TP1</td> </tr> <tr> <td>Land</td> <td></td> <td></td> <td>P3 -</td> </tr> <tr> <td>000</td> <td>Rel-Fin Fix</td> <td>52,3095</td> <td>P3 -</td> </tr> <tr> <td>000</td> <td>LPT - Fin Fix</td> <td>50,9091</td> <td>< 10</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Validity:</td> <td>OK</td> <td>wC</td> </tr> </table>		Corr			0,		Silver Distance Check		TP1	Land			P3 -	000	Rel-Fin Fix	52,3095	P3 -	000	LPT - Fin Fix	50,9091	< 10		Validity:	OK	wC
Corr			0,																						
	Silver Distance Check		TP1																						
Land			P3 -																						
000	Rel-Fin Fix	52,3095	P3 -																						
000	LPT - Fin Fix	50,9091	< 10																						
	Validity:	OK	wC																						
<p>Als Silber-Distanz gilt der kleinste der beiden Werte; in diesem Fall 50,91 km.</p> <p>Ist diese Distanz >50 km wurde die Leistung für Silber-Strecke erbracht.</p> <p style="text-align: center;">Errechnete Distanz: <input style="width: 100px; height: 20px;" type="text"/></p>																									
Mögliche Höhenverluste																									
<p>SC3 §2.4.4.a: 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. Beispiel: Beträgt der Höhenverlust 1.200 m, müssen 100 x 200 m = 20 km abgezogen werden.</p> <p>SC3 §2.4.4.b: Bei Flügen von 100 km oder weniger wird die Segelflugleistung ungültig bei einem Höhenverlust von mehr als 1% der Länge des Kurses (gemessen nach Druck-Höhe) oder 1% der Länge des Kurses minus 100 m (gemessen nach GPS-Höhe). Beispiel: Wenn bei einem Distanzflug von knapp über 50 km der Höhenverlust mehr als 500 m beträgt ist der Flug ungültig – für PRs oder FRs ohne Kalibration: 400 m!</p> <p>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).</p>																									
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.