

Auswertercheckliste – Strecken-Diamant / Diplome

Zweck dieser Checkliste

Der Zweck dieser Checkliste ist eine einheitliche, korrekte Auswertung eines Antrags auf den Strecken-Diamanten / Diplome im Sinne des IGC-Sporting Code. Verweise werden auf den gültigen Sporting Code Section 3 Gliding (Ausgabe 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.

Bedingung für den Strecken-Diamanten bzw. Diplome

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

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

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

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

Unterstützung bei der Auswertung: Claim Check

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

Die Dokumentation ist nur in Englisch¹, aber es ist nicht so schwierig, sich zurecht zu finden. Die Webseite enthält eine "Tour", die die notwendigen Schritte während der Auswertung zeigt. **Claim Check** liest die IGC-Datei ein und erzeugt einen Bericht *Claim Check Evaluation Notes* – an dessen Ende erscheint eine Liste der Bedingungen, die der Flug erfüllt – suche hier nach **Diamond Distance, 1 K Diplom** usw..

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



Checkliste: Strecken-Diamant / Diplome

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

Einige Zellen in der "Check" Spalte sind mit ^{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 Auswerters:	
Datum der Auswertung:	

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

Basis-Checks	Check
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) anfang, ist das Gastgeberland (<i>Controlling NAC</i>) für die Beurkundung und Auswertung zuständig (SC3 §4.1). Hat der <i>Controlling NAC</i> nicht erlaubt, dass der Antrag beim DAeC ausgewertet werden darf, muss der Antrag vom <i>Controlling NAC</i> bearbeitet werden. Z.B. hat die Soaring Society of Namibia (SSN) eine Liste ausländischer Sportzeugen erstellt, die in Namibia tätig sein dürfen. Außerdem dürfen Flüge, die durch Namibische Sportzeugen oder denen aus der Liste beurkundet wurden, durch den <i>Organising NAC</i> des Piloten ausgewertet werden.	
Falls ein Sportzeuge nicht zum <i>Controlling NAC</i> gehört, muss er/sie nachweisen, dass der <i>Controlling NAC</i> seine/ihre Tätigkeit dort erlaubt hat (SC3 §4.1b).	
Antrag	
Sowohl der Pilot als auch der Auswerter müssen aus dem selben Landesverband stammen. Sollte dies nicht der Fall sein, ist der Pilot aufzufordern, seinen Flug an die ihm zugehörige Landesauswertestelle zu senden! Gehört der Pilot einem ausländischen NAC an und der Flug beginnt innerhalb Deutschlands, ist der DAeC der <i>Controlling NAC</i> , wertet den Flug aus und übergibt die Auswertung an den NAC des Piloten (<i>Organizing NAC</i>) – siehe SC3 §4.1b.	

Basis-Checks	Check
Antrag auf Diamant / Diplom 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.	
Flugbescheinigungsformular (vor dem Start)	
Flugbescheinigung vorhanden und vollständig ausgefüllt?	
Stimmt das Flugdatum mit dem Antrag überein?	
Für Flüge ab dem 1. Oktober 2018 muss die Deklaration im Flugrekorder sein, d.h. nicht auf Papier (SC3 §2.3c). Keine Koordinaten von Wendepunkten in der Flugbescheinigung. Anträge für Flüge ab diesem Datum mit Deklaration auf Papier werden abgelehnt.	
Ist die Flugbescheinigung vom Piloten und Sportzeugen unterschrieben?	
Flugbescheinigungsformular (nach der Landung)	
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: sind alle IGC-Dateien eingereicht? (SC3 §2.4c).	
Wurden gültige Kalibrationsdaten (als Kopie) für mindestens einen der benutzten FR vorgelegt? Die Kalibration eines Flugrekorders muss zum Zeitpunkt des Fluges entweder innerhalb der letzten 5 Jahre stattgefunden haben oder wurde innerhalb von 2 Monaten nach dem Flug im Nachhinein durchgeführt (SC3 §2.4.6)? Ist dies nicht der Fall => beim Piloten nachhaken. Keine Auswertung ohne gültige Kalibrationsdaten von mindestens einem FR, der während des Fluges auch funktioniert hat (und das notwendige IGC-Approval Level hat).	
Interessenkonflikte ausschließen – SC3 §4.2.4	
Alle Sportzeugen und Auswerter müssen sich an den Verhaltenskodex der FAI halten. Sportzeugen dürfen weder Rekord- noch Leistungsabzeichenflüge überwachen, wenn finanzielles Interesse am Ergebnis besteht, noch selbst Pilot oder Passagier sein. Der Besitz des Segelflugzeuges wird normalerweise nicht als "finanzielles Interesse" eingestuft.	

Detaillierte Checks		Check												
Antrag														
Ist sichergestellt, dass der Flug als Alleinflug durchgeführt wurde? Bei Flügen mit Doppelsitzer: IGC-Datei kontrollieren, ggf. ins OLC schauen oder beim Sportzeugen/Flugleitung nachfragen.														
Flugrekorder / IGC-Datei														
IGC-Approval Level für benutzte Flugrekorder (FRs) ermitteln: Siehe: https://www.fai.org/igc-documents und selektiere: <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 Das erste Dokument " <i>Tables of all IGC-approved Flight Recorders <Datum></i> " enthält eine Liste aller zugelassenen Flugrekorder mit "Approval-Level".														
Für den Strecken-Diamanten wird Level 1, 2 oder 3 gefordert (SC3 §2.2.6b). Für Diplome werden Level 1 oder 2 gefordert (SC3 §2.2.6c).	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>FR#1</th> <th>FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>FR 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)</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>			FR#1	FR#2	FR Typ:			Dateiname: (ohne .igc)			IGC Approval Level: (1,2 oder 3)		
	FR#1	FR#2												
FR Typ:														
Dateiname: (ohne .igc)														
IGC Approval Level: (1,2 oder 3)														
Positionsrekorder sind nicht erlaubt. Achtung: Flarm-IGC & PowerFlarm-IGC haben nur " Level 3 Up to Diamonds "!														
Ist/sind der/die Flugrekorder von der IGC für diese Aufgabe zugelassen? Wenn nicht: <ul style="list-style-type: none"> • Gab es nur einen FR und dieser hat nicht das o.g. erforderliche Approval, ist der Antrag abzulehnen (Auswertung hier abbrechen). • Wurden mehrere FRs 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 das notwendige IGC-Approval, ist der Antrag abzulehnen (Auswertung hier abbrechen). 														
Passt die IGC-Datei(en) zum Flugrekorder (Seriennummer usw.)?														
Validiere die IGC-Datei(en), z.B. durch <i>IGC Shell</i> . Validierung OK?	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>FR#1</th> <th>FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></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 .														

Detaillierte Checks				Check																																
Deklaration – muss im Flugrekorder sein (SC3 §2.3c)																																				
Der Flug muss vor dem Start deklariert worden sein (SC3 §2.3). Kein "freier Flug" (d.h. alle Wendepunkte müssen Teil der FR-Deklaration sein). Jeder Fehler in der Deklaration führt zur Ablehnung des Antrags (SC3 §2.3b).																																				
<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>").</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 der FR#1 Spalte ein, wenn der Eintrag korrekt ist; auch in Spalte FR#2, wenn der Eintrag hier korrekt und mit FR#1 identisch ist. Bei Unterschieden zwischen multiplen FRs: Antrag ablehnen!</p>				(cc)																																
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 25%;">Feld im IGC-Header</th> <th style="width: 45%;">Bedeutung</th> <th style="width: 10%;">FR#1</th> <th style="width: 10%;">FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">HFDTE</td> <td>Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFPLTPILOT</td> <td>Name des Piloten.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFCM2CREW2</td> <td>Name des Co-Piloten. Wichtig: Hier darf kein Name stehen – entweder muss dieses Feld fehlen, leer sein oder z.B. mit "XXXX" belegt (Flüge für Leistungsabzeichen müssen im Alleinflug durchgeführt werden).</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFGTYGLIDERTYPE</td> <td>Flugzeugtyp. <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 style="text-align: center;">HFGIDGLIDERID</td> <td>Kennzeichen des Segelflugszeugs</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFFTYFRTYPE</td> <td>FR-Typ (wird vom FR eingetragen).</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFCIDCOMPETITIONID</td> <td>Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>				Feld im IGC-Header	Bedeutung	FR#1	FR#2	HFDTE	Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)			HFPLTPILOT	Name des Piloten.			HFCM2CREW2	Name des Co-Piloten. 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 Segelflugszeugs			HFFTYFRTYPE	FR-Typ (wird vom FR eingetragen).			HFCIDCOMPETITIONID	Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.			
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 Segelflugszeugs																																			
HFFTYFRTYPE	FR-Typ (wird vom FR eingetragen).																																			
HFCIDCOMPETITIONID	Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.																																			
Bei den ersten 5 der o.g. Punkte ggf. ins OLC schauen oder bei der Flugleitung nachfragen. Das Feld HFCCLCOMPETITIONCLASS ist nicht relevant, da es nicht im Sporting Code erwähnt wird.																																				
Stimmt das Flugdatum in der IGC-Datei mit dem Antrag überein?																																				
<i>Absichtlich frei gelassen</i>																																				

Detaillierte Checks	Check
<p>Wenn nur ein FR benutzt wurde: diese Aktion überspringen!</p> <p>Wurden mehrere .igc-Dateien eingereicht (d.h. mehr als ein FR wurde benutzt), müssen die Koordinaten der Start-, Wende-, und Endpunkte in der Deklaration identisch sein (SC3 §2.3). Diese Information befindet sich in den "C"-Rekords im Header der .igc-Datei. Siehe SC3 §4.3.4 für die Behandlung von geringfügigen Unterschieden in Koordinaten auf Grund von Geräteeigenschaften. Die Namen der Wendepunkte, falls vorhanden, sind irrelevant (und müssen nicht auf allen FRs identisch sein).</p> <p>Hier ein Beispiel (Dreiecksflug, mit Start auf dem Schenkel):</p> <pre> C150718092006000000000103 Datum und Uhrzeit der Deklaration C0000000N000000000E Takeoff Text String(meistens leer) C5338967N00942350EUetersen Startpunkt <<<<<< C5410000N00951150ENortorf Bhf Wendepunkt #1 <<<<<< C5317817N01158950ESuckow AS Wendepunkt #2 <<<<<< C5237100N00943900EBerkhof A7 Nord Wendepunkt #3 <<<<<< C5338967N00942350EUetersen Endpunkt <<<<<< C0000000N000000000E Landing Text String(meistens leer) </pre> <p>Für detaillierte Information siehe <i>Technical Specification for GNSS Flight Recorders</i> unter www.fai.org/igc-documents, <i>Flight Recorders</i> und <i>IGC-approved Flight Recorders - Technical Specification</i>.</p>	
<p>Kalibrationsinformation im Claim Check "Workbook D" eintragen – siehe <i>Claim Check User Guide V2.0</i>, Seite 11.</p>	
<p>IGC-Datei mit Claim Check analysieren. Im BASIC FLIGHT DATA Formular selektiere Declaration Type = Electronic.</p> <p>Wenn das DISTANCE & SPEED APPLICANTS Formular erscheint, selektiere Altitude Basis = Pressure Data, da für Diamanten- und Diplomabzeichen Flugrekorder mit gültiger Kalibration vorgeschrieben sind.</p> <p>Wurden mehrere IGC-Dateien eingereicht, müssen alle Dateien mit Claim Check analysiert und die Ergebnisse verglichen werden (siehe unten).</p>	
<p>Entspricht die Deklaration den Anforderungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diamant-Distanz (SC3 §2.2.3b): Ein Distanzflug von mindestens 500 km. 2. Diplome (SC3 §2.2.4): Ein Streckenflug von 750 km oder mehr in Stufen von 250 km (750 km, 1.000 km, 1.250 km, usw.). <p>Die Wendepunkte müssen in der Deklaration angemeldet sein und jeder darf nur einmal angefliegen werden.</p>	CC
<p>Passt die Startzeit auf der Flugbescheinigung zur Claim Check "Take Off, UTC" Zeit?</p>	
<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

Detaillierte Checks		Check															
Falls das Segelflugzeug ein Hilfstriebwerk hat (Abschnitt sonst überspringen)																	
Ist sichergestellt, dass der Motor während der Leistung nicht benutzt wurde (SC3 §2.4.7)?		CC															
Streckenauswertung																	
Entspricht der aufgezeichnete Flugweg der Deklaration?		CC															
Streckenauswerten: <ul style="list-style-type: none"> Ermittle den Abflugpunkt. Wurden die angeflogenen Wendepunkte korrekt beurkundet? (90° Sektor, Radius unbegrenzt ODER 500 m Zylinder²). Ermittle den günstigsten Endpunkt (abhängig von der Art des/der Aufgabe(n)). Strecke auswerten. Falls ein / mehrere Wendepunkte mit Zylinder beurkundet wurden, 1 km pro Wendepunkt mit Zylinder von der Strecke abziehen (SC3 §1.3.6). 		CC															
Mögliche Höhenverluste																	
Höhenverlust zwischen Abflug und Ende deutlich weniger als 1000 m? Wenn Ja => nächster Abschnitt.		CC															
SC3 §2.4.4a: <i>Bei Flügen über 100 km, bei denen der Höhenverlust mehr als 1.000 m beträgt, wird ein Abzug vom Hundertfachen der Höhenverlust-Überschreitung von der Länge des Kurses abgezogen.</i> Beispiel: Beträgt der Höhenverlust 1.200 m, müssen 100 x 200 m = 20 km abgezogen werden.		CC															
Offizielle Distanz berechnen (SC3, §1.3.7)																	
Offizielle Distanz berechnen, ggf. mit Abzügen durch: <ul style="list-style-type: none"> Wendepunkte mit Zylinder Höhenverlust 	<u>Offizielle Distanz:</u>	CC															
Z.B. für einen Flug um 3 Wendepunkte nehme den Wert für Distance Via Up to 3 TP (ein Closed Course ist für diese Leistung nicht notwendig): <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="text-align: center;">156,5216</td> <td style="text-align: center;">97,2580</td> </tr> <tr> <td>Straight Distance to a Goal N/A</td> <td style="text-align: center;">0,0000</td> <td style="text-align: center;">0,0000</td> </tr> <tr style="border: 2px solid red;"> <td>Distance Via Up to 3 TP, Rel to Fin Fix</td> <td style="text-align: center;">515,2689</td> <td style="text-align: center;">320,1733</td> </tr> <tr> <td>No Closed Course</td> <td style="text-align: center;">0,0000</td> <td style="text-align: center;">0,0000</td> </tr> </tbody> </table>		Task Type	Distance (km)	Distance (sm)	Straight Distance, Start Pt to Fin Fix	156,5216	97,2580	Straight Distance to a Goal N/A	0,0000	0,0000	Distance Via Up to 3 TP, Rel to Fin Fix	515,2689	320,1733	No Closed Course	0,0000	0,0000	CC
Task Type	Distance (km)	Distance (sm)															
Straight Distance, Start Pt to Fin Fix	156,5216	97,2580															
Straight Distance to a Goal N/A	0,0000	0,0000															
Distance Via Up to 3 TP, Rel to Fin Fix	515,2689	320,1733															
No Closed Course	0,0000	0,0000															
Ist die offizielle Distanz >500 km wurde die Leistung für den Strecken-Diamanten erbracht. Claim Check zeigt: Diamond Distance am Ende des Berichts <i>Claim Check Summary</i> . Beispiel für einen erfolgreichen 1.000 km Flug: Claim Check zeigt: 1 Km Diploma .		CC															
Geflogene Leistung (Zutreffendes bitte kennzeichnen): <ul style="list-style-type: none"> Diamant-Distanz (500 km) Diplome: 750 km / 1.000 km / 1.250 km / 1.500 km / 1.750 km / 2.000 km... (Nur <u>ein</u> Diplom wird verliehen – dasjenige direkt unterhalb der geflogenen Distanz). 																	

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.