

# 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](http://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 Englisch<sup>1</sup>, 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.

---

<sup>1</sup> 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 <sup>CC</sup> 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.

<b>Basis-Checks</b>	<b>Check</b>
Stelle sicher, dass die neueste Version der Checkliste benutzt wird. Siehe im DAeC Web unter <a href="#">FAI-Leistungsabzeichen / Für Landesauswerter</a> .	
<b>Flüge mit Start außerhalb Deutschlands</b>	
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> <b>nicht</b> erlaubt, dass der Antrag beim DAeC ausgewertet werden darf, <b>muss</b> der Antrag vom <i>Controlling NAC</i> bearbeitet werden. Z.B. hat die Soaring Society of Namibia (SSN) eine <a href="#">Liste ausländischer Sportzeugen</a> 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).	
<b>Antrag</b>	
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.	

<b>Basis-Checks</b>	<b>Check</b>
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.	
<b>Sportzeugen / Sportzeugennummern</b>	
<p>DAeC-Sportzeugen können übergangsweise bis zum 31. März 2023 mit alten Sportzeugennummern, z.B. SH-1234 oder mit Fluglehrerlizenznummer unterschreiben.</p> <p>Ab Ende März 2022 wurden im Rahmen der neuen Aus- und Weiterbildung von Sportzeugen Sportzeugenausweise mit Nummern im Format <b>DE-OO-5678</b> vergeben.</p> <p>Ab 1. April 2023 sind <u>nur</u> die neuen Nummern gültig. <a href="#">DAeC Sportzeugen mit neuen Nummern sind hier gelistet</a>.</p> <p>Falls ein ausländischer Sportzeuge bei einem Flug innerhalb Deutschlands tätig war, muss sich der Auswerter vergewissern, dass dieser Sportzeuge die Genehmigung des DAeC hat (Anfrage an <a href="mailto:segelflug@daec.de">segelflug@daec.de</a> stellen).</p>	
<b>Flugbescheinigungsformular (vor dem Start)</b>	
Flugbescheinigung vorhanden und vollständig ausgefüllt?	
Stimmt das Flugdatum mit dem Antrag überein?	
Ist die Flugbescheinigung vom Piloten und Sportzeugen unterschrieben?	
<b>Flugbescheinigungsformular (nach der Landung)</b>	
<p>Alle IGC-Dateiname(n) auf dem Formular eingetragen?</p> <p>Wenn z.B. zwei FRs angegeben wurden, sind die Dateinamen von beiden eingetragen?</p>	
Sind Startart und Startzeit eingetragen?	
Ist die Flugbescheinigung vom Sportzeugen unterschrieben?	
<b>Flugrekorder / IGC-Datei</b>	
<p>Wurde(n) die Original-IGC-Datei(en) eingereicht?</p> <p>Hinweis: Es genügt nicht, auf Flüge im Internet zu verweisen!</p>	
Sind mehrere Flugrekorder in der Flugbescheinigung angegeben: sind alle IGC-Dateien eingereicht? (SC3 §2.4c).	
<p>Wurden gültige Kalibrationsdaten (als Kopie) für mindestens einen der benutzten FR vorgelegt?</p> <p>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)?</p> <p>Ist dies nicht der Fall =&gt; 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).</p>	

<b>Basis-Checks</b>	<b>Check</b>
<b>Interessenkonflikte ausschließen – SC3 §4.2.4</b>	
<p>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.</p>	

<b>Detaillierte Checks</b>		<b>Check</b>												
<b>Antrag</b>														
Ist sichergestellt, dass der Flug als Alleinflug durchgeführt wurde? Bei Flügen mit Doppelsitzer: IGC-Datei kontrollieren, ggf. ins WeGlide/OLC schauen oder beim Sportzeugen/Flugleitung nachfragen.														
<b>Flugrekorder / IGC-Datei</b>														
IGC-Approval Level für benutzte Flugrekorder (FRs) ermitteln: Siehe: <a href="https://www.fai.org/igc-documents">https://www.fai.org/igc-documents</a> und selektiere: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flight Recorders</li> <li>2. IGC-approved Flight Recorders - Approval Documents</li> <li>3. IGC-approval Documents for all IGC-approved Flight Recorders</li> </ol> Das erste Dokument " <i>Tables of all IGC-approved Flight Recorders &lt;Datum&gt;</i> " enthält eine Liste aller zugelassenen Flugrekorder mit "Approval-Level".														
Für den <b>Strecken-Diamanten</b> wird <b>Level 1, 2 oder 3</b> gefordert (SC3 §2.2.6b).  Für <b>Diplome</b> werden <b>Level 1 oder 2</b> gefordert (SC3 §2.2.6c).	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 25%; text-align: center;">FR#1</th> <th style="width: 25%; text-align: center;">FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">FR Typ:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Dateiname: (ohne .igc)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">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 <b>nicht</b> erlaubt. Achtung: Flarm-IGC & PowerFlarm-IGC haben nur " <b>Level 3 Up to Diamonds</b> "!														
Ist/sind der/die Flugrekorder von der IGC für diese Aufgabe zugelassen? Wenn nicht: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gab es nur einen FR und dieser hat <b>nicht</b> das o.g. erforderliche Approval, ist der Antrag abzulehnen (Auswertung hier abbrechen).</li> <li>• Wurden mehrere FRs benutzt, werden diejenigen <b>ohne</b> notwendiges Approval ignoriert – nur die FRs <b>mit</b> 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).</li> </ul>														
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%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 50%;"></th> <th style="width: 25%; text-align: center;">FR#1</th> <th style="width: 25%; text-align: center;">FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		FR#1	FR#2										
	FR#1	FR#2												
Falls sich die IGC-Datei(en) <b>nicht</b> validieren lassen – <b>Antrag ablehnen</b> . (Man kann den Sportzeugen bzw. Piloten bitten, die IGC-Datei(en) nochmals zu senden, z.B. als ZIP-Datei.)  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 DOS-Programme sind 16-bit und laufen daher nicht unter WIN7 oder später. Eine Lösung für dieses Problem (DOSBOX, ein X86 Emulator) <a href="#">wird auf der GFAC Webseite beschrieben</a> .														

<b>Detaillierte Checks</b>		<b>Check</b>																								
<b>Deklaration</b> – muss im Flugrekorder sein (SC3 §2.3c)																										
<p>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).</p> <p>Jeder Fehler in der Deklaration führt zur Ablehnung des Antrags (SC3 §2.3b).</p>																										
<p>Öffne den / die .igc-Datei(en) in einem Textfenster (z.B. <b>Editor</b> oder <b>WordPad</b>).</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. &amp; §1.1.3) und mit den Tatsachen (z.B. Flugbescheinigung) übereinstimmen bzw. glaubhaft sind.</p> <p>Trage einen Haken in der <b>FR#1</b> Spalte ein, wenn der Eintrag korrekt ist; auch in Spalte <b>FR#2</b>, 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: 30%;">Feld im IGC-Header</th> <th style="width: 40%;">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. <b>Wichtig:</b> 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;">HFGIDGLIDERID</td> <td>Kennzeichen des Segelflugezeugs</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. <b>Wichtig:</b> 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).			HFGIDGLIDERID	Kennzeichen des Segelflugezeugs			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. <b>Wichtig:</b> 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).																									
HFGIDGLIDERID	Kennzeichen des Segelflugezeugs																									
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 WeGlide/OLC schauen oder bei der Flugleitung nachfragen. Das Feld HFCCLCOMPETITIONCLASS ist nicht relevant, da es nicht im Sporting Code erwähnt wird.</p>																										
Stimmt das Flugdatum in der IGC-Datei mit dem Antrag überein?																										
Passen Start- und Landezeit auf der Flugbescheinigung zum Inhalt der IGC-Datei?																										
<i>Absichtlich frei gelassen</i>																										

Detaillierte Checks	Check																
<p>Wenn <b>nur ein</b> FR benutzt wurde: <b>diese Aktion überspringen!</b></p> <p>Wurden mehrere .igc-Dateien eingereicht (d.h. mehr als ein FR wurde benutzt), müssen die Koordinaten der <b>Start-, Wende-, und Endpunkte</b> in der Deklaration identisch sein (SC3 §2.3). Diese Information befindet sich in den "C"-Rekords im Header der .igc-Datei. Siehe SC3 §4.3.4 für die Behandlung von geringfügigen Unterschieden in Koordinaten auf Grund von Geräteeigenschaften. Die Namen der Wendepunkte, falls vorhanden, sind irrelevant (und müssen nicht auf allen FRs identisch sein).</p> <p>Hier ein Beispiel (Dreiecksflug, mit Start auf dem Schenkel):</p> <table border="0"> <tr> <td>C150718092006000000000103</td> <td>Datum und Uhrzeit der Deklaration</td> </tr> <tr> <td>C0000000N000000000E</td> <td>Takeoff Text String(meistens leer)</td> </tr> <tr> <td><b>C5338967N00942350E</b>Uetersen</td> <td>Startpunkt &lt;&lt;&lt;&lt;&lt;&lt;</td> </tr> <tr> <td><b>C5410000N00951150E</b>Nortorf Bhf</td> <td>Wendepunkt #1 &lt;&lt;&lt;&lt;&lt;&lt;</td> </tr> <tr> <td><b>C5317817N01158950E</b>Suckow AS</td> <td>Wendepunkt #2 &lt;&lt;&lt;&lt;&lt;&lt;</td> </tr> <tr> <td><b>C5237100N00943900E</b>Berkhof A7 Nord</td> <td>Wendepunkt #3 &lt;&lt;&lt;&lt;&lt;&lt;</td> </tr> <tr> <td><b>C5338967N00942350E</b>Uetersen</td> <td>Endpunkt &lt;&lt;&lt;&lt;&lt;&lt;</td> </tr> <tr> <td>C0000000N000000000E</td> <td>Landing Text String(meistens leer)</td> </tr> </table> <p>Für detaillierte Information siehe <i>Technical Specification for GNSS Flight Recorders</i> unter <a href="http://www.fai.org/igc-documents">www.fai.org/igc-documents</a>, <i>Flight Recorders</i> und <i>IGC-approved Flight Recorders - Technical Specification</i>.</p>	C150718092006000000000103	Datum und Uhrzeit der Deklaration	C0000000N000000000E	Takeoff Text String(meistens leer)	<b>C5338967N00942350E</b> Uetersen	Startpunkt <<<<<<	<b>C5410000N00951150E</b> Nortorf Bhf	Wendepunkt #1 <<<<<<	<b>C5317817N01158950E</b> Suckow AS	Wendepunkt #2 <<<<<<	<b>C5237100N00943900E</b> Berkhof A7 Nord	Wendepunkt #3 <<<<<<	<b>C5338967N00942350E</b> Uetersen	Endpunkt <<<<<<	C0000000N000000000E	Landing Text String(meistens leer)	
C150718092006000000000103	Datum und Uhrzeit der Deklaration																
C0000000N000000000E	Takeoff Text String(meistens leer)																
<b>C5338967N00942350E</b> Uetersen	Startpunkt <<<<<<																
<b>C5410000N00951150E</b> Nortorf Bhf	Wendepunkt #1 <<<<<<																
<b>C5317817N01158950E</b> Suckow AS	Wendepunkt #2 <<<<<<																
<b>C5237100N00943900E</b> Berkhof A7 Nord	Wendepunkt #3 <<<<<<																
<b>C5338967N00942350E</b> Uetersen	Endpunkt <<<<<<																
C0000000N000000000E	Landing Text String(meistens leer)																
<p>Kalibrationsinformation im Claim Check "Workbook D" eintragen – siehe <i>Claim Check User Guide V2.0</i>, Seite 11.</p>																	
<p>IGC-Datei mit <b>Claim Check</b> analysieren. Im <b>BASIC FLIGHT DATA</b> Formular selektiere <b>Declaration Type = Electronic</b>.</p> <p>Wenn das <b>DISTANCE &amp; SPEED APPLICANTS</b> Formular erscheint, selektiere <b>Altitude Basis = Pressure Data</b>, da für Diamanten- und Diplomabzeichen Flugrekorder mit gültiger Kalibration vorgeschrieben sind.</p> <p>Wurden mehrere IGC-Dateien eingereicht, müssen alle Dateien mit <b>Claim Check</b> analysiert und die Ergebnisse verglichen werden (siehe unten).</p>																	
<p>Wurden mehrere IGC-Dateien eingereicht (d.h. mehr als ein FR wurde benutzt) müssen alle Deklarationen vollständig und identisch sein (SC3 §2.3c). Auch die Auswertung durch <b>Claim Check</b> muss identisch sein.</p> <p>Siehe SC3 §4.3.4 &amp; §4.3.6 für die Behandlung von geringfügigen Unterschieden zwischen Daten und Ergebnissen in multiplen FRs.</p>																	
<p>Entspricht die Deklaration den Anforderungen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Diamant-Distanz (SC3 §2.2.3b): Ein Distanzflug von mindestens 500 km.</li> <li>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.).</li> </ol> <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 "<b>Take Off, UTC</b>" Zeit?</p>																	

<b>Detaillierte Checks</b>	<b>Check</b>
<p><b>Einhaltung der Vorschriften (SC3 §4.4.2a):</b> 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"> <li>• Mittels z.B. <b>SeeYou</b> vergewissern das keine Luftraumverletzung vorliegt.</li> <li>• <b>Claim Check</b> 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.</li> </ul>	CC
<b>Falls das Segelflugzeug ein Hilfstriebwerk hat</b> (Abschnitt sonst überspringen)	
Ist sichergestellt, dass der Motor während der Leistung nicht benutzt wurde (SC3 §2.4.7)?	CC
<b>Streckenauswertung</b>	
Entspricht der aufgezeichnete Flugweg der Deklaration?	CC
<p>Streckenauswerten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ermittle den Abflugpunkt.</li> <li>• Wurden die angeflogenen Wendepunkte korrekt beurkundet? (90° Sektor, Radius unbegrenzt ODER 500 m Zylinder<sup>2</sup>).</li> <li>• Ermittle den günstigsten Endpunkt (abhängig von der Art des/der Aufgabe(n)).</li> <li>• Strecke auswerten. Falls ein / mehrere Wendepunkte mit Zylinder beurkundet wurden, 1 km pro Wendepunkt mit Zylinder von der Strecke abziehen (SC3 §1.3.6).</li> </ul>	CC
<b>Mögliche Höhenverluste</b>	
Höhenverlust zwischen Abflug und Ende deutlich weniger als 1000 m? Wenn <b>Ja</b> => nächster Abschnitt.	CC
<p>SC3 §2.4.4a: <i>Bei Flügen über 100 km, bei denen der Höhenverlust mehr als 1.000 m beträgt, wird ein Abzug vom Hundertfachen der Höhenverlust-Überschreitung von der Länge des Kurses abgezogen.</i></p> <p>Beispiel: Beträgt der Höhenverlust 1.200 m, müssen 100 x 200 m = 20 km abgezogen werden.</p>	CC
<i>Absichtlich frei gelassen</i>	

---

2 SC3 §1.2.6



<b>Detaillierte Checks</b>		<b>Check</b>															
<b>Offizielle Distanz berechnen (SC3, §1.3.7)</b>																	
Offizielle Distanz berechnen, ggf. mit Abzügen durch: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Wendepunkte mit Zylinder</li> <li>• Höhenverlust</li> </ul>	<u>Offizielle Distanz:</u>	CC															
Z.B. für einen Flug um 3 Wendepunkte nehme den Wert für <b>Distance Via Up to 3 TP</b> (ein <b>Closed Course</b> ist für diese Leistung nicht notwendig):		CC															
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Task Type</th> <th style="text-align: center;">Distance (km)</th> <th style="text-align: center;">Distance (sm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">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 style="text-align: left;">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 style="text-align: left;">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 style="text-align: left;">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
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 > <b>500 km</b> wurde die Leistung für den Strecken-Diamanten erbracht. <b>Claim Check</b> zeigt: <b>Diamond Distance</b> am Ende des Berichts <i>Claim Check Summary</i> .  Beispiel für einen erfolgreichen 1.000 km Flug: <b>Claim Check</b> zeigt: <b>1 Km Diploma</b> .		CC															
Geflogene Leistung (Zutreffendes bitte kennzeichnen): <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diamant-Distanz (500 km)</li> <li>• 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).</li> </ul>																	

## 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.