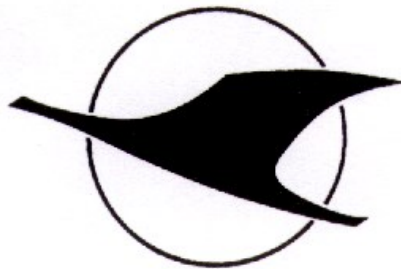


**Bundeskommision Segelflug
im Deutschen Aero Club e.V.**

**WETTBEWERBSORDNUNG
FÜR
SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN
(SWO)**

- Fachliche Bestimmungen -



Ausgabe 2016

- Gültig ab 1. Mai 2016 -

Herausgeber:

Bundeskommision Segelflug

Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig

Inhaltsverzeichnis

1	Geltungsbereich, Allgemeines	3
2	Teilnehmer	4
3	Wettbewerbsklassen.....	5
4	Segelflugzeuge und Gerät.....	6
5	Wertung einer Meisterschaft.....	9
6	Briefing.....	10
7	Tagesaufgaben	12
8	Sicherheit	14
9	Regeln für Wertungsflüge	16
10	Regelwidrigkeiten	26
11	Wettbewerbsleitung und Jury	30
12	Siegerehrung	32
13	Wertungsverfahren für Punktwertung.....	33

Anlagen:

A	Ermittlung der Nationalmannschaften und Welt-/Europameisterschaftsteilnehmer	4 Seiten
B	Qualifikationsregeln und Schema Qualifikationsverfahren	10 Seiten
C	Organisation von Meisterschaften	13 Seiten
D	Deutsche Rangliste Segelflug (DRS).....	5 Seiten

Gelbe Unterlegung kennzeichnet wesentliche Änderungen gegenüber der Ausgabe 2015

Zur Verdeutlichung der Änderung ist in Einzelfällen der gestrichene Text ~~durchgestrichen~~ dargestellt.

Korrekturen von Schreibfehlern und Änderungen formaler Art sind nicht gekennzeichnet.

1 Geltungsbereich, Allgemeines

- 1.1 Die vorliegende „Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften“ (SWO) regelt den Ablauf und die Durchführung aller Deutschen Segelflugmeisterschaften. Als Segelflugmeisterschaften gelten alle von der Bundeskommission Segelflug im DAeC (nachfolgend BuKo SF genannt) anerkannten Wettbewerbe, deren Sieger den Titel

„Deutsche(r) Segelflugmeister(in)“

erringen.

Ebenso gilt diese Wettbewerbsordnung für alle Qualifikationsmeisterschaften zu Deutschen Segelflugmeisterschaften.

Veranstalten von sonstigen Segelflug-Wettbewerben und -Vergleichsfliegen wird empfohlen, nach dieser Ordnung zu verfahren.

- 1.2 Eine Meisterschaft beginnt mit dem Beginn des Eröffnungsbriefing und endet mit dem Abschluss der Siegerehrung.
- 1.3 Jede Abweichung von den Regeln dieser Ordnung, die der Wettbewerbsleitung notwendig erscheint, bedarf der Zustimmung der BuKo SF und muss jedem Teilnehmer vor Beginn der Meisterschaft in Textform zur Kenntnis gebracht werden. In besonderen Fällen im laufenden Wettbewerb genügt auch die Zustimmung aller Teilnehmer.
WICHTIG: Änderungen / Abweichungen vom „Wertungsverfahren für Punktwertungen“ gem. Kapitel 13 sind davon grundsätzlich ausgeschlossen!
- 1.4 Änderungen dieser Ordnung werden von der BuKo SF beschlossen und veröffentlicht.
Der Rechtsweg zur Durchsetzung von Regeländerungen bzw. der Teilnahme (von Pilot und Flugzeug) ist ausgeschlossen.
- 1.5 Ausschreibungen und Ausführungsbestimmungen für Deutsche Segelflugmeisterschaften bedürfen der Genehmigung der BuKo SF.
- 1.6 Die Ausrichter von Deutschen Meisterschaften sind verpflichtet, die täglichen Wertungslisten so schnell wie möglich der Geschäftsstelle der BuKo SF zur Verfügung zu stellen (Anmerkung: die Veröffentlichung auf der Wettbewerbs-Homepage erfüllt diese Auflage). Die vom Wettbewerbs- oder Sportleiter bestätigte Schlusswertung ist unaufgefordert so schnell wie möglich per E-Mail oder auch Fax an das Büro der BuKo SF weiterzugeben.
Dem Ausrichter wird empfohlen, während der Meisterschaft im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit einen „Tag der offenen Tür“ zu organisieren.
- 1.7 In dieser Ordnung werden der besseren Lesbarkeit halber nur die Begriffe Segelflugzeugführer oder Teilnehmer oder Pilot verwendet. Diese sind jedoch als Synonym für Segelflugzeugführerin und Segelflugzeugführer bzw. Teilnehmerin und Teilnehmer bzw. Pilotin und Pilot zu verstehen. Der Begriff Segelflugzeug schließt die motorisierten Segelflugzeuge ein. Der Begriff Motor schließt alle Arten von Antriebshilfen/Triebwerken ein.

2 Teilnehmer

- 2.1** Die Bedingung zur Teilnahme an einer Segelflugmeisterschaft ist in den Qualifikationsregeln der BuKo SF festgelegt (siehe Anlage B).

Die Teilnehmer müssen ordentliches Mitglied in einem DAeC-Ortsverein oder DAeC-Landesverband sein, um den Titel eines „Segelflugmeisters“ erringen zu können (ordentliche Teilnehmer).

Mitflieger in Doppelsitzern dürfen während der Meisterschaft wechseln, müssen aber ebenfalls ordentliches Mitglied in einem DAeC-Ortsverein oder DAeC-Landesverband sein. Doppelsitzer in der Offenen Klasse dürfen ein- oder doppelsitzig geflogen werden. Das Besatzungsmitglied wird im Sinne der SWO analog variablem Ballast behandelt.

- 2.2** Zusätzlich kann der Veranstalter Segelflugzeugführer anderer Nationen (FAI-Sportlizenz eines anderen NAC als DAeC) als Teilnehmer (Gast außer Konkurrenz) zulassen.

Anmerkung: Die max. Anzahl von 45 Flugzeugen pro Klasse darf jedoch nicht überschritten werden.

- 2.3** Teilnehmer an den Deutschen Segelflugmeisterschaften müssen als verantwortliche Segelflugzeugführer tätig und im Besitz einer gültigen Lizenz für Segelflugzeugführer mit allen notwendigen Berechtigungen sein, die für das Führen des genutzten Segelflugzeuges erforderlich sind.

Voraussetzung für die Teilnahme ist außerdem die vom Teilnehmer und Co-Piloten/ Besatzungsmitgliedern unterschriebene Athleten- und Schiedsvereinbarung Anti-Doping des DAeC.

Die BuKo SF kann weitere Bedingungen fordern.

- 2.4** Der Veranstalter kann die Teilnahme eines Bewerbers aus rechtlichen oder disziplinarischen Gründen ablehnen und während einer Meisterschaft in Abstimmung mit dem Ausrichter (ggf. unter Einbeziehung der Jury) einen Teilnehmer bei unsportlichem Verhalten gegenüber anderen Teilnehmern / der Wettbewerbsleitung / etc. von der weiteren Teilnahme ausschließen.

- 2.5** Nachrücker ergeben sich entsprechend der Nachrückerregelung gemäß Anlage B, Kapitel 4 und können bei Deutschen Segelflugmeisterschaften bis 7 Tage vor Beginn der jeweiligen Meisterschaft durch die zuständigen Gremien gemeldet werden. Wenn danach Teilnehmer ausfallen, werden diese freien Plätze nicht mehr besetzt.

- 2.6** Segelflugzeuge können von allen Teilnehmern bis 24 Stunden vor Beginn der Meisterschaft (Eröffnungsbriefing) umgemeldet werden.

Ein Klassenwechsel ist dabei nicht möglich bzw. nur in Ausnahme-/Härtefällen mit ausdrücklicher Zustimmung des Veranstalters in Abstimmung mit dem Ausrichter.

- 2.7** Die eigene Verantwortlichkeit aller teilnehmenden Luftfahrzeugführer nach den gesetzlichen Bestimmungen bleibt durch die sportlichen Regeln und die Vorgaben der Wettbewerbsleitung unberührt (siehe auch Ziffer 4.6 und Kapitel 8).

3 Wettbewerbsklassen

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

3.1.1 Offene Klasse

Zugelassen sind Segelflugzeuge und motorisierte Segelflugzeuge entsprechend FAI-Sporting Code, Teil 3 (Segelflugzeuge und Motorsegler).
Das maximale Abfluggewicht beträgt 850 kg.

3.1.2 18m-Klasse

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

3.1.3 15 m-Klasse

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

3.1.4 Standard-Klasse

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

3.1.5 Club-Klasse

Zugelassen sind **einsitzige** Segelflugzeuge aus der vom DAeC als gültig erklärten IGC-Indexliste (siehe DAeC-Segelflug-Downloadbereich „[Regelwerke und Richtlinien Segelflugwettbewerbe](#)“).
Ballast ist nicht zugelassen. Trimmballast ist zulässig, jedoch an Hand des aktuellen Wägeberichtes nachzuweisen (siehe hierzu auch Ziffer 4.7).

3.1.6 Doppelsitzer-Klasse

Startberechtigt sind doppelsitzig geflogene Doppelsitzer mit einer Spannweite bis maximal 20 m entsprechend FAI-Sporting Code, Teil 3.
Das maximale Abfluggewicht beträgt 800kg.
Anmerkung: über die Anwendung eines Index entscheidet die BuKo SF (siehe DAeC-Segelflug-Downloadbereich „[Regelwerke und Richtlinien Segelflugwettbewerbe](#)“).

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

- 15 m-Klasse gem. 3.1.3
- Standard-Klasse gem. 3.1.4
- Club-Klasse gem. 3.1.5

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

- Standard-Klasse gem. 3.1.4
- Club-Klasse gem. 3.1.5

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

4 Segelflugzeuge und Gerät

- 4.1 Alle Segelflugzeuge müssen mit Funk, Rettungsfallschirm/Rettungssystem, IGC-zugelassenem Dokumentationssystem (alle 3 Level, also ab "badges up to diamonds" werden anerkannt) und einem akustischen Variometer ausgerüstet sein. Das Mitführen eines sich in Funktion befindenden Kollisionswarngerätes (FLARM oder FLARM-kompatibel) ist Pflicht. Die Dateien/FR-Logfiles eines Tages dürfen bis zum Ende der Einspruchsfrist für diesen Tag nicht gelöscht werden und sind der Wettbewerbsleitung/Auswertung auf Anforderung zugänglich zu machen.

GNSS-Sender (z.B. für Verfolgungs- [Tracking-] Systeme) müssen auf Verlangen des Ausrichters mitgeführt und dürfen nicht deaktiviert werden.

Instrumente oder tragbare Geräte, die dem Segelflugzeugführer das Fliegen ohne Sicht ermöglichen, dürfen nicht an Bord mitgeführt werden oder, wenn nicht ausbaubar, muss die Funktion nachweislich deaktiviert/nicht benutzbar sein. **Jeder Teilnehmer** muss eine entsprechende Erklärung unterschreiben, dass er kein solches Instrument oder Gerät an Bord mitführt bzw., wenn welche an Bord sind, die Benutzung der entsprechenden Funktion nicht möglich ist (siehe hierzu auch Kapitel 10).

Hinweis: Bohli- und Schanz-Kompass sind im Geltungsbereich dieser SWO keine Blindflug-Instrumente.

Sofern ein Gerät mit dieser Funktion mitgeführt wird, muss der Nachweis der Nichtbenutzbarkeit erbracht/sichergestellt werden:

1. im Rahmen der (Technischen) Kontrolle vor dem Eröffnungsbriefing durch eine CODE-Versiegelung der Funktion bis nach Ende des Wettbewerbes durch die Wettbewerbs-Leitung oder durch den Nachweis, dass die Versiegelung / Blockierung der Funktion bis nach Ende des Wettbewerbes vorhanden ist ,
UND
2. im Logfile von jedem Flug gem. "IGC Technical Specifications FR" durch einen "E-Record" mit der Kennung BFI und dem Wert BFIOFF (= Funktion deaktiviert) gleich nach dem Einschalten des Gerätes.
Jeder der beiden weiteren möglichen Werte: BFION (= Funktion aktiv) oder BFIUN (= Status der Funktion undefiniert) gilt als "Funktion nutzbar" und wird gem. Ziffer 10.1 geahndet.

Ein Wettbewerbskennzeichen ist am Flugzeug, am Flugzeuganhänger und am Zugfahrzeug anzubringen. Das Kennzeichen kann individuell gestaltet werden, muss jedoch eindeutig identifizierbar sein. Bei der Festlegung der Größe des Kennzeichens sollte der Sporting Code 3 Annex A Ziffer 4.3.1 (Regeln für FAI-Meisterschaften) beachtet werden (auf dem Seitenleitwerk Mindestgröße 30 cm).

- 4.2 Die Sorgfaltspflicht für die Verkehrssicherheit des Gerätes, für das Vorhandensein der gesetzlichen und vom Veranstalter geforderten Unterlagen sowie für die Einhaltung der Klassenmerkmale liegt beim Teilnehmer. Fliegen mit nicht zugelassenem Segelflugzeug führt zur Disqualifikation.

- 4.3 Jedes Segelflugzeug muss vor dem Eröffnungsbriefing für die Wettbewerbsleitung zum Zwecke einer Prüfung **der technischen Klassenmerkmale/-definition sowie** der Konfiguration, in der es geflogen werden soll, verfügbar sein. Diese Konfiguration darf während des gesamten Wettbewerbes nicht verändert werden.
Ausnahme: in der Offenen Klasse dürfen komplette Flügelteile und/oder Winglets gewechselt werden, für die die Zulassungsbedingungen gegeben sind.

Die Konfiguration bezieht sich auf das Modell und die Abmessungen der Struktur des Segelflugzeuges zu Beginn des Wettbewerbs. Die Konfiguration gilt als verändert, wenn Form oder Abmessungen dieser Struktur verändert werden.

Wenn in der Ausschreibung/den Ausführungsbestimmungen ein Zeitpunkt für das Ende der Technischen/Dokumenten-Kontrolle festgelegt wurde, hat ein unentschuldigtes Nichterscheinen bis zu diesem festgelegten Ende die Disqualifikation von der Meisterschaft zur Folge.

- 4.4** Segelflugzeuge mit Triebwerk können jeweils in den Wettbewerbsklassen an Segelflugmeisterschaften teilnehmen, zu der sie nach Konstruktionsmerkmalen und Index gehören.

Selbststartende Segelflugzeuge mit Triebwerk, deren Triebwerk nicht ausgebaut oder nicht so blockiert und plombiert wurde, dass ein Anlassen während des Fluges nicht möglich ist, müssen zu Beginn des Wettbewerbs (Trainings- oder 1. Wertungstag) einmalig nachweisen, dass die mitgeführten und vom DAeC anerkannten Beurkundungssysteme einwandfrei funktionieren (sicht- und auswertbarer ENL-Schrieb). Für selbststartende wie auch geschleppte Segelflugzeuge mit Motor gilt, dass das Triebwerk im vorgeschriebenen Ausklinkraum/Motorabstellraum in oder unterhalb der festgelegten maximalen Motorlaufhöhe (bei Wettbewerben mit Windenstart die erwartete durchschnittliche Windenauslinkhöhe des Tages plus 50 m) abgestellt und bis zur Landung/virtuellen Außenlandung nicht wieder in Betrieb gesetzt wurde.

Im Schlepp gestartete motorisierte Segelflugzeuge haben diese Beurkundung durch einen einmaligen Triebwerksstart innerhalb von 2 Minuten nach dem Ausklinken zu beginnen. Der Einflug in den Motorabstellraum kann somit unter Motorlauf realisiert werden und unterliegt denselben Höhenregeln wie beim Eigenstart.

...bei Windenstart Triebwerksstart bis 20 Minuten vor dem eigenen Abflug, einmalig durch eine 30-sekündige bis max. einminütige Motorlaufzeit im vorgeschriebenen Motorlaufraum nachzuweisen ... Dabei darf die Höhendifferenz zwischen dem Zeitpunkt des Triebwerklaufens und dem des Triebwerkstarts keinen Höhengewinn aufweisen.

Die Wettbewerbsleitung kann an jedem Wettbewerbstag bis zum Start des jeweiligen Flugzeuges jederzeit einen erneuten Testlauf anordnen.

Nichteinhaltung wird gemäß Ziffer 10.3.4 bzw. 10.3.12 geahndet.

Anmerkung: Motorlaufhöhe berücksichtigt einen Höhenverlust beim Abkühlen und Einfahren des Triebwerks als Zuschlag zur Auslinkhöhe beim Flugzeugschlepp (Empfehlung: +50m).

Der Motorabstellraum sollte in der Nähe des Ausklinkraumes, aber nicht mit diesem identisch, über Koordinaten genau definiert und möglichst in der Luftraumdatei enthalten sein.

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

Triebwerkslauf im Schlepp ist nicht zulässig!

- 4.5** Die Wettbewerbsleitung hat das Recht, teilnehmende Segelflugzeuge zu jeder Zeit während der Meisterschaft zu kontrollieren.

- 4.6** Jedes Segelflugzeug und motorisierte Segelflugzeug darf, unabhängig von den „sportlichen“ maximalen Abfluggewichten gemäß Ziffer 3.1, nicht über seinem zugelassenen maximalen Abfluggewicht geflogen werden.

4.7 Gewichtsregelung in der Clubklasse

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

1. gültiger Wägebericht (bzw. Gewichtsübersicht);
2. aktuelles Ausrüstungsverzeichnis

sowie als Original (in Papierform):

3. das „Gewichtsformblatt“ (das mit der Ausschreibung zum Download zur Verfügung gestellt wird), auf dem der Pilot die nachfolgend geforderten Werte einträgt und damit nachweist, dass er die Grenzwerte*) seines Flugzeuges einhält:
 - Auflistung der Geräte mit Gewichten, die zum Wettbewerb ausgebaut werden;
 - Auflistung der Geräte mit Gewichten, die zusätzlich zum Wettbewerb eingebaut werden (zusätzliche Batterien, Backup-Logger, Halterungen und Sonstiges, Auflistung von Trimmgewichten);
 - Gewicht des Piloten mit voller Bekleidung einschließlich des verwendeten Rettungsfallschirmes.

**) maximal zugelassenes Abfluggewicht ohne Wasserballast*

5 Wertung einer Meisterschaft

- 5.1** Voraussetzung für die Anerkennung einer Meisterschaft als Deutsche Segelflugmeisterschaft ist, dass mindestens 10 Teilnehmer je Klasse am 1. Wertungstag in der Wertung und insgesamt in dieser Klasse mindestens vier gültige Wertungstage erreicht worden sind. Über Ausnahmen bzgl. der Teilnehmerzahl entscheidet die BuKo SF.

Für von der BuKo SF akzeptierte Qualifikationswettbewerbe gelten die Festlegungen laut Anlage B.

- 5.2** Deutsche Segelflugmeisterschaften dürfen für nicht weniger als **elf** mögliche Wertungstage (zuzüglich Reservetag) ausgeschrieben werden. Über Ausnahmen entscheidet die BuKo SF.

Qualifikationsmeisterschaften zu Deutschen Meisterschaften werden ab **sieben** möglichen Wertungstagen Ausschreibungsdauer als solche anerkannt.

Fehlt Hat am vorgesehenen Tage der Siegerehrung **für** eine oder mehrere Klassen noch **eine gültige Wertung für die Anerkennung als Deutsche Meisterschaft, keine sechs Wertungstage** (bei Qualifikationsmeisterschaften drei Wertungstage) erreicht, so ist an diesem Tag bei geeignetem Wetter für **alle** teilnehmenden Klassen noch eine Wertung auszuschreiben.

Anmerkung: die Gültigkeit einer Deutschen Meisterschaft nach 4 Tagen bleibt davon unberührt; Ziel dieser Regelung ist es, die Einbeziehung/den Einfluss von „Vorpunkten“ aus der DRS bei der Ermittlung der Nationalmannschaft bzw. der Qualifizierten zu reduzieren.

Der Reservetag sollte vor einem Sonn- oder Feiertag liegen.

Empfehlung: Montag: Beginn mit Eröffnungsbriefing & (Pflicht-)Trainingstag
Dienstag - Freitag Folgewoche: Wettbewerbsflüge
Samstag: Siegerehrung, erforderlichenfalls Reservetag

- 5.3** Nach sechs hintereinander geflogenen Wertungstagen kann ein Ruhetag eingelegt werden. Die Entscheidung liegt bei der Wettbewerbsleitung. Ein Ruhetag muss spätestens beim 1. Briefing eines Tages als solcher erklärt werden.
- 5.4** Die Punktwertung der Flüge wird nach dem in Kapitel 13 aufgeführten Wertungsverfahren durchgeführt. Jede Klasse wird für sich gewertet. Gäste werden in der Wertung mitgerechnet.

5.5 Status der Wertungen

Vorläufige Wertung: Wertung vor Kontrolle Flugdaten (optional)
Die Anzeige auf einem Monitor oder der Wettbewerbs-Homepage ist dafür ausreichend.

Inoffizielle Wertung: Wertung nach Kontrolle aller Flugdaten einschließlich der Strafpunkte. Muss vom Sportleiter unter Angabe des Endes der Einspruchsfrist (Datum + Uhrzeit) abgezeichnet sein.

Endgültige Wertung: Wertung nach Ablauf der Einspruchsfrist bzw. nach Entscheidung eventueller Einsprüche und vom Wettbewerbs-/ Sportleiter mit Datum + Uhrzeit unterschrieben.

6 Briefing

6.1 Die Anwesenheit beim **Eröffnungs- und täglichen** Briefing ist für alle Teilnehmer verpflichtend. Ein Teilnehmer, der aus objektiven Gründen verhindert ist, muss durch sein Mannschaftsmitglied vertreten sein. Für die Teilnehmer besteht Informationspflicht.

6.2 Eröffnungsbriefing

6.2.1 Ergänzungen und spezifische Regeln der Durchführung des Wettbewerbs bezogen auf den Austragungsort müssen erläutert werden. Bekanntgabe der „Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes“ und ggf. der Zulässigkeit des Verfahrens „Vorbeiflug“ statt Landung und Wiederstart bei motorisierten Segelflugzeugen (vgl. Ziffer 9.2.9) sowie die Bekanntgabe von Flugplätzen, auf denen „Sicherheitslandungen“ zulässig sind (vgl. Ziffer 10.3.5). Als „Grenzen“ gilt, wenn nicht anders festgelegt, die äußere Begrenzung des Wettbewerbsflugplatzes selbst (z.B. Zaunanlage, etc.).

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

Empfehlung: Zur Verkürzung des Eröffnungsbriefings und um den Teilnehmern im Vorfeld der Meisterschaft bereits die Möglichkeit zur Information über die zu beachtenden Regelungen zu geben, wird die Veröffentlichung eines Selbstbriefings (auf der Homepage des Wettbewerbs) empfohlen.

6.2.2 Anti-Doping-/Sicherheitsbelehrung (Sicherheitsbriefing)
Beim Eröffnungsbriefing ist zwingend auf die **Anti-Doping-Bestimmungen** hinzuweisen (durch Vortrag / Hinweis auf Informationen (z.B. [Anti-Doping Checkliste](#) auf DAeC-Homepage Anti-Doping&Sport) / Aushang) sowie den **Notfallplan** (Notruf-Nr. / Verfahrensablauf/ Aushang / etc.) und auf Kapitel **10 „Regelwidrigkeiten“** sowie auf das Kapitel „Empfehlungen für das Verhalten beim Thermikfliegen“ der SBO (Segelflug-Betriebs-Ordnung).

6.2.3 Wahl der Sprecher der Teilnehmer (siehe hierzu auch Ziffer 11.4.6) je Wettbewerbsklasse durch die Piloten der entsprechenden Klasse und der Pilotenvertreter im Sicherheitskomitee, sofern dies nicht die Pilotensprecher sein sollen, sowie die Benennung der weiteren Mitglieder des Sicherheitskomitees (Besetzung und Aufgaben des Sicherheitskomitees vgl. Ziffer 11.5).

6.3 Tägliches Briefing

6.3.1 Während des Trainings sollte und während des Wettbewerbs muss jeden Morgen ein Briefing abgehalten werden, bei dem umfassende meteorologische und betriebliche Informationen in Hinblick auf die Tagesaufgabe gegeben werden müssen.

6.3.2 Bei sicherheitsrelevanten Vorkommnissen ist ein Sicherheitsbriefing durchzuführen. Empfohlen wird die Abhaltung von Sicherheitsbriefings jeden 2 - 3 Wettbewerbstag.

6.3.3 Beim Briefing gegebene Flug- und Sicherheitsanweisungen tragen den Status örtlicher Regeln.

6.3.4 Dabei sind die wichtigsten Informationen in schriftlicher Form als Aufgabenblatt - bei mehreren Klassen je Klasse - an die Teilnehmer auszugeben; Mindestinhalt:

- a) Datum und Nummer des Wertungstags der Klasse
- b) Klasse (bei mehreren Klassen)
- c) Tagesaufgabe (Art und Wendepunkte/-gebiete, etc. gem. Kapitel 7)
- d) Start-/Lande-Bahn/-Richtung, sonstige Platzbetriebs-Belange
- e) Ab-/Anflug mit allen relevanten Angaben (u.a. Höhen, Geschwindigkeiten)
- f) Gesperrte Lufträume (sofern abweichend von der gültigen ICAO-Karte oder der für die Auswertung genutzten Luftraumdatei), Höhenbeschränkungen (FL-Werte in m AMSL), für den Tag nicht aktive Sperrgebiete, etc.
- g) Startaufstellung, Grid-Time (*Zeitpunkt zu dem die Flugzeuge startbereit in der vorgegebenen Startaufstellung stehen müssen*)
- h) Erwarteter Startbeginn, ggf. Start-/Abflug-/Abflugzeitschluss
- i) Ausklinkhöhe, maximale Motorlaufhöhe
- j) Sicherheitsfrequenz, Notfall-Tel.Nr.
- k) SS (am Wettbewerbsflugplatz), ggf. Wertungsschluss
- l) **QNH**, Sonstige wichtige Informationen für den Wertungsflug

Alle Zeiten sind als örtliche Zeit (local time) anzugeben.

- 6.4** Nach dem Zeitpunkt der Startbereitschaft kann durch die Wettbewerbsleitung ein Feldbriefing einberufen werden (z.B. um Aufgaben zu ändern); dabei ist, soweit möglich, die Vollständigkeit der Teilnehmer zu überprüfen, und bei Änderung der Tagesaufgaben ein geändertes Aufgabenblatt (mit Versions-Kennung) zu verteilen. Für nicht anwesende Teilnehmer oder deren Vertreter ist es ausreichend, geänderte Aufgabenblätter ins Cockpit zu legen.
- 6.5** Aufgabenänderungen bis zur Abflugfreigabe über die Sicherheitsfrequenz sind zulässig; dabei ist auch ein neuer Abflugzeitpunkt zu benennen. Die Information über die Änderung ist 3 Mal durchzugeben und danach durch den Pilotensprecher, ersatzweise einem Piloten der betroffenen Klasse zu bestätigen. Je nach Umfang der Änderung darf die neue Abflugfreigabe frühestens 15 Minuten nach dieser Bestätigung erfolgen.

7 Tagesaufgaben

7.1 Auswahl an Tagesaufgaben

Die Wettbewerbsleitung muss jeweils eine der nachfolgend aufgeführten Aufgabenarten stellen. Während der Meisterschaftsdauer sollen beide Aufgabenarten geflogen werden. Die Aufgaben sollen so gestellt werden, dass in der Regel eine Rückkehr zum Wettbewerbsflugplatz erfolgt.

- a) Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (**Racing Task - RT**)
Der Teilnehmer muss die größte ihm mögliche Geschwindigkeit über eine durch festgelegte Wendepunkte definierte Strecke erzielen.
- b) Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendegebieten (**Assigned Area Task - AAT**)
Der Teilnehmer muss über einen durch festgelegte Wendegebiete definierten Streckenbereich die größte ihm mögliche Geschwindigkeit erzielen. Eine **Mindestzeit** wird vorgegeben.

7.2 Beschreibung der Aufgabenarten

7.2.1 Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (RT)

- a) Die Wettbewerbsleitung gibt eine Anzahl Wendepunkte in bestimmter Reihenfolge vor. Der Teilnehmer fliegt die Aufgabe, indem er in der kürzesten ihm möglichen Zeit über diese Wendepunkte das Ziel (Ziellinie oder Zielkreis) erreicht.
- b) Die Wertungsgeschwindigkeit ergibt sich aus der Aufgabendistanz dividiert durch die Zeit zwischen der besten gültigen Abflugzeit und der Endzeit des Wettbewerbers im Ziel. Die Aufgabendistanz ist dabei die Distanz vom Mittelpunkt der Abfluglinie (gem. Ziffer 9.4.2.2) des jeweiligen Abflugpunktes (gem. Ziffer 9.4.2.1) über alle vorgegebenen Wendepunkte bis zum Ziel (Mittelpunkt der Ziellinie oder Mittelpunkt des Zielkreises minus des Radius des Zielkreises).
- c) Bei einer Außenlandung ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle, in der richtigen Reihenfolge erreichten Wendepunkte hinweg bis hin zum nicht erreichten nächsten Wendepunkt oder zum Ziel (Mittelpunkt der Ziellinie oder Mittelpunkt des Zielkreises minus des Radius des Zielkreises) abzüglich der Entfernung vom (eventuell virtuellen) Landeort zu diesem Wendepunkt oder zum Ziel.

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

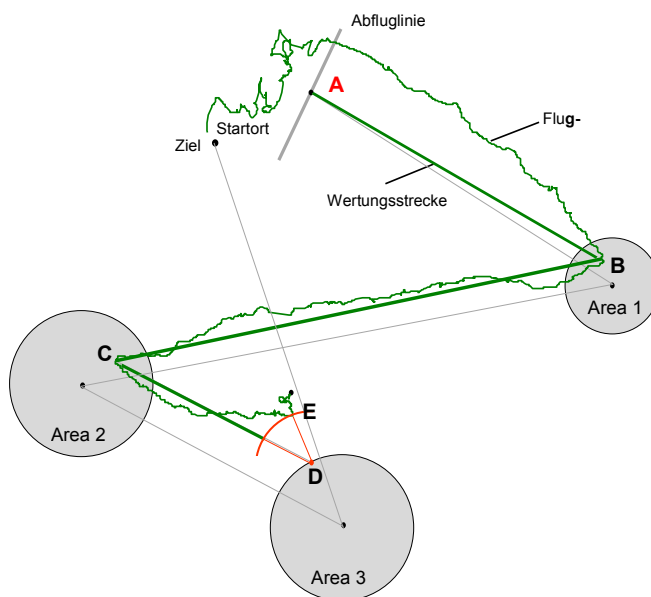
- d) Die Wertung erfolgt entsprechend Ziffer 13.5:
 - i. **Zielländer** erhalten Geschwindigkeitspunkte abhängig von ihrer erzielten Wertungsgeschwindigkeit und alle die gleichen Distanzpunkte.
 - ii. **Außenländer** erhalten Distanzpunkte im Verhältnis ihrer Wertungsdistanz zur größten Wertungsdistanz.

7.2.2 Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendebereichen (AAT)

- a) Die Wettbewerbsleitung benennt eine Anzahl festgelegter Wendebereiche (aufeinander folgende Bereiche müssen mindestens 1 km voneinander entfernt sein) in bestimmter Reihenfolge und setzt eine Mindestwertungszeit fest (**Mindestzeit**). Der Teilnehmer muss die Aufgabe erfüllen, indem er in der vorgeschriebenen Reihenfolge durch diese Wendebereiche hindurch zum Ziel (Ziellinie oder Zielkreis) fliegt und dabei die größtmögliche Geschwindigkeit erzielt.
- b) Die Wertungsgeschwindigkeit ergibt sich aus der Wertungsdistanz (nach Ziffer 7.3) dividiert durch die verstrichene Zeit zwischen der besten gültigen Abflugzeit und der Zeit des Wettbewerbers am Ziel (Ziellinie oder Zielkreis) bzw. durch die Mindestzeit, wenn diese länger ist.
- c) Die Wertung erfolgt entsprechend Ziffer 13.5:
- Zielländer** erhalten Geschwindigkeitspunkte abhängig von ihrer erzielten Wertungsgeschwindigkeit und alle die gleichen Distanzpunkte (unabhängig von der individuell geflogenen Strecke).
 - Außenländer** erhalten Distanzpunkte im Verhältnis ihrer Wertungsdistanz zur größten Wertungsdistanz des Tages.

7.3 Wertungsdistanz bei Aufgaben mit festgelegten Wendebereichen (AAT):

- a) Wenn der Teilnehmer ordnungsgemäß die Ziellinie/den Zielkreis überquert, nachdem er alle Wendebereiche in der korrekten Reihenfolge durchflogen hat, ist seine Wertungsdistanz die Distanz vom Mittelpunkt der Abfluglinie über alle Wendebereiche hinweg zum Ziel (Mittelpunkt der Ziellinie oder Mittelpunkt des Zielkreises minus des Radius des Zielkreises).
- b) Bei einer Außenlandung gilt als Wertungsdistanz die Distanz vom Mittelpunkt der Abfluglinie über alle in der korrekten Reihenfolge durchflogenen Wendebereiche hinweg zum Ziel (Mittelpunkt der Ziellinie oder Mittelpunkt des Zielkreises minus des Radius des Zielkreises) bzw. dem günstigsten Punkt des nächsten Wendebereiches, abzüglich der Distanz zwischen (evtl. virtueller) Außenlandung und diesem Punkt.



Wendebereiche können außer Kreisen auch Halbkreise oder Kreissegmente sein (siehe Ziffer 9.6.2).

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

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

8 Sicherheit

- 8.1 Jedes Segelflugzeug darf nur innerhalb seiner Zulassung und zugelassenen Betriebsgrenzen geflogen werden und liegt in der Verantwortung des Teilnehmers. Festgestellte Verstöße werden gem. Kapitel 10 Regelwidrigkeiten geahndet.
- 8.2 Eine höchstzulässige Abflugmasse (niedriger als das maximale Abfluggewicht gemäß Ziffer 3.1) kann von der Wettbewerbsleitung in jeder Klasse festgelegt werden. **Hinweis: Dieses darf aber nicht niedriger sein als das Abfluggewicht des schwersten Flugzeuges incl. Pilot und Ausrüstung, aber ohne (Wasser-)Ballast.**
- 8.3 Alle Manöver in der Luft und am Boden, die gefährlich für andere sind, müssen vermieden und können bestraft werden. Kunstflug ist verboten.
- 8.4 Die Teilnehmer müssen vermeiden, Wasserballast in einer Art abzulassen, die andere Segelflugzeuge beeinträchtigt (Ablassen nur im Geradeausflug).
- 8.5 Bei jedem Flug muss jedes Besatzungsmitglied eines Wettbewerbs-Segelflugzeuges Becken- und Schultergurte benutzen und über ein betriebsbereites Rettungsgerät verfügen. Weitere Ausrüstung kann von den Veranstaltern verlangt werden.
- 8.6 Wolkenflug und das Fliegen nach Sonnenuntergang (SS am Wettbewerbsflugplatz) - auch nach einer virtuellen Außenlandung oder nach Rückschlepp - sind verboten und werden gemäß Ziffer 10.3.5 geahndet.
- 8.7 In der Thermik ist die Kreisrichtung zu fliegen, die das erste in diesem Aufwind befindliche Segelflugzeug innehatte.

Fliegen mehrere Segelflugzeuge gleichzeitig in den Aufwind ein, so wird die Kreisrichtung durch das oberste Segelflugzeug bestimmt.

Die gleiche Kreisrichtung wird auch dann verlangt, wenn ausreichender vertikaler Abstand zwischen zwei Segelflugzeugen besteht, da ansonsten weitere hinzukommende Segelflugzeuge keine eindeutige Kreisrichtung haben.

Das Einordnen in den Kreisflug muss von seitlich außen erfolgen.

Wenn mehrere Segelflugzeuge im gleichen thermischen Aufwind fliegen oder räumlich eng zusammen den gleichen Streckenabschnitt befliegen, ist Hörbereitschaft auf der Wettbewerbsflugfrequenz zu halten.

- 8.8 Die Wettbewerbsleitung darf in der Umgebung des Wettbewerbsflugplatzes Gebiete festlegen, in denen anhaltendes Kreisen verboten ist (z.B. Abfluglinie, Windenstartausklinkpunkt, **Ausklink-/Motorabstellraum**).
- 8.9 Hat der Startvorgang begonnen, darf die Wettbewerbsleitung den Startvorgang unterbrechen, wenn bei Fortsetzung ein Sicherheitsrisiko entsteht.

Aus Sicherheitsgründen soll der Startschluss so früh liegen, dass zurückkehrende Segelflugzeuge auf keinen Fall durch Startbetrieb behindert werden können.

- 8.10 Die **Ziellinie** ist möglichst so zu legen, dass der Überflug / die Direktlandung aus der Richtung der letzten Flugstrecke erfolgen kann und auf jeden Fall sichergestellt ist,

dass dahinter eine sichere Landung möglich ist. Die Ziellinie kann auch unmittelbar vor oder neben dem Flugplatz eingerichtet werden.

Die Einrichtung eines Pflichtanflugpunktes, von dem aus ein gerader Anflug auf die Ziellinie erfolgen muss, wird empfohlen.

Beim **Zielkreis** sollte der letzte Wendepunkt/das letzte Wendengebiet so gelegt werden, dass der Anflug möglichst in Richtung auf die gewünschte Landerichtung erfolgt.

Der Anflug auf die Ziellinie / den Zielkreis und bei Direktlandung der anschließende Landeanflug sind als kontinuierlicher Sinkflug durchzuführen.

Nach dem Ziellinien-/Zielkreisüberflug ist starkes Hochziehen verboten; Überfahrt darf nur in einer flachen Steigflugbahn in Höhe umgesetzt werden.

Zu tiefes Überfliegen der Ziellinie/des Zielkreises wird mit einer Maßnahme nach Ziffer 10.3.3 geahndet.

- 8.11** Schäden an einem Segelflugzeug müssen der Wettbewerbsleitung unverzüglich gemeldet werden. Ein beschädigtes Segelflugzeug darf repariert werden. Die folgenden Einzelteile dürfen anstelle einer Reparatur ersetzt werden: Ruderflächen; die komplette Höhenflosse; Luftbremsen oder Oberflächen von Klappen; Haube; Fahrwerk mit Fahrwerksklappen; Propeller; nichttragende Verkleidungen sowie Flügelenden und Winglets, aber nicht komplette Außenflügel.

Wenn der Schaden nicht durch die Schuld des Segelflugzeugführers entstand, kann mit Genehmigung des Wettbewerbsleiters das gesamte Segelflugzeug oder jedes beliebige Teil ersetzt werden.

Landeschäden gelten im Normalfall als Schuld des Segelflugzeugführers.

- 8.12** Die Wettbewerbsleitung darf zusätzliche Regeln zur Erhöhung der Sicherheit erlassen (z.B. auch maximale Geschwindigkeit an der Ziellinie / dem Zielkreis).
- 8.13** Die Wettbewerbsleitung kann die Anbringung von Sicherheitsmarkierungen verlangen.
- 8.14** Der Betrieb von Kollisionswarngeräten (wie z.B. FLARM oder FLARM kompatibel) muss während des gesamten Fluges sichergestellt werden (Verantwortung des Piloten).

9 Regeln für Wertungsflüge

Abweichungen von den Regeln dieses Abschnitts sind in der Ausschreibung bzw. den Ausführungsbestimmungen aufzuführen.

9.1 Funk

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

9.2 Startdurchführung

9.2.1 Die Startreihenfolge wird nach Klassen getrennt vorgenommen. Über die Startreihenfolge der Klassen entscheidet die Wettbewerbsleitung.

9.2.2 Die Startreihenfolge innerhalb der Klassen am ersten Wertungstag entscheidet die Wettbewerbsleitung. An den weiteren Wertungstagen hat ein Wechsel der Reihenfolge innerhalb der Klassen zu erfolgen (Verschiebung je Wertungstag um ca. 2/7 der Teilnehmerzahl im Rotationsbetrieb).

Die Wettbewerbsleitung legt täglich den Zeitpunkt für die Startbereitschaft (Grid-Time) und den erwarteten Startbeginn sowie Start-, ggf. Abflugzeit-, Abflug- und Wertungsschluss fest und gibt diese im Briefing bekannt.

Startbereitschaft bedeutet, dass Pilot und Flugzeug startfertig am Startplatz gemäß der vorgegebenen Startaufstellung stehen. Steht das Flugzeug zum Zeitpunkt der Startbereitschaft nicht in der Startaufstellung, wird aber vor Startbeginn zum Start gebracht, muss es an das Ende seiner Klasse. Bei Behinderung des Startbetriebes kann die Wettbewerbsleitung Strafpunkte entsprechend Kapitel 10 vergeben (siehe hierzu auch Ziffer 9.2.5).

Abflugzeitschluss bedeutet, dass nach diesem Zeitpunkt zwar noch abgeflogen werden kann, als Abflugzeit jedoch die Zeit des Abflugzeitschlusses gewertet wird.

Abflugschluss bedeutet, dass nach diesem Zeitpunkt kein gültiger Abflug mehr möglich ist.

Wertungsschluss ist der Zeitpunkt, zu dem der Flug spätestens beendet sein muss. Wird der Wertungsschluss für einen früheren Zeitpunkt festgelegt als Sonnenuntergang, so endet die Wertung des Fluges zu diesem Zeitpunkt (virtuelle Außenlandung). Bei Wertungsschluss „Sonnenuntergang“ sind hierzu Ziffer 8.6 und 10.3.5 zu beachten!

9.2.3 Die Kontrolle des Abfluggewichtes erfolgt normalerweise bevor die Segelflugzeuge in die Startaufstellung gebracht werden. Das Hinzufügen von Ballast nach dem Passieren des Wägeplatzes ist verboten.

Die Wettbewerbsleitung kann die Kontrolle des Abfluggewichtes täglich für alle bzw. nur eine Klasse(n) oder stichprobenweise für einzelne Segelflugzeuge durchführen.

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

Abweichungen vom täglichen Kontrollrhythmus sind rechtzeitig vor dem Startaufbau anzukündigen.

9.2.4 Bei Verschiebung des vorgesehenen Startbeginns (s. o.) sollten Startschluss und Abflugschluss ebenfalls verschoben werden.

9.2.5 Bei Verzicht auf einen Start oder Abwesenheit in der Startaufstellung kann ein Start frühestens nach der im Startvorgang befindlichen Klasse erfolgen.

9.2.6 Jeder Segelflugzeugführer kann bis Startschluss beliebig viele Starts entsprechend der gegebenen Möglichkeiten und in der entsprechenden Startreihenfolge durchführen.

Die letzten Flugzeuge einer im Startvorgang befindlichen Klasse dürfen auf Anordnung der Wettbewerbsleitung höher geschleppt werden bzw. bei Eigenstart höher steigen, um eine frühere Abflugfreigabe zu erreichen.

9.2.7 Über Wiederstartmöglichkeiten nach Fehlstarts entscheidet der Startleiter nach den gegebenen Verhältnissen.

Wiederstart nach „Absaufer“ am Platz erfolgt am Schluss der im Startvorgang befindlichen Klasse. In begründeten Fällen kann auf Weisung des Sport- oder Startleiters davon abgewichen werden.

Bei Unterbrechung des Startvorgangs können „Absaufer“ einer bereits gestarteten Klasse einen Wiederstart durchführen und gemäß Ziffer 9.2.5 nach hinten versetzte Teilnehmer starten.

9.2.8 Die im letzten Briefing vor dem Startbeginn von der Wettbewerbsleitung festgelegte Abflugfreigabezeit (siehe Ziffer 9.4.1) darf nur geändert werden, wenn die Wetterverhältnisse dies erfordern oder wenn Vorkommnisse höherer Gewalt vorliegen.

9.2.9 Außenlandungen schließen einen weiteren Start an diesem Wertungstag aus.

Außenlandungen sind alle Landungen außerhalb der Grenze des Wettbewerbsflugplatzes. Der Ausrichter legt diese Grenzen fest und gibt diese mit den Ausführungsbestimmungen, jedoch spätestens im Eröffnungsbriefing bekannt (s. hierzu auch Ziffer 6.2.1).

Motornutzung außerhalb der Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes bzw. des festgelegten Bereichs für den Motorstart beim (tiefen) Vorbeiflug gilt als virtuelle Außenlandung (mit Ausnahme: während des Eigenstarts oder dem Nachweis der Motorlauf-Aufzeichnung gem. Ziffer 4.4).

Anstelle von Landung und Wiederstart kann bei motorisierten Segelflugzeugen nach Vorankündigung/Funk-Meldung beim und Bestätigung durch den Sportleiter oder dem von ihm beauftragten Startleiter auch ein (tiefer) Vorbeiflug am Startplatz und dabei Start des Motors als erneuter Start anerkannt werden, sofern der Motor zuvor (außer für Eigenstart oder den Nachweis der Motorlauf-Aufzeichnung gem. Ziffer 4.4 oder einen früheren Wiederstart durch Vorbeiflug) noch nicht benutzt wurde. Der Steigflug danach hat entsprechend dem für diesen Tag festgelegten Verfahren für Eigenstart bis in den Motorabstellraum zu erfolgen (siehe Ziffer 9.2.11).

Die Zulässigkeit und die genaue Durchführung dieses Verfahren legt die Wettbewerbsleitung entsprechend den örtlichen Gegebenheiten fest und gibt dies spätestens beim Eröffnungsbriefing bekannt. Dabei ist auch festzulegen, nach welcher Zeit nach dem erneuten Abstellen des Triebwerks frühestens ein Abflug zulässig ist (Mindestvorgabezeit 20 Minuten; Verlängerung in Abhängigkeit von Steigwerten und zulässiger Abflughöhe beim täglichen Briefing möglich).

Anmerkung; (tiefer) Vorbeiflug bedeutet "in Platzrundenhöhe im Gegenanflug" so, dass das Kennzeichen/Flugzeug eindeutig zu identifizieren ist. Mindestsicherheitshöhen sind zu beachten. Eine maximale Höhe (z.B. 300m AAL) kann festgelegt werden.

9.2.10 Der Ausklink-/Motorabstellraum, die Ausklinkhöhe, die max. "Motorlaufhöhe" und der „Motorlaufraum“ für den Nachweis der Motorlauf-Aufzeichnung von im Schlepp-gestarteten motorisierten Segelflugzeugen (gem. Ziffer 4.4), die Abfluglinie, die Abflugrichtung und die max. Abflughöhe/Abfluggeschwindigkeit werden je Klasse mit der Stellung der Tagesaufgabe den Teilnehmern mitgeteilt. Bei mehreren teilnehmenden Klassen sollten getrennte Ausklink-/Motorabstellräume vorgesehen werden (s.a. Ziffer 6.3.4 Aufgabenblatt).

9.2.11 Der Segelflugzeugführer darf, außer im Notfall, das Schleppseil nur nach dem Ausklinkzeichen des Schleppflugzeugführers vom Segelflugzeug lösen.

Für Eigenstart durchführende Segelflugzeuge wird der einzuhaltende Flugweg bis zum jeweiligen Motorabstellraum (im Normalfall = Ausklinkraum) spätestens beim Eröffnungsbriefing bekanntgegeben. Das Abstellen des Triebwerks außerhalb dieses Raumes ist, außer im Notfall, untersagt, ebenso das Übersteigen der vorgegebenen maximalen Motorlaufhöhe. Dies gilt auch nach Wiederstart durch Vorbeiflug.

9.3 Beurkundungssysteme

Für Deutsche Segelflugmeisterschaften wird nur das Global Navigation Satellite System (GNSS)-Beurkundungsverfahren zugelassen. Alle Nachweise der GNSS-Flugrekorder müssen von FAI/IGC-zugelassenen Systemen kommen (siehe auch Ziffer 4.1).

Alle motorisierten Segelflugzeuge müssen über eine in den GNSS-Flugrekorder integrierte Datenaufzeichnung des Antriebes verfügen (ENL im GNSS-FR).

Sofern kein eindeutig als solches erkennbares ENL-Signal aufgezeichnet wird, müssen die für Segelflugzeuge mit **geringem ENL** (Motorlaufgeräusch, z.B. solche mit Elektro- oder Jet-Antrieb) genutzten Systeme die Anforderungen gem. Sporting Code 3 Annex B Kap. 1.4.2.4 erfüllen.

Das Geodätische Datum WGS84 muss für alle Breiten- und Längendaten gesetzt werden, die registriert und nach dem Flug zum Zweck der Analyse übertragen werden. Für die Ermittlung der Strecken auf Basis der gemessenen Koordinaten wird als "Erdmodell" eine Kugel mit dem Radius von 6.371,0 km verwendet.

9.3.1 Jeder Teilnehmer ist für die Dokumentation seiner Wettbewerbsflüge selbst verantwortlich.

9.3.2 Als Mindestaufzeichnungsrate wird 1 Aufzeichnung pro 4 Sekunden gefordert.

9.3.3 Als Sekundär-System ist nur **1 zusätzlicher** IGC-zugelassener GNSS-Flugrekorder erlaubt.
Nicht IGC-zugelassene GNSS-Geräte können stattdessen als Backup zugelassen werden, wenn nachfolgende Bedingungen erfüllt sind:

- Der Einsatz solcher Geräte setzt voraus, dass diese eine barometrische Flughöhenaufzeichnung besitzen.
- Bei Segelflugzeugen mit betriebsbereitem Motor werden zusätzlich entsprechende Antriebsaufzeichnungssysteme gefordert.

Ggf. vorherige Nachfrage beim Büro der BuKo SF.

9.3.4 Die verwendeten Systeme sind mit der Anmeldung bekannt zu geben. Der Ausrichter kann vorab Flugdateien dieser Systeme zur Vorbereitung der Auswerte-Software anfordern.
IGC-zugelassene Primär- und Sekundär-Systeme sind gleichberechtigt.

Jeglicher Wechsel der gemeldeten/eingesetzten GNSS-Flugrekorder ist unverzüglich, auf jeden Fall **vor** dem nächsten Flug dem Leiter der Auswertung zu melden.

9.3.5 Der Transfer der Daten von nicht IGC-zugelassenen Backup-Systemen soll durch die Wettbewerbsleitung erfolgen; diese kann aber auch vom Teilnehmer übergebene Datenträger mit den heruntergeladenen Flugdaten akzeptieren. Allerdings muss das Backup-Gerät der Wettbewerbsleitung zur evtl. Überprüfung der Daten zugänglich sein, bis die Wertung „Inoffiziell“ ist (siehe hierzu auch Ziffer 9.9.1).

Vom Teilnehmer kann verlangt werden, dass er zur Datenübertragung ein entsprechendes Kabel für die PC-Koppelung sowie die Transfer- und Auswerte-Software seines Backup-Gerätes mitbringt

Das Sekundär-System kann bei technischen oder Auswerteproblemen herangezogen werden und ersetzt bzw. ergänzt damit das Primärsystem, das nicht IGC-zugelassene Backup-System nur auf Anforderung der Wettbewerbsleitung.

9.3.6 Bei Ausfällen des Flugrekorders wird von der Zeit her nur die im Sporting Code angegebene 1 Minute akzeptiert (vgl. Ziffer [10.3.6](#)).

9.3.7 Beurkundung der Höhe
Höhen werden aus den Aufzeichnungen der abgegebenen Flugdateien ausgewertet. Für das Dokumentationssystem wird keine Kalibrierkurve verlangt, kann aber im Falle eines Einspruchs wegen Höhenüberschreitung/-verletzung gefordert werden.

Damit die dafür benötigte „Grundlinie“ aufgezeichnet wird, muss der Flugrekorder mindestens 2 Minuten vor dem Start am Boden eingeschaltet werden.

9.4 Abflugverfahren

9.4.1 Allgemeines

9.4.1.1 Der Abflug wird für die einzelnen Klassen getrennt freigegeben. Die Freigabe erfolgt über Funk frühestens 20 Minuten nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelfluges der jeweiligen Klasse. Die Wettbewerbsleitung kann die Freigabe des Abfluges verschieben oder die Tagesaufgabe neutralisieren, wenn unvorhergesehene Umstände dies erfordern.

- 9.4.1.2** Die Freigabe des Abfluges wird von der Wettbewerbsleitung 15 Minuten und 5 Minuten vorher über Funk angekündigt. Die Freigabe wird über Funk und ggf. Sichtzeichen bekannt gegeben. Für diese Funkinformation ist die Bestätigung eines Piloten, möglichst des Pilotensprechers erforderlich. Das Sichtzeichen wird im Briefing bekannt gegeben.
- 9.4.1.3** Jeder Segelflugzeugführer kann beliebig viele Abflüge durchführen und registrieren lassen.
- 9.4.1.4** Das Kreuzen der Abfluglinie nach Durchfliegen des 1. Wendepunktsektors oder des 1. festgelegten Wendegebietes wird nicht als erneuter Abflug gewertet, wenn dieser Wendepunkt bzw. dieses Wendengebiet danach nicht mehr um-/durchfliegen wird.
- 9.4.1.5** Die Neutralisation eines Wettbewerbstages für eine oder mehrere Klassen ist auch dann möglich, wenn bereits Segelflugzeugführer ordnungsgemäß abgeflogen sind, sofern dies aus Sicherheitsgründen oder zur Gewährleistung der gleichen Wettbewerbschancen für alle Teilnehmer erforderlich ist.

Die Entscheidung trifft die Wettbewerbsleitung. Sie gibt die Neutralisation auf der Sicherheitsfrequenz durch und versucht von allen Teilnehmern eine Bestätigung dieser Meldung zu bekommen.

Sofern nicht alle Klassen neutralisiert werden, haben die Teilnehmer der neutralisierten Klasse(n) unverzüglich und schnellst möglich zum Wettbewerbsflugplatz zurückzukehren und zu landen.

Wettbewerbsteilnehmer, die über Funk auf der Sicherheitsfrequenz nicht erreicht werden, können daraus keinen Einspruch ableiten.

Eine nachträgliche Neutralisation kann nur erfolgen, solange die Wettbewerbsleitung noch keine „Inoffizielle Wertung“ von diesem Tag veröffentlicht hat (siehe hierzu Ziffer 5.5).

9.4.2 GNSS-Abflugverfahren

9.4.2.1 Abflugpunkte

In Abhängigkeit der Größe des Teilnehmerfeldes sollen, außer dem Flugplatz selbst, weitere Abflugpunkte jeweils wetter-, klassen- und aufgabenspezifisch festgelegt werden.

Jeder Abflugpunkt hat eine Abfluglinie mit vorgegebener Länge.

9.4.2.2 Abfluglinie größerer Abmessung

Die Abfluglinie ist max. 20 km lang sowie symmetrisch zum jeweiligen Abflugpunkt und sollte senkrecht zur ersten Teilstrecke angeordnet sein. Der Überflug über die Abfluglinie wird durch den Flugrekorder dokumentiert. Es werden weder seitlich noch rechtwinkelig zur Abfluglinie Toleranzen zugestanden.

Die Abflugzeit wird mit dem Kreuzen der Abfluglinie beim Abflug erfasst, es sei denn, andere, übergeordnete Regelungen wie Abflugzeit- oder Abflugschluss kommen zur Anwendung.

Erfolgt der Abflug **neben** der Abfluglinie oder ist vor Abflugschluss kein Überflug der Abfluglinie in Abflugrichtung registriert, ist der Abflug ungültig.

9.4.2.3 Abflughöhen

Die Wettbewerbsleitung kann aus Sicherheitsgründen eine maximale Abflughöhe festlegen. Diese kann bis zur Abflugfreigabe je Klasse durch die Wettbewerbsleitung über Funk **angehoben geändert** werden.

Ein Überschreiten der festgelegten Abflughöhe wird entsprechend Ziffer 10.3.4 bestraft.

9.4.2.4 Abfluggeschwindigkeit

Die Wettbewerbsleitung kann aus Sicherheitsgründen eine maximale Abfluggeschwindigkeit über Grund festlegen.

Ein Überschreiten der festgelegten Abfluggeschwindigkeit wird entsprechend Ziffer **10.2.** bestraft.

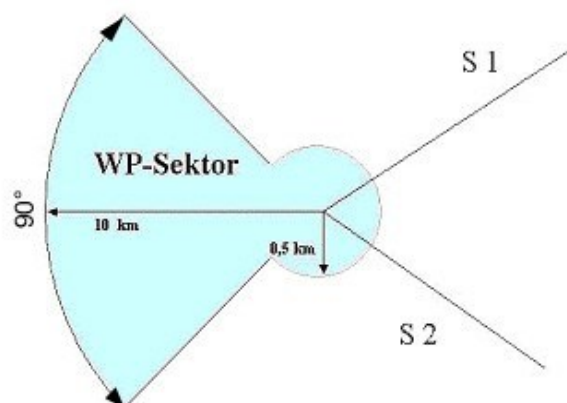
Als Abfluggeschwindigkeit gilt die Durchschnittsgeschwindigkeit in dem Zeitintervall von 8 Sekunden vor bis 8 Sekunden nach dem Überqueren der Abfluglinie.

9.5 Flugregeln

Für alle Wettbewerbsflüge gelten die gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen. Die im Briefing bekannt gegebenen Flughöhen und Gebietsbeschränkungen sind einzuhalten. Zuwiderhandlung wird entsprechend Kapitel 10 dieser Ordnung geahndet.

9.6 GNSS-Beurkundung der Wendepunkte und Wendengebiete

9.6.1 Ein **Wendepunkt** ist durch seine Wendepunktcoordinate definiert; das Bodenmerkmal (definiert laut Sporting Code) dient nur als Bezug für die Coordinate. Er gilt als umrundet, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt des Flugrekorders im WP-Sektor laut folgender Skizze liegt bzw. wenn die Verbindungslinie zweier aufeinander folgender Aufzeichnungspunkte den Sektor schneidet oder zumindest tangiert.



Die Umrundung muss gemäß obiger Definition im WP-Sektor (ohne Toleranz) erfolgen.

9.6.2 Ein **Wendegebiet** wird festgelegt als:

- a) Kreis mit einem bestimmten Radius um einen zentralen Wendepunkt herum;
- b) Kreissegment begrenzt durch 2 konstante Kurslinien von einem Wendepunkt aus mit einer maximalen Distanz von diesem Punkt;
- c) Halbkreis begrenzt durch 2 konstante Kurslinien von einem Wendepunkt aus, die einen Winkel von 180° bilden, mit einer maximalen Distanz von diesem Punkt und der Angabe der Ausrichtung dieses Halbkreises.

Das von diesen Umrissen eingeschlossene Gebiet ist das Wendegebiet, das zur Anerkennung der „Umrundung“ durchfliegen werden muss.

Es wird als „gültig erreicht“ anerkannt, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt des Flugrekorders in diesem Gebiet liegt bzw. wenn die Verbindungslinie zweier aufeinander folgender Aufzeichnungspunkte das Gebiet schneidet oder zumindest tangiert (ohne Toleranz).

9.6.3 Kontroll-/Pflichtanflugpunkte sind wie Wendepunkte/-gebiete entsprechend der jeweiligen Aufgabenart zu definieren und zu werten. Sie müssen sich so weit vor der Ziellinie/dem Zielkreis befinden, dass auch bei Hochgeschwindigkeitsanflügen die Sicherheitsmindesthöhen nicht unterschritten werden (Empfehlung: mind. 10km)

9.6.4 „Umrundung“ **außerhalb** des Wendepunktsektors bzw. -gebietes wird wie eine virtuelle Außenlandung gewertet, d.h., dass der dem Wendepunkt/-gebiet nächste GNSS-Aufzeichnungspunkt als Landepunkt angenommen wird.
Es ist daher ratsam, die Aufzeichnungsrate im Bereich der Wendepunkte/-gebiete zu erhöhen.

9.6.5 Virtuelle Außenlandung

Es ist möglich, mittels einer virtuellen Außenlandung (auch Beginn der Motornutzung) eine Tagesaufgabe abzubrechen. Bei einer virtuellen Außenlandung wird unter Berücksichtigung aller aufgezeichneten Positionsmarken die virtuelle Außenlandeposition ermittelt, mit der sich die größte Wertungsdistanz ergibt.

Nach einer virtuellen Außenlandung hat der Teilnehmer unverzüglich und schnellst möglich zum Wettbewerbsflugplatz zurückzukehren (aus Sicherheitsgründen ggf. auch zu einem anderen Flugplatz) und zu landen, keinesfalls darf die **eigene oder die** Aufgabe **einer anderen Klasse** weitergeflogen werden (insbesondere nicht nach Triebwerknutzung).

Hinweis: Bei diesem „Heimflug“ ist jegliches Zusammenfliegen mit noch in der Wertung befindlichen Flugzeugen, unabhängig von der Klasse, zu meiden.

9.7 Zielerreichung

Um eine Flug mit einer für die Wertungsgeschwindigkeit gültigen Zielzeit zu beenden, muss das Segelflugzeug entsprechend den nachfolgenden Festlegungen entweder eine **Ziellinie** kreuzen oder in einen **Zielkreis** einfliegen. In den Ausführungsbestimmungen ist festzulegen, welches der beiden Verfahren genutzt wird.

9.7.1 Ziellinie

9.7.1.1 Die **Ziellinie** ist eine **gerade Linie von festgelegter** (empfohlen 1 km) **Länge** auf Höhe des Flugplatzes oder in festgelegter Mindesthöhe (m AMSL). Sie ist in der bei der Aufgabenstellung angegebenen Richtung, **oberhalb** der vorgeschriebenen Mindesthöhe bzw. der Flugplatzhöhe möglichst rechtwin-

kelig, geradlinig und mit einem vorherigen mindestens 1 km langen Geradeausflug durch eigene Energie zu überqueren.

Hinweis: Ein „Überfliegen“ unterhalb der Ziellinienhöhe wird nicht als Überqueren der Ziellinie gewertet.

9.7.1.2 Landet das Segelflugzeug auf dem (Ziel-) Flugplatz, ohne dass die Ziellinie nach Definition überquert wird (Bezugspunkt ist die Rumpfspitze), wird die Aufgabe dennoch als erfüllt gewertet:

- als Zielzeit wird die Zeit genommen, zu der das Segelflugzeug zum Stillstand gekommen ist, zuzüglich 5 Minuten;
- ist die Wertungszeit eines Teilnehmers bei AAT (gemäß Ziffer 7.2.2) kleiner als die Mindestzeit, wird als Wertungszeit die Mindestzeit zuzüglich 5 Minuten genommen.

9.7.1.3 Die Zielzeitnahme erfolgt gemäß der GNSS-Auswertung.

9.7.2 Zielkreis

Der Zielkreis ist im Prinzip eine vom Flugplatz weg verlagerte, gebogene Ziellinie. Dadurch wird es jedem Teilnehmer ermöglicht, vor der Landung die Geschwindigkeit zu mindern und sich auf das Landeverfahren und auf andere anfliegende Segelflugzeuge zu konzentrieren. Der Landeanflug hat nach dem Überqueren des Zielkreises in einem kontinuierlichen Sinkflug zu erfolgen. Tiefer Hochgeschwindigkeitsanflug oder starkes Hochziehen o.ä. wird als Gefährliches Fliegen gemäß Ziffer 10.3.2 geahndet.

9.7.2.1 Ein **Kreis mit bestimmtem Radius**, dessen Mittelpunkt im Normalfall der Flugplatz-Bezugspunkt ist, der den Flugplatz und die Landeplatzrunden einschließt sowie aus Sicherheitsgründen ggf. im Flugplatzbereich vorhandene Hindernisse, problematische Landemöglichkeiten o.ä. berücksichtigt. Aus Richtung des letzten Wendepunktes/-gebietes sollen am Zielkreis Landemöglichkeiten vorhanden sein.

9.7.2.2 Eine **Mindesthöhe** (Höhenangabe in m AMSL) ist für den Überflug des Zielkreises festzulegen. Diese Höhe wird unter Berücksichtigung der Flugstrecke, die vom Überfliegen des Zielkreises bis zum Aufsetzpunkt zurückzulegen ist, bestimmt und entspricht dem besten Gleitpfad der jeweiligen Klasse, ggf. unter Berücksichtigung von Windverhältnissen. Höhere Mindesthöhen können aus Sicherheitsgründen (z.B. Überfliegen von Hindernissen / Gebäuden / o.ä.) festgelegt werden.

Anmerkung: Zur Ermittlung der "Mindesthöhe am Zielkreis" wird durch die BuKo SF eine Berechnungsmatrix zur Verfügung gestellt.

Die "Minimumhöhe" für den Überflug des Zielkreises errechnet sich aus "Mindesthöhe minus 100m".

Teilnehmer, die unterhalb der Mindest- bzw. Minimumhöhe den Zielkreis überfliegen, sind zu bestrafen (gem. Ziffer 10.3.3).

9.7.2.3 Beim erstmaligen **Überfliegen des Zielkreises** (nach der letzten Wende), gleichgültig in welcher Höhe, wird die **Zielzeit** genommen. Eine Landung auf dem Flugplatz ist nicht zwingend erforderlich (siehe auch 9.7.4).

9.7.2.4 Die Zielzeitnahme erfolgt gemäß der GNSS-Auswertung.

- 9.7.3** Die Teilnehmer haben ihre Ankunft an der Ziellinie/dem Zielkreis spätestens 10 km vorher über Funk bekannt zu geben, in dem sie ihr Wettbewerbskennzeichen und die Kilometer bis zum Über-/Einflug ansagen. Die Bestätigung erfolgt durch Nennung des Wettbewerbskennzeichens durch die Zielbesetzung.
- 9.7.4** Nach Überfliegen der Ziellinie/des Zielkreises muss der Teilnehmer unverzüglich landen; ein zweiter Wertungsflug ist nicht zulässig.

9.8 Außenlandung

- 9.8.1** Nach einer Außenlandung (auch bei Landung auf einem Flugplatz mit anschließendem Rückschlepp/Eigenstart und Rückflug) ist der Teilnehmer verpflichtet, seine Landemeldung umgehend an die Wettbewerbsleitung zu übermitteln. Dabei ist mit anzugeben, welche Wendepunkte erreicht wurden und wo der genaue Landeort liegt (durch Angabe der nächsten Ortschaft und der Koordinaten).

Die Übermittlung erfolgt nach Vorgabe der Wettbewerbsleitung:

- Persönlich durch Helfer/Rückholer an das Wettbewerbsbüro, auf jeden Fall VOR dem Verlassen des Flugplatzes zur Rückholung
- Per SMS an eine von der Wettbewerbsleitung vorgegebene Tel.Nr. im Format:

[WBK] [Anzahl erreichter Wendepunkte] [Breite] [Länge]

Beispiel: LV 3 531013 0104209
GGMMSS GGGMMSS

- Telefonisch an eine vom Ausrichter vorgegebene Tel.Nr.

- 9.8.2** Nach einer Außenlandung auf einem Flugplatz ist Wiederstart zum Zwecke des Rückflugs erlaubt.
- 9.8.3** Der Abbruch des Fluges mittels virtueller Außenlandung wird als Außenlandung gewertet (siehe Ziffer 9.6.5).

9.9 Flugdokumentation

- 9.9.1** Nach einer Landung am Ziel oder nach Rückkehr von einer Außenlandung ist der Teilnehmer verpflichtet, seine komplette Dokumentation (mit **allen** Flugdateien des Primär-Systems des Wettbewerbstages) bei der Wettbewerbsleitung bzw. Auswertung abzugeben.

Sofern das Sekundär-System oder ein anderes mitgeführtes Instrument oder Gerät eine Funktion enthält, die das Fliegen ohne Sicht ermöglicht (s. Ziffer 4.1), müssen auch diese Flugdateien des Wettbewerbstages bei der Wettbewerbsleitung bzw. Auswertung mit abgegeben bzw. das Gerät zugänglich gemacht werden, damit überprüft werden kann, ob die Funktion während des gesamten Tages deaktiviert war.

Anstatt der Abgabe des GNSS-Flugrekorders (Primär-, Sekundär-/Backup-System) kann die Wettbewerbsleitung auch die Abgabe der Flugdatei incl. Sicherungs-Code (IGC-File) zur Validierung auf einem Datenträger (z.B. Flash-/SD-/CF-Card, USB-Stick, etc.) - beschriftet mit dem WB-Kennzeichen - zulassen oder auch sonstige Verfahren (wie z.B. Upload der Dateien an speziellen Eingabeplätzen) vorgeben. Details dazu sind in den Ausführungsbestimmungen, spätestens beim Eröffnungsbriefing bekannt zu geben.

Auf Anforderung muss der betreffende GNSS-Flugrekorder und/oder das Sekundär-/Backup-Gerät (mit allen Originaldateien des Wettbewerbstages) der Wettbewerbsleitung zum eigenen Transfer zugänglich gemacht werden bis die betreffende Tageswertung „Inoffiziell“ ist, in jedem Fall bis nach dem 1. Briefing des nächsten Wettbewerbstages.

- 9.9.2** Die Abgabe der Dokumentation muss so schnell wie möglich erfolgen; bei Landungen am Zielplatz spätestens 45 Minuten nach der Landung (Verzögerungen durch Nachlässigkeit können nach Kapitel 10 geahndet werden).

10 Regelwidrigkeiten

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

Unlautere Methoden zur Verschaffung eines Vorteils für sich oder andere sowie unwahre Angaben über eigene Tagesleistungen und Tagesleistungen anderer Segelflugzeugführer werden mit Disqualifikation geahndet. Sportlicher Betrug hat den sofortigen Ausschluss des Schuldigen vom Wettbewerb zur Folge. Dies gilt auch für das Mitführen von funktionsfähigen Instrumenten oder Geräten, die das Fliegen ohne Sicht ermöglichen oder das Brechen des Siegels (gleichgültig, ob manuell oder durch technisches Problem verursacht) (siehe Ziffer 4.1).

Sofern ein Trackingsystem zum Einsatz kommt, sind die gemäß der Vergaberegulation des Ausrichters ausgewählten Teilnehmer verpflichtet, dieses mitzuführen. Verweigerung verhindert einen gültigen Wettbewerbsstart für diesen Tag. Unterbrechung der Datenübertragung ohne nachweislichen technischen Defekt des Gerätes wird wie fehlende oder zu späte Abgabe von Informationen geahndet.

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

Die ADO, ihre Anhänge, die Verbotliste, die Beispielliste erlaubter Medikamente, der Standard für medizinische Ausnahmegenehmigungen incl. Antragsfristen sowie Ausnahmeanträge sind auf der DAeC-Homepage unter folgendem Link veröffentlicht: www.daec.de/anti-doping

Die Verantwortlichkeit aller teilnehmenden Piloten zur Einhaltung der Anti-Doping-Regeln bleibt auch mit dieser Information unberührt.

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

Bezugshöhe aller für Höhenverstöße relevanter Höhen (Überflug-/Luftraum-/Motorlaufhöhen/etc.) ist die mit dem QNH beim Start errechnete Höhe.

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

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

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

- 10.2** Bei Verstößen gegen diese Ordnung kann die Wettbewerbsleitung folgende Maßnahmen verfügen:

- Verwarnung (nur bei leichteren, nicht Sicherheitsrelevanten Verstößen);

anstelle von Verwarnungen beim 1. Verstoß wird am letzten Wettbewerbstag gleich die Regelung für den 2. Verstoß angewandt.

- Strafpunkte
- Ausschluss bzw. Disqualifikation von einem Wettbewerbstag
- Ausschluss bzw. Disqualifikation von mehreren Wettbewerbstagen
- Ausschluss bzw. Disqualifikation von der gesamten Meisterschaft

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

10.3 Strafpunktregelung

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

10.3.2 Gefährliches Fliegen und Nichteinhalten von Sicherheitsbestimmungen soll mindestens mit 50 Strafpunkten und maximal mit der Disqualifikation für den Tag bestraft werden.

10.3.3 Für **Überfliegen der Ziellinie** mit geringerer als der vorgeschriebenen Mindesthöhe oder für zu spätes Eindrehen auf die Ziellinie (nicht mind. 1 km davor) ohne daraus folgende Gefährdung kann die Wettbewerbsleitung bis zu 50 Strafpunkte vergeben.

Bei Vorgabe einer Mindesthöhe am Zielkreis (siehe hierzu Ziffer 9.7.2.2) gilt: Für **Überfliegen des Zielkreises** mit geringerer als der vorgeschriebenen Mindesthöhe erfolgt pro unterschrittenem Meter ein Abzug von zwei Punkten, jedoch maximal die Anzahl der erreichten Geschwindigkeitspunkte. Beim Überfliegen des Zielkreises mit geringerer als der „Minimumhöhe“ (Mindesthöhe minus 100m) werden keine Geschwindigkeitspunkte vergeben.

10.3.4 Bei Überschreiten einer für den Abflug festgelegten maximalen Höhe erfolgt pro überschrittenen Meter ein Abzug von 1 Punkt. Ein vorheriger gültiger Abflug wird berücksichtigt, wenn sich damit eine höhere Punktwertung ergibt.

Beim Überschreiten einer für den Abflug festgelegten maximalen Abfluggeschwindigkeit erfolgt pro überschrittenem km/h ein Abzug von 1 Punkt.

Bei Überschreitung einer vorher im Briefing festgelegten maximal zulässigen (sportlichen) Flughöhe erfolgt pro überschrittenen Meter ein Abzug von 1 Punkt.

10.3.5 Bei lateralem oder vertikalem Einflug in Lufträume, die Beschränkungen unterliegen und für den Wettbewerb gesperrt sind, gilt Folgendes:

- Beim 1. Verstoß während des Wettbewerbes endet der Flug am Einflugpunkt analog einer virtuellen Außenlandung
- Bei einem bereits geahndeten Verstoß führt jeder weitere Verstoß während des Wettbewerbes zur Disqualifikation des Teilnehmers für den betreffenden Wettbewerbstag.

Als Einflug gilt, wenn mindestens 1 FR-Aufzeichnungspunkt im gesperrten Luftraum aufgezeichnet ist oder wenn die Verbindungslinie von 2 aufeinander folgenden FR-Aufzeichnungspunkten durch den gesperrten Luftraum geht.

Die Wettbewerbsleitung kann aus Sicherheitsgründen zum Zwecke der Landung Flugplätze innerhalb sonst für den Wettbewerb gesperrter Lufträume

zulassen. Diese sowie ggf. einzuhaltende Verfahren müssen spätestens beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben werden. Abweichungen davon sind beim täglichen Briefing festzulegen.

Fliegen nach Sonnenuntergang (SS am Wettbewerbsflugplatz) führt zur Disqualifikation für den betreffenden Wettbewerbstag.

Die vorstehenden Regelwidrigkeiten werden auch nach einer virtuellen Außenlandung oder beim Rückflug nach Wiederstart geahndet.

10.3.6 Bei Ausfällen des Flugrekorders wird von der Zeit her nur die im Sporting Code angegebene 1 Minute akzeptiert. Bei einer Überschreitung der Ausfallzeit im unkritischen Streckenbereich entscheidet der Sportleiter über die Wertung. Sichergestellt werden muss dabei, dass sich der Teilnehmer nachweislich keinen Vorteil verschafft hat und Luftraumverletzungen eindeutig ausgeschlossen sind.

10.3.7 Der Luftraum außerhalb der Landesgrenzen der BRD gilt als "gesperrter Luftraum von GND – FL100". Ein Einflug wird entsprechend Ziffer [10.3.5](#) geahndet. Ausgenommen davon sind Lufträume, für die Sonderregelungen/Abkommen bestehen (z.Z. für POL, CZE, AUT) oder vereinbart wurden und wenn diese explizit für den jeweiligen Wettbewerb freigegeben wurden. Für die Landesgrenzen gilt die Darstellung in der für die Auswertung genutzten Luftraumdatei (siehe hierzu auch Ziffer 11.4.3). Die Landesgrenzen der BRD sind auf der DAeC-Website als Download verfügbar.

10.3.8 Für Behinderung des Startbetriebes, fehlende Meldungen oder zu späte Abgabe der Flugdokumentation kann die Wettbewerbsleitung bis zu 50 Strafpunkte vergeben.

10.3.9 Bei Überschreiten der Flügelspannweite in Standard-, 15 m-, 18 m- und Doppelsitzer-Klasse wird pro angefangenem Zentimeter 1 Strafpunkt pro Wertungsflug vergeben.

10.3.10 Bei Gewichtüberschreitung werden (außer Clubklasse, für die Ziffer 10.3.11 gilt) für den jeweiligen Wertungstag pro Kilogramm Übergewicht 2 Strafpunkte vergeben. Das Mehrgewicht an Ballast muss abgelassen werden.

10.3.11 Gewichtsüberschreitung in der Clubklasse
Konsequenz bei Verstößen nach stichprobenweisem Wiegen:

- Eine Messungenaugigkeit von 10 kg wird akzeptiert;
Überschreitung der Messungenaugigkeit:
 - erstmaliger Verstoß = Disqualifizierung vom Wettbewerbstag
 - zweiter Verstoß = Disqualifikation von der Meisterschaft

10.3.12 Strafpunkte Motorlaufnachweis

Für zu späten Beginn des Triebwerklaufs (also nach 2 min bzw. 20 min gemäß Ziffer 4.4) werden 10 Punkte pro angefangener Minute abgezogen, bei einem Triebwerklaufende >1 min pro angefangenen 30 sec 10 Punkte; im Wiederholungsfall multipliziert mit der Anzahl der Wiederholungen.

Bei Überschreitung einer vorgegebenen maximalen Motorlaufhöhe pro überschrittenem Meter ein Abzug von 1 Punkt. Bei einem Höhengewinn zwischen Triebwerklaufende und Triebwerkstart gemäß Ziffer 4.4 erfolgt pro Meter Höhengewinn ein Abzug von 1 Punkt.

Bei nicht erkennbarer ENL-Aufzeichnung kein gültiger Start.

10.4 Beschwerde

- 10.4.1** Eine Beschwerde ist als Antrag zur Untersuchung einer Angelegenheit zu verstehen. Bei Regelverstößen seitens der Wettbewerbsleitung oder eines oder mehrerer Teilnehmer(s) sowie bei organisatorischen Regelungen, mit denen ein Teilnehmer nicht einverstanden ist, kann eine Beschwerde, mündlich oder schriftlich, bei der Wettbewerbsleitung innerhalb der Einspruchsfrist eingelegt werden. Die gewünschte Klärung muss eindeutig als Beschwerde vorgetragen werden, damit diese als Beschwerde behandelt wird. Die Einspruchsfrist muss mindestens 12 Stunden betragen (am letzten Wettbewerbstag ggf. verkürzt auf bis 3 Stunden vor der Siegerehrung).
- 10.4.2** Die Wettbewerbsleitung erteilt dem Beschwerdeführer schnellstmöglich einen schriftlichen Bescheid und lässt sich dieses mit Datum und Uhrzeit bestätigen. Im Ausnahmefall (z.B. zur Vermeidung von Verzögerungen in der Vorbereitung und Abwicklung des Briefings und Einhaltung von Fristen) kann der Bescheid auch vorab mündlich gegeben werden, ist aber kurzfristig schriftlich nachzureichen.
- 10.4.3** Ist der Beschwerdeführer nach dieser Untersuchung noch immer nicht zufrieden gestellt, kann er einen Einspruch vorbringen. Dafür muss ihm ausreichend Zeit zur Verfügung gestellt werden (s. Ziffer [10.5.1](#))

10.5 Einspruch (Protest)

Dem Einspruch hat eine abgewiesene Beschwerde vorauszugehen.

- 10.5.1** Der Einspruch ist schriftlich bei der Wettbewerbsleitung einzulegen und schriftlich zu begründen. Er muss innerhalb von 12 Stunden nach dem Bescheid über eine Beschwerde erfolgen.
Am letzten Wettbewerbstag endet die Frist spätestens 2 Std vor der Siegerehrung. Ist dies nicht sicherzustellen, muss die Siegerehrung verschoben werden (siehe hierzu auch Ziffer 10.5.4).
Zu diesem Zeitpunkt enden auch alle evtl. noch nicht ausgelaufenen Einspruchsfristen.
- 10.5.2** Die Wettbewerbsleitung hat den Einspruch unverzüglich der Jury zur Entscheidung zuzuleiten.
- 10.5.3** Mit dem Einspruch hat der Betroffene eine Einspruchsgebühr in Höhe von 300,00 EUR einzuzahlen. Sie verfällt, wenn der Einspruch als unbegründet zurückgewiesen wird. Über die Verwendung entscheidet die Wettbewerbsleitung in Absprache mit der BuKo SF.
- 10.5.4** Die Entscheidung über einen Einspruch trifft die Jury innerhalb 24 Stunden, am letzten Wettbewerbstag bis 1 Stunde vor der Siegerehrung.
- 10.6** Beschwerden oder Einsprüche gegen bekannte Regeln (z.B. vorliegende Wettbewerbsordnung, Ausschreibung oder Ausführungsbestimmungen) sind nicht zulässig.

11 Wettbewerbsleitung und Jury

- 11.1** Die Wettbewerbsleitung besteht aus dem Wettbewerbsleiter und dem Sportleiter. Diese dürfen bei Deutschen und Qualifikationsmeisterschaften nicht gleichzeitig Teilnehmer in diesem Wettbewerb sein.
- 11.2** Die Jury besteht aus dem Vorsitzenden und zwei Beisitzern. Mitglieder der Jury dürfen nicht in der Wettbewerbsleitung oder als ihre Berater tätig und auch nicht Teilnehmer sein.
Es sollte gewährleistet werden, dass jeweils mindestens ein Jurymitglied an den Wettbewerbstagen anwesend ist.
Für Deutsche Meisterschaften muss die Jury entsprechend der Richtlinie der BuKo SF besetzt und durch sie genehmigt werden.
- 11.3** Der Wettbewerbsleitung kann beratend zur Verfügung stehen: der meteorologische Berater, der Leiter der Auswertung, ein Flugsicherheitsinspektor, je teilnehmender Klasse ein gewählter Sprecher der Teilnehmer und das Sicherheitskomitee.

Es können Aufgaben in Personalunion wahrgenommen werden.

11.4 Aufgaben der Wettbewerbsleitung

11.4.1 Der **Wettbewerbsleiter** ist die oberste Instanz in allen Organisations- und Verwaltungsfragen des Wettbewerbs. Ihm obliegt die organisatorische Vorbereitung des Wettbewerbs. Er ist verantwortlich für die Einhaltung der gesetzlichen, behördlichen und DAeC-Vorschriften und stellt sicher, dass das Notfalltelefon ständig erreichbar ist und evtl. notwendige Maßnahmen sofort eingeleitet werden. Er repräsentiert den Wettbewerb nach außen und leitet die täglichen Briefings. Der Wettbewerbsleiter kann Aufgaben verantwortlich delegieren.

11.4.2 Für den sportlichen Ablauf des Wettbewerbs ist ausschließlich der **Sportleiter** verantwortlich. Er erstellt die Tagesaufgabe, klärt die Flugsicherungsbelange und gibt sie im Briefing bekannt. Die Wertung wird von ihm bestätigt (mit Datum und Uhrzeit) und schnellstmöglich bekannt gegeben. Er entscheidet über Regelwidrigkeiten und gibt diese mit der Wertung bekannt.

11.4.3 Der **Leiter der Auswertung** mit seinen Helfern kontrolliert die ordnungsgemäße Durchführung der Wertungsflüge. Er stellt im Auftrag des Sportleiters die Flugleistungen fest und sorgt für die Erstellung der Punktetabellen. Er organisiert die Zeitnahme bei Anflügen, er sorgt für die Annahme der Außenlandemeldungen und für die korrekte Auswertung. Er hat spätestens zum Eröffnungsbriefing die endgültige Datei für den Luftraum des Wettbewerbes, nach der ausgewertet wird, im „Open Air“-Datenformat sowie die Wendepunktdatei zur Verfügung zu stellen. Änderungen in der Datei nach dem Eröffnungsbriefing dürfen nur in Ausnahmefällen und nach Rücksprache mit der Jury erfolgen und müssen den Teilnehmer nachweislich rechtzeitig vor dem nächsten Wettbewerbsflug zur Verfügung gestellt werden.

- 11.4.4** Dem **Meteorologen** obliegt die Flugwettervorhersage für die Erstellung der Tagesaufgaben. Er führt beim Briefing die Flugwetterberatung durch und beobachtet die Wetterentwicklung.
Bei gravierenden Wetteränderungen – insbesondere während eines Wertungsfluges - informiert er unverzüglich den Sportleiter.
- 11.4.5** Der **Startleiter** sowie das übrige technische und Verwaltungspersonal erfüllen ihre Aufgaben nach den Weisungen der Wettbewerbsleitung.
- 11.4.6** Die **Sprecher der Teilnehmer** (Pilotensprecher) vertreten die Interessen der Teilnehmer und Mannschaften. Sie haben gemeinsam oder allein Vorschlagsrecht bei den Beratungen der Wettbewerbsleitung. Ein Stimmrecht steht ihnen nicht zu. Sie nehmen keine organisatorischen Aufgaben im Wettbewerb wahr.

11.5 Sicherheitskomitee

Die Wettbewerbsleitung muss ein Sicherheitskomitee bilden, das aus mindestens dem Verantwortlichen für Flugsicherheit oder einem Jurymitglied (zugleich Vorsitzender) und je einem Segelflugzeugführer der beteiligten Klassen besteht. Die Segelflugzeugführer in diesem Komitee sind von den Teilnehmern ihrer Klasse zu wählen; es können auch die Sprecher der Teilnehmer sein.

Es ist Aufgabe des Sicherheitskomitees, Beschwerden über mangelhaftes Flugverhalten entgegenzunehmen und zu untersuchen. Das Komitee hat keinerlei Disziplinargewalt, darf aber Segelflugzeugführer rügen und ist verpflichtet, die Wettbewerbsleitung zu beraten, wenn ein Teilnehmer wiederholt gegen die guten Sitten des Verhaltens im Luftraum verstößt.

Anmerkung: Sofern ein Betroffener/Beteiligter auch Mitglied im Sicherheitskomitee ist, benennt/beruft der Vorsitzende einen Vertreter aus dessen Klasse.

Die Aufstellung eines **Sicherheits-Briefkastens** wird empfohlen. Hier soll den Teilnehmern ermöglicht werden, anonyme Sicherheitsbedenken zu äußern. Der Briefkasten darf nur vom Verantwortlichen für Flugsicherheit oder dem Jurymitglied im Sicherheitskomitee geöffnet werden.

11.6 Aufgaben der Jury

Die Jury berät und entscheidet über Einsprüche nach Anhörung aller Betroffenen. Die Beratung der Jury kann auch im Rahmen einer Telefon-/Videokonferenz oder auf elektronischem Wege erfolgen. An den Beratungen der Jury können Nichtmitglieder nur auf Einladung teilnehmen. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig und nicht anfechtbar. Sie sind schriftlich zu begründen und innerhalb 24 Stunden nach Eingang des Einspruchs den Teilnehmern mitzuteilen, sofern nicht triftige Gründe dem entgegenstehen.

Entscheidungen der Jury dürfen nur ein Pro oder Kontra auf Basis der gültigen Wettbewerbsregeln zum Gegenstand des Einspruches haben. Nachträgliche Korrekturen der Regeln oder der Ausführungsbestimmungen sind unzulässig. Bei Stimmgleichheit entscheidet der Vorsitzende.

Die Jury bestätigt nach Erledigung aller eventuell anhängiger Beschwerden und Einsprüche, frühestens jedoch nach Ablauf der Einspruchsfrist für die letzte Wertung und vor der Siegerehrung die Endergebnisse, die damit endgültig sind, und teilt dies schriftlich der Wettbewerbsleitung mit.

12 Siegerehrung

- 12.1** Den Abschluss der Segelflugmeisterschaften bildet die Siegerehrung. Sie sollte am Vormittag nach dem letzten Wettbewerbstages stattfinden. Die Anwesenheit aller Teilnehmer ist Pflicht. Nichterscheinen wird als unsportliches Verhalten angesehen.

Befreiungen von der Siegerehrung aus dringenden Gründen kann die Wettbewerbsleitung erteilen.

- 12.2** Bei der Siegerehrung sind die endgültigen Ergebnisse der Meisterschaft bekannt zu geben.

- 12.3** Sieger in jeder Klasse sind die Segelflugzeugführer mit der höchsten Gesamtpunktzahl in ihrer Klasse, die sich aus der **Addition der Punkte für jeden Wettbewerbstag** errechnet. Dem Sieger einer Klasse bei Deutschen Segelflugmeisterschaften wird der Titel „*Deutscher Segelflugmeister*“ verliehen (siehe Kapitel 3), wenn die Voraussetzungen gemäß Ziffern 2.1 und 5.1 erfüllt sind, und der Wanderpokal für den betreffenden Meistertitel überreicht.

Erringt jedoch ein Teilnehmer außer Konkurrenz (Gast) den Siegertitel, so wird der punkthöchste, ordentliche Teilnehmer (gemäß Ziffer 2.1) Segelflugmeister seiner Klasse.

- 12.4** Auf Grundlage der Wertungslisten wird bei Deutschen Segelflugmeisterschaften die **neue Nationalmannschaft** ermittelt (gem. Anlage A).

Die Mitglieder der jeweiligen Segelflug-Nationalmannschaft werden vorgestellt, vorbehaltlich der Bestätigung durch die BuKo SF.

13 Wertungsverfahren für Punktwertung

13.1 Allgemeines

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

13.2 Bezeichnungen und Formelzeichen

- P_{\max} = Maximale Punktzahl für die beste Tagesleistung (vor Gewichtung mit dem Tagesfaktor f)
- N = Anzahl aller Teilnehmer mit einem gültigen Wettbewerbsstart (Schlepp oder Eigenstart), auch wenn dann nicht abgeflogen
- $n1$ = Anzahl der Teilnehmer mit einer korrigierten Wertungsdistanz d_c von mindestens 100 km
- $n2$ = Anzahl der Teilnehmer schneller als $2/3$ der größten Geschwindigkeit V_o
- f = Tagesfaktor
- I = Index des jeweiligen Flugzeuges nach vom DAeC festgelegter Indexliste
- I_{\min} = Niedrigster Index aller teilnehmenden Flugzeuge der Klasse
- H = Handicapfaktor eines Teilnehmers, wenn angewandt (s. Ziffer 13.3); sonst $H=1$
- T_o = Wertungszeit des Tagessiegers; bei Gleichstand V_o die kürzere Zeit (bei AAT unter Beachtung Ziffer 7.2.2b)
- V_o = höchste korrigierte Wertungsgeschwindigkeit des Tages (v_c) in km/h
- v = Wertungsgeschwindigkeit des Teilnehmers in km/h
- v_c = korrigierte Wertungsgeschwindigkeit des Teilnehmers (v_c) in km/h
- D_o = Größte korrigierte Wertungsdistanz (d_c) in km
- d = Wertungsdistanz des Teilnehmers in km
- d_c = korrigierte Wertungsdistanz des Teilnehmers in km
- P_{vm} = maximal mögliche Geschwindigkeitspunkte
- P_v = Punktzahl des Teilnehmers für die Geschwindigkeit
- P_{dm} = maximal mögliche Distanzpunkte
- P_d = Punktzahl des Teilnehmers für die Strecke
- P = Tages-Punktzahl des Teilnehmers

Erläuterung: „korrigiert“ bedeutet nach Anwendung eines Handicapfaktors

13.3 Handicap

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

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

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

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

13.4 Wertungstag

13.4.1 Die Bedingungen für einen Wertungstag sind erfüllt, wenn jedem Teilnehmer in der jeweiligen Klasse eine Startgelegenheit geboten wurde und wenn mindestens 25 % der Teilnehmer mit einem gültigen Start (nicht Abflug!) eine Mindestdistanz von 100 km erzielen (**nach** Anwendung eines eventuellen Handicaps).

13.4.2 Die Höchstzahl der zu vergebenen Punkte P_{\max} (ohne Gewichtung mit dem Tagesfaktor f) ist der **geringste der drei Werte**:

$$P_{\max} = 1000 \quad \text{oder}$$

$$P_{\max} = (5 \times D_0) - 250 \quad \text{oder}$$

bei Geschwindigkeitswertung aufgrund von „Ziellandern“ auch
 $P_{\max} = (400 \times T_0) - 200$

Die maximale Punktzahl für den Tag ist kleiner als 1000, wenn die Aufgabe bzw. die maximal gewertete Strecke kleiner als 250 km ist oder die Wertungszeit des Tagessiegers weniger als 3 Stunden beträgt.

13.4.3 Die addierten Distanz- und Geschwindigkeitspunkte werden mit dem **Tagesfaktor f** multipliziert, um die Tages-Punkte P zu ermitteln. Diese (mit dem Tagesfaktor f gewichteten) Tages-Punkte P bestimmen die Wertung für den Tag.

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

Die erzielten Punkte werden durch den Tagesfaktor f reduziert, wenn weniger als 80 % der an dem Tag gestarteten Teilnehmer weiter als „korrigierte“ 100 km fliegen.

13.5 Wertung von Geschwindigkeitsaufgaben (RT / AAT)

Tagesparameter:

$$\text{Maximale Geschwindigkeitspunkte: } P_{vm} = \frac{2}{3} (n_2 / N) \times P_{\max}$$

$$\text{Maximale Distanzpunkte: } P_{dm} = P_{\max} - P_{vm}$$

Geschwindigkeits- und Distanzpunkte für

a) jeden Zielländer:

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

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

$$P_d = P_{dm}$$

b) jeden Außenländer:

$$P_v = 0$$

$$P_d = P_{dm} \times (d_c/D_o)$$

Tages-Punkte für jeden Teilnehmer:

$$P = f \times (P_v + P_d)$$

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

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

13.6 Strafen

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

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