

### DEFINITION DER ABFLUGLINIE, ABFLUGZYLINDER, WENDEPUNKTE, ZIELLINIE

Der SM Organisator definiert die Abflug-, Wende- und Zielpunkte durch eine Liste mit den entsprechenden Polarkoordinaten. Diese Liste ist den teilnehmenden Piloten mindestens 20 Tage vor SM-Beginn möglichst in elektronischer Form (Diskette, Internet etc.) bekannt zu geben.

#### 1. Abfluglinie für Renn- und Geschwindigkeitsaufgaben (AST-Aufgaben, AAT-Aufgaben)

Die Abfluglinie durch den Abflugpunkt verläuft rechtwinklig zum Abflugkurs auf den ersten Wendepunkt und ist 10 km breit (+/- 5 km zum definierten Abflugpunkt). Es sind genügend Abfluglinien vorzusehen, damit alle Klassen getrennt abfliegen und auch die verschiedenen Wettersituationen berücksichtigt werden können.

Die Abfluglinie muss in der vorgeschriebenen Richtung überflogen werden. Wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass der Teilnehmer nach der Abflugfreigabe für seine Klasse einen gültigen Abflug hatte, wird ein solcher trotzdem anerkannt, wenn der Pilot nach der Öffnung des Abfluges innerhalb 500m von der Abfluglinie entfernt war. Strafpunkte im Grenzbereich siehe Anhang 2. Die Konkurrenzleitung kann die Abflughöhe aus Sicherheitsgründen (Wolkenhöhe) begrenzen. Die maximale Abflughöhe darf dann aber mindestens 2 Minuten vor einem gültigen Abflug nicht mehr überschritten werden. Höhenverletzungen werden nach Anhang 2 bestraft. Zeittoleranz gibt es keine!

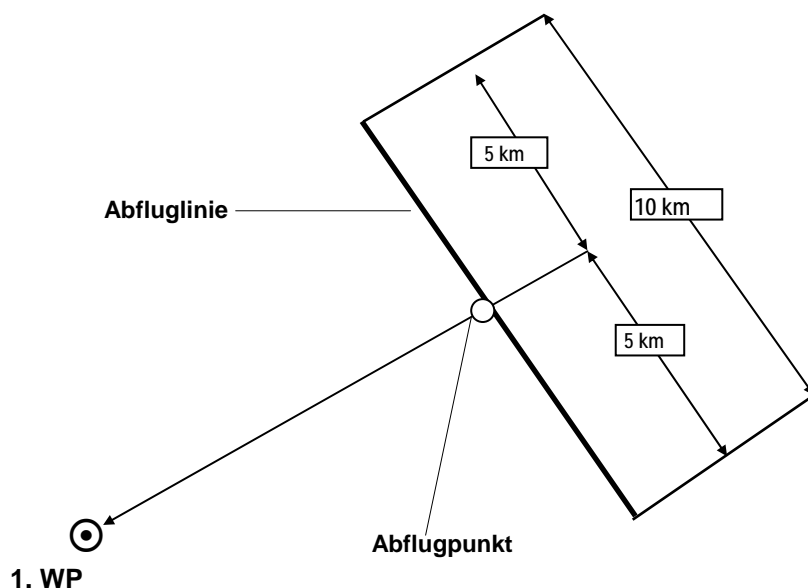
Die Abfluglinie wird normalerweise frühestens 15 min. nach dem Klinken des letzten Piloten der entsprechenden Klasse geöffnet.

Bei kritischem Wetter ist die Konkurrenzleitung befugt die Abfluglinie nicht oder später zu öffnen. Ist sie jedoch einmal geöffnet, kann durch die Konkurrenzleitung die Konkurrenz nicht mehr abgebrochen werden, ausser bei unvorhersehbaren Ereignissen, z.B. einem Unfall. Die Öffnung wie auch die Schliessung der Abfluglinie wird durch die Konkurrenzleitung per Funk übermittelt.

Die Zeit zwischen Öffnung und Schliessung ist auf dem Aufgabenblatt festgehalten und kann durch die Konkurrenzleitung nachträglich nicht mehr verändert werden. Es können beliebig viele Abflüge gemacht werden. Der letzte korrekte Abflug wird für die Konkurrenz gewertet. Die Aufgabe darf 2x abgeflogen werden, dabei zählt der bessere Flug. Für Abflüge nach Schliessung der Linie gilt die Schliesszeit.

Zur Zeitmessung wird der letzte Fix vor der Linie sowie der erste nach der Linie verwendet und zur Linie interpoliert. Es wird auf 1 Sekunde gerundet.

Beispiel:



## 2. Wendepunkte für AST-Aufgaben

Die Wendepunkte sind definiert durch einen Zylinder mit 0,5 km Radius (Beer-Can). Für eine gültige Umrundung muss mindestens 1 Loggerfix im Zylinder liegen, oder die Verbindungslinie zweier aufeinander folgender Fix muss den Zylinder schneiden. Strafpunkte im Grenzbereich siehe Anhang 2.

## 3. Wendepunktgebiete für AAT-Aufgaben

Die Wendepunkte sind definiert durch einen Zylinder mit einem durch die Konkurrenzleitung zu bestimmendem Radius (Beer-Can). Für eine gültige Wertung des Gebietes muss mindestens 1 Loggerfix im Zylinder liegen, oder die Verbindungslinie zweier aufeinander folgender Fix muss den Zylinder schneiden. Strafpunkte im Grenzbereich siehe Anhang 2.

## 4. Ziellinie für AST-Aufgaben und AAT-Aufgaben

Die Ziellinie durch den Zielpunkt verläuft als Geländelinie und ist 1km breit (+/- 0,5 km zum definierten Zielpunkt).

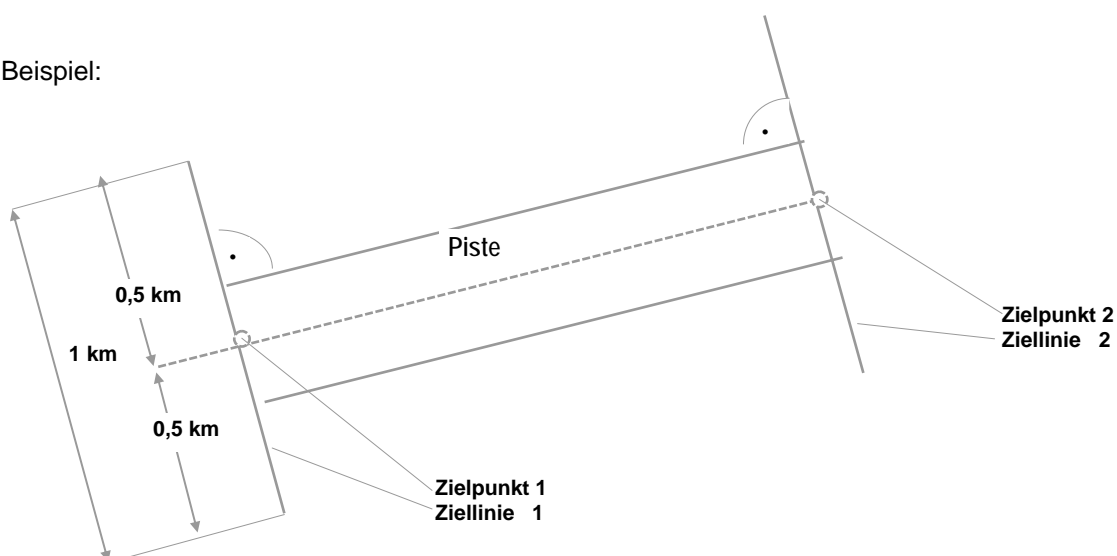
Die Ziellinie muss in der vorgeschriebenen Richtung überflogen werden. Für die Ziellinie gibt es horizontal keine Toleranz.

Normalerweise ist die Ziellinie je nach Anflugrichtung so zu wählen, dass ein auf dem Zielflugplatz regulär gelandetes Flugzeug die Ziellinie in jedem Fall überfliegen, bzw. überrollt hat. Die Ziellinie ist also maximal 50 m nach Flugplatzanfang (je nach Anflugrichtung vom letzten Wendepunkt) zu legen. Wenn die Ziellinie auf dem Wettbewerbsflugplatz liegt, wird ein Segelflugzeug, das auf dem Wettbewerbsflugplatz landet ohne die Ziellinie zu überfliegen oder zu überrollen, behandelt als ob es das Ziel erreicht hätte. Als Zielzeit erhält es die Zeit, zu der es am Boden zum Stillstand kam zuzüglich 5 Minuten.

Als Zielpunkt ist ein Punkt auf der Pistenmittellinie zu nehmen, damit neben der Direktlandung links oder rechts auch noch ein vernünftiger Überflug gemacht werden kann. Wenn geografische oder andere Gegebenheiten eine Ziellinie ausserhalb des Flugplatzes verlangen, ist eine vorgängige Einwilligung des Vorstandes SFVS notwendig. In diesem Fall verläuft die Ziellinie durch einen Zielpunkt mit dazugehöriger Zielpunkthöhe (in der Regel deutlich über der Geländehöhe) rechtwinklig zum Anflugkurs vom letzten Wendepunkt. Das Unterfliegen der Zielpunkthöhe wird gemäss Strafpunktecatalog (Anhang 2) geahndet. Wenn die Ziellinie nicht auf dem Wettbewerbsflugplatz liegt, hat die Konkurrenzleitung bei der Einholung der Bewilligung des Vorstandes zu beantragen, wie Flugzeuge zu behandeln sind, die auf dem Wettbewerbsflugplatz landen ohne die Ziellinie zu überfliegen oder zu überrollen.

Zur Zeitmessung werden der letzte Loggerfix vor dem Überflug sowie der erste Fix nach dem Überflug genommen und zur Ziellinie interpoliert und auf eine Sekunde gerundet.

Beispiel:



**STRAFPUNKTEKATALOG**

<b>Vorfall</b>	<b>erstmals</b>	<b>folgende</b>	<b>Maximalstrafe</b>
		N = Nummer der Vorfälle (inkl. 1.)	
<b>Fehler am Wendepunkt / Wendepunktgebiet</b>			
Weniger als 0.5km von der Grenze des Wendepunktzylinders oder Wendepunktgebietes	50	50	50
Mehr als 0.5km von der Grenze des Wendepunktzylinders oder Wendepunktgebietes	Wendepunkt ungültig	Wendepunkt ungültig	Wendepunkt ungültig
<b>Zu hohes Abfluggewicht</b>			
Wenn Abfluggewicht grösser als zulässig	2 Pt./kg	N x 2 Pt./kg	
<b>Fehler bei der Startlinie</b>			
Zwischen 0 und 0.5km Entfernung von der Startlinie	50	50	50
Mehr als 0.5km von der Startlinie	Kein gültiger Start	Kein gültiger Start	Kein gültiger Start
<b>Falsche, zu späte oder fehlende Information</b>			
Loggerwechsel ohne Mitteilung an Konkurrenzleitung	10	20	25
Logger-Intervallzeit zwischen 2 Fix > 10 s	Warnung	10	25
Abgabe der Flugdokumentation später als 45 min. nach Ldg.	Warnung	10	25
Bei unvollendeten Renn- oder Geschw. Aufgaben: Falsche oder fehlende Angaben der erreichten Wendepunkte	Warnung	10	25
Keine Abgabe der Aussenlandemeldung vor Wegfahrt der Rückholmannschaft	Warnung	10	25
<b>Gefährliches Fliegen</b>			
Wolkenflug	100	Tag Disqual.	Disqual.
Zu frühes oder zu spätes Klinken	Warnung	(N-1) x 25	Disqual.
Aufziehen vor dem Klinken	Warnung	Tag Disqual.	Disqual.
Zu tiefer Überflug (exkl. Direktlandung) bei Ziellinie am Boden	Warnung	(N-1) x 25	Disqual.
Überflug: Unkorrekte Volte	Warnung	(N-1) x 25	Disqual.
Landung: Unkorrekte Volte	Warnung	(N-1) x 25	Disqual.
Landung: Falsche Richtung (exkl. Direktlandung)	Warnung	(N-1) x 25	Disqual.
Landung später als gesetzlich zugelassen (def. am Briefing)	10 Pkt./Min	Tag Disqual.	Disqual.
Gefährliches und aggressives Fliegen im Pulk:		nach Ermessen der Konkurrenzleitung	
<b>Von der Konkurrenzleitung definierte Höhen</b>			
Höhe: Es wird eine Messtoleranz von 10m angewendet			
Über-/Unterschreiten der Höhenlimiten: <100 m	1 Pt./1m	N Pt./1m	Tag disqual.
Über-/Unterschreiten der Höhenlimiten: >100 m	Ldg. am Punkt	Ldg. am Punkt	Tag disqual.
<b>Abflug- und Zielankunftshöhen</b>			
Höhe: Es wird eine Messtoleranz von 10m angewendet			
Über-/Unterschreiten der Höhenlimiten: <100 m	1 Pt./1m	N Pt./1m	Tag disqual.
Über-/Unterschreiten der Höhenlimiten: >100 m	Abflug- / Ziellinie nicht überflogen		
<b>Luftraumverletzungen</b>			
Achtung: bei Luftraumverletzungen gilt Nulltoleranz (ausser der Messtoleranz)			
Höhe: Es wird eine Messtoleranz von 10 m angewendet			
Lage: Es wird eine Messtoleranz von 30 m angewendet			
Luftraumverletzungen:	Ldg. am Punkt	Ldg. am Punkt	Tag disqual.
<b>Betrug oder Fälschung von Dokumenten</b>			
Betrug oder Fälschung von Dokumenten	Disqual.	Disqual.	Disqual.
<b>Andere Vergehen</b>			
Erhalten externer Hilfe von Nicht -Wettbewerbspiloten	Tag Disqual.	Disqual.	Disqual.
Fliegen unter Alkohol oder Drogen	Tag Disqual.	Disqual.	Disqual.
Positive Doping Kontrolle:	Sanktionen gemäss FAI/SwissOlympic Ass.		
Andere, hier nicht definierte Vergehen	nach Ermessen der Konkurrenzleitung		

### **LUFTRAUMBESTIMMUNGEN**

In der Schweiz wird der Luftraum immer knapper für den Wettbewerbssegelflug. Aus diesem Grund werden gegenüber den internationalen Regeln Möglichkeiten zum Nutzen von verschiedenen Lufträumen geschaffen.

#### **Grundsatz**

Die Konkurrenzleitung gibt die am Flugtag benutzbaren Lufträume am Briefing schriftlich bekannt (auf dem Aufgabenblatt oder auf einem Beiblatt). Bei der Verwendung der untenstehenden Lufträume müssen die Benützungsbedingungen gemäss den offiziellen Publikationen von allen Teilnehmern befolgt werden. Die Verantwortung dafür trägt jeder Pilot selbst.

Die Konkurrenzleitung und die Teilnehmer sind sich bewusst, dass bei einer deutlich massgebenden Behinderung eines Konkurrenten allenfalls in einer oder mehreren Klassen der Tag annulliert werden muss. Die Behinderung muss vom betroffenen Piloten schriftlich dokumentiert werden.

#### **TSA für Segelflugzeuge**

Aktive TSA für Segelflugzeuge der TMA Genève und Zürich sind frei benutzbar. Sie werden normalerweise von den dafür zuständigen Flugplätzen aktiviert.

Funkverfahren:

- Glider ATIS/INFO abhören
- Hörbereitschaft auf der vorgeschriebenen Frequenz in den TSAs.

#### **Militärische HX-Räume (CTR BUO, CTR & TMA DÜB, EMM, MEI, PAY)**

An Wochenenden und allg. Feiertagen stehen die militärischen HX-Räume meistens zur Verfügung. Die Konkurrenzleitung klärt am letzten Arbeitstag vor dem betroffenen Wochenende die geplanten militärischen Aktivitäten ab. Sind keine geplant können die entsprechenden Räume frei benützt werden.

Funkverfahren:

- Aufruf auf vorgeschriebener Frequenz
- In den HX-Räumen Hörbereitschaft aufrecht erhalten

#### **Militärische CTR mit dem Status MIL ON/OFF (ALP)**

Die militärischen CTR mit dem Status MIL ON/OFF sind ausserhalb der Militärflugdienstzeiten frei benutzbar. Ausnahmen sind im NOTAM publiziert.

Keine besonderen Funkverfahren.

#### **Temporäre militärische TMA (ALP, BUO, LOC, SIO)**

Temporäre militärische TMAs werden per DABS und NOTAM aktiviert. Sie sind ausserhalb der publizierten Aktivierungszeiten frei benutzbar.

Keine besonderen Funkverfahren.

#### **CTR am Austragungsort**

Liegt der Flugplatz des Austragungsortes innerhalb einer CTR legt die Konkurrenzleitung die Verfahren für Start und Landung sowie Start- und Ziellinienüberflüge nach Absprache mit der lokalen Flugsicherung fest.

Funkverfahren:

- Gemäss spezieller Vereinbarung mit der lokalen Flugsicherung.

#### **Andere kontrollierte Lufträume (z.B. CTR les Eplatures)**

Lufträume, für die mit hoher Wahrscheinlichkeit mit einer Durchflugfreigabe gerechnet werden kann, können von der Konkurrenzleitung im Einzelfall zur Benutzung freigegeben werden.

Funkverfahren:

- Bei der zuständigen Stelle Freigabe einholen oder spezielle Verfahren nach Angaben der Konkurrenzleitung anwenden.

INDEXLISTE DAeC

NOMBRE INDEXE DAeC

Vergleichszahlen für die Bewertung von Leistungssegelflügen

Chiffres comparatifs pour la cotation des vols de compétition

Ausgabe / Edition 2012

Segelflugzeug- und Motorseglermuster	Index	Segelflugzeug- und Motorseglermuster noch Clubklasse	Index
<b>Offene Klasse</b>			
Eta; NimEta; EB 29 .....	125	Mü 22b .....	95
Nimbus 4 / 4M / 4T; ASW 22BL / BLE; EB 28 .....	124	Astir CS Top; Elfe ohne EZ; Phöbus A; Silent 2; TST-10 Atlas / M; VSO-10 C .....	94
ASH 25 / E / M ≥ 26m; ASH 25 EB 28; ASW 22 B / BE; Nimbus 4D / M / T .....	123	Apis WR; Astir CS Jeans; Carat .....	93
ASH 25 / E / M; LAK 20T 26m; Nimbus 3 / M / T 25,5m .....	122	ASK 23; fs 25; Kiwi; Phönix .....	92
AS 22-2; ASH 31 / Mi 21m; ASW 22 / E 24m; Nimbus 3 / T 24,5m .....	121	G 102 Club Astir .....	91
Antares 20m; LAK 20T 23m; LF 20 20m; Nimbus 3D / M / T .....	120	Std. Austria SH1; SZD 51 Junior; Zugvogel IIIb .....	90
ASW 22 22m; Nimbus 3 22,9m .....	119	ASK 18; Foka; Geier; H 101 Salto; PIK 16 Vasama; Pilatus B4 mit EZ; SB 5 e; SF 27 B; Std. Austria SH; Zugvogel III a .....	88
Glasflügel 604/24m; LS 5; SB 10 .....	118	Greif II; M-25; Pilatus B4 ohne EZ; SB 5 a / b / c; SF 27 A / MA; SF 30; SIE 3; Solo L 33; Std. Austria; SZD 30 Pirat; VT-16 Orlic; VT-116 Orlic 2; Zugvogel I / II / IV .....	86
ASW 17 .....	115	Ka 6 E; Ka 10; PW 5 .....	85
Glasflügel 604; Kestrel 22m; LAK 12; Nimbus 2 / b / c / M; Kestrel .....	114	Alpin / T; H 30; Lambada UFM-15; Silent AE-1 / pure; Silent Club / pure .....	84
Jantar 2 / b .....	113	SF 26 .....	83
Jantar 19m; Kestrel 19m .....	112	ASK 14; Ka 6; Lambada UFM-13; SZD 22 Mucha Std. ; Sagitta; SFS 31 .....	82
ASW 12; DG 500+505 / M 22m; Stemme S 10 / VT .....	110	Duo Banjo; Mucha; LCF II; Weihe 50 .....	80
B 13 .....	109	L-Spatz; Lunak LF 107 .....	78
Mü 27 .....	106	Swift S-1 .....	77
<b>18m Klasse</b>			
ASG 29 18m; JS 1 Relevation; Ventus 2cxa 18m .....	119	Banjo; Ka 8; Minimoa .....	76
Antares 18S / T; ASH 31 Mi 18m; DG 800/808 18m; HPH 304 / S Shark; LF20 18m; LS 10 18m; SB 14; Ventus 2c / M / T 18m .....	118	AV 36; RF 4; Spatz 13m .....	74
ASH 26 / E; LAK 17 18m; LS 6 18m; LS 9 .....	117	Piccolo .....	68
DG 600 / M 18m; LS 6 17,5m .....	116	Rhönspërber .....	62
Ventus / bT / cM / cT 17,6m .....	115	Rhönbussard .....	60
ASW 28 / E 18m; Discus 2 / T 18m; LAK 19 18m; LS 8 / T 18m .....	114	Grunau Baby; Ka 1 / 3 / 4 .....	54
DG 600 / M 17m; Ventus / bT 16,6m .....	113	<b>Doppelsitzer Klasse</b>	
ASW 20 16,6m; Glasflügel 304 17m; Glasflügel 304CZ 17,4 m .....	112	Arcus / E / M / T .....	114
ASW 20 Top 16,6m; Kestrel 17m .....	110	LS 11; Duo Discus XL .....	111
DG 200 17m; DG 400 17m; LS 3 17m; Mosquito 17m .....	109	DG 1000 20m; Duo Discus / T .....	110
BS 1; D 36; Diamant 18m .....	108	fs 33 .....	109
Cobra 17m; Std. Libelle 17m .....	100	Calif A 21 / -SJ; Janus C / CM / CT mit EZ .....	108
<b>15m Klasse</b>			
Diana 2; LAK 17 15m; LS 10 15m; Ventus 2 / ax; Ventus 2 cM / cT 15m .....	114	B 12; DG 1000 18m; Janus C / CM / CT ohne EZ .....	106
ASG 29; ASW 27; DG 800/808 15m .....	113	DG 500 / M 20m; DG 505 / M 20m; DG 505 M Orion 20m .....	104
SZD 56 Diana .....	112	Janus 18,2m .....	102
LS 6 .....	111	DG 500/505 Trainer mit EZ; DG 505 6 Orion .....	100
ASW 20; DG 600 / M; Glasflügel 304 / CZ; Ventus 1; Ventus b / bT / cM 15m .....	110	fs 31; Taurus; Twin III 20m .....	99
ASW 20 Top; SB 11; fs 32 .....	108	AFH 22; DG 500/505 Trainer ohne EZ, Silence E 75 .....	98
DG 200; DG 400; LS 3 / a; Mini Nimbus; Mosquito .....	107	Twin III .....	97
D 40 .....	106	G 103 Twin III / SL .....	95
Speed Astir II .....	105	Twin Astir mit EZ .....	94
Pik 20B .....	102	ASK 21 / Mi; G 103 Twin II; Twin Astir Trainer ohne EZ .....	92
LS 2 .....	100	SF 34 mit EZ .....	87
<b>Standardklasse</b>			
ASW 28; Discus 2 / a / T; LAK 19 15m; LS 8 .....	108	PW 6; SF 34 ohne EZ .....	86
AK 8; ASW 24 / E; Discus / bM / bT; Genesis; LS 7 WL .....	107	SZD 50 Puchacz; IS 28 B2 .....	84
<b>Standard-/Clubklasse</b>			
LS 7; SZD 55 .....	106	Bergfalke IV; Condor IV; Kranich III; L23 Super Blanik 18,2 m .....	80
DG 300 WL; DG 303; LS 4 WL .....	105	ASK 13 .....	79
AFH 24; DG 300; Glasflügel 304C; LS 4 .....	104	Ka 2 B; Ka 7; L13 Blanik; L23 Super Blanik; Pipistrel Sinus; RF 10; RF 5 B; SF 28A .....	78
<b>Clubklasse</b>			
PIK 20 D / E .....	104	ASK 16; Bergfalke III; Bocian; IS 28 M; Ka 2; Kranich II; SZD-45 A .....	76
Falkon; LS 3 Std.; SB 12 .....	103	Puchatek .....	75
AK 5; Cirrus B 18,34m; DG 300 ohne EZ; Pegase .....	102	Bergfalke II; RF 5; SF-25 E .....	74
Hornet WL; SZD 59 WL .....	101	G 109B; MDM-1 Fox .....	72
ASW 19; Cirrus / VTC 17,74m; D 37; Delphin I; DG 100; Elfe 17m; H 301; Hornet; LS 1 e / f; Phöbus B 3 / C; SB 7; Std. Astir; Std. Cirrus 16m; Std. Cirrus WL; Std. Jantar; SZD 59 .....	100	Taifun 17E .....	70
Std. Cirrus .....	99	Dimona; G109; H-36 Dimona; HK-36 Super Dimona .....	68
Apis 2 / M 15m / MCs; ASW 19 Club; Bee; Cobra 15; DG 100 Club; LS 1-0 / c / d; Pajno V1/2; Std. Cirrus Top; Std. Libelle .....	98	Samburo Avo68-R; SF-25C (2000); SF-25C-S Falke 76 .....	67
ASW 15; D 38 .....	97	SF 25B Falke .....	65
Astir CS / 77; Club Libelle; Elfe S3 / S4; IS 29 D; LS 1-0 ohne EZ; Mistral C; Phöbus B; Salto 15,5m; SHK; VSO-10 .....	96	Rhönlerche; Specht .....	54

Motorsegler (selbststartende und nichtselbststartende), die ein Segelflugzeugmuster als Basis haben, werden mit demselben Index bewertet wie das entsprechende Segelflugzeug.

Diese Index-Liste des DAeC erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Seltene Flugzeuge sind hier nicht aufgeführt, werden aber in der Online-Wertung entsprechend berücksichtigt.

Für die Einteilung noch nicht aufgeführter Flugzeuge ist beim DAeC ein Antrag mit technischen Unterlagen über das Flugzeug an das Referat Segelflug zu stellen.

Die vorliegende Liste erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Für die Einstufung noch nicht aufgeführter Flugzeuge ist beim Vorstand des SFVS Antrag zu stellen.

La liste ci-dessus ne prétend pas être exhaustive. Si vous utilisez un planeur qui n'y figure pas encore, il vous faut présenter une demande d'intégration à la comité FSVV.