



REGLEMENT FÜR SCHWEIZER SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN

SM

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Zweck und allgemeine Bestimmungen	2
2. Organisation	2
3. Teilnahmeberechtigung	2
4. Anmeldung	3
5. Durchführung	3
5.1 Bestimmungen	3
5.2 Wettbewerbsorganisation	4
5.3 Aufgaben	4
5.4 Konkurrenzablauf	4
5.5 Flugbeurkundung	5
5.6 Auswertung	6
5.7 Klassierung	8
5.8 Strafbestimmungen	8
5.9 Rekurse	8
6. Haftung	8
7. Schlussbestimmungen	8

Anhänge:

- Definition der Abfluglinie, Wendepunkte, Ziellinie
- Strafpunktecatalog
- Luftraumbestimmungen
- Indexliste SFVS (DAeC)

Genehmigt durch den Vorstand des Segelflugverbandes der Schweiz: Schwarzenberg, 25.11.2011

1. ZWECK UND ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

- 1.1 Die SM dient der Ernennung der Schweizer Segelflugmeister und der Förderung des Segelflug-Wettkampfsports.
- 1.2 Der AeCS, als Mitglied der FAI und Swiss Olympic, vertritt die Sporthoheit der aviatischen Disziplinen in der Schweiz. Dem AeCS obliegt die Sporthoheit bei der Durchführung von Schweizer Meisterschaften.
- 1.3 Die Schweizermeisterschaften werden gemäss dem, zum Zeitpunkt der Ausschreibung/Einladung gültigen SM-Reglement ausgetragen.
- 1.4 Die Medienarbeit des Anlasses ist mit dem Medienverantwortlichen des AeCS abzusprechen.
- 1.5 Die Mitgliedschaft im Spartenverband (SFVS) ist für Teilnehmer der SM obligatorisch. Ausgenommen sind ausländische Teilnehmer. Diese können aber nicht „Schweizer Segelflugmeister“ werden.
- 1.6 Der Titel Schweizer Segelflugmeister wird ausschliesslich an Personen vergeben, welche eine der folgenden Bedingungen erfüllen:
 - Schweizer Staatsbürger
 - Liechtensteinischer Staatsbürger
 - Zum Zeitpunkt der Schweizermeisterschaft seit mindestens zwei Kalenderjahren (1.1. – 31.12.) rechtlichen Wohnsitz in der Schweiz sowie Mitgliedschaft SFVS und AeCS

2. ORGANISATION

- 2.1 Der Vorstand des Segelflugverbandes der Schweiz (SFVS) ist verantwortlich für die Organisation der SM und erlässt die hierfür notwendigen Richtlinien. Er überträgt die Durchführung einem Organisator, im Normalfall einer Segelfluggruppe. Er orientiert mittels Rundschreiben über Einzelheiten. Er entscheidet über eine finanzielle Unterstützung aufgrund der verfügbaren Mittel.
- 2.2 Die SM soll im Vorjahr bis spätestens 15. Dezember ausgeschrieben werden. Die SM umfasst 8 definitive Tage. Auf Antrag des Organisators kann der Vorstand SFVS hiervon in begründeten Einzelfällen eine Ausnahme genehmigen. Die Festlegung der Tage ist mit dem Vorstand SFVS abzusprechen. SM-Termine dürfen nicht mit EM- oder WM-Terminen kollidieren.
- 2.3 Die SM soll in der „Offenen Klasse“, „gemischten 18m-Klasse“, „Standardklasse“ und in der „gemischten Rennklasse“ ausgeschrieben werden. Der Vorstand SFVS hat die Kompetenz die SM bei Bedarf auf 2 oder 3 Klassen zu reduzieren.
- 2.4 In der „gemischten 18m-Klasse“ können (zusätzlich zur FAI 18m-Klasse) alle Flugzeuge mit Index 116 und kleiner mitfliegen, unabhängig ihrer Spannweite (z.B Arcus)
- 2.5 In der „gemischten Rennklasse“ können (zusätzlich zur FAI 15m-Klasse) alle Flugzeuge mit Index 112 und kleiner mitfliegen, unabhängig ihrer Spannweite (z.B. Duodiscus, DG 500, DG 1000 etc.).
- 2.6 An der SM wird ohne Indexwertung geflogen (Ausnahme: Zusammengelegte Klassen).
- 2.7 Nach Möglichkeit sollen an der SM keine Klassen zusammengelegt werden. Falls dies aus Gründen der Anzahl Teilnehmer gemacht werden muss, wird mit Index geflogen. Diese Ausnahmen müssen vom Vorstand SFVS bewilligt werden.

3. TEILNAHMEBERECHTIGUNG

3.1 Teilnahmeberechtigt sind:

- 3.1.1 Die Piloten der Schweizer Segelflug-Nationalmannschaft.

- 3.1.2 Bestklassierte Piloten

- der Regional Meisterschaften (RM)
- des Nationalen Segelflugwettbewerbes (NSFW)
- der SM des vergangenen Jahres

nach dem Entscheid des Vorstands SFVS. Massgebend sind die erfliegenen Leistungen sowie die zahlenmässigen Stärken der jeweiligen Klassen.

- 3.1.3 X-Piloten, die vom Vorstand des SFVS aufgrund besonderer Leistungen oder Umstände bestimmt werden. Entsprechend begründete Gesuche sind von den Anwärtern bis spätestens 3 Monate vor Wettbewerbsbeginn schriftlich an den Vorstand des SFVS einzureichen.
- 3.1.4 Ausländische Piloten, die vom Vorstand des SFVS eingeladen werden.

- 3.1.5 Ein, evtl. zwei Mitglieder der veranstaltenden Segelfluggruppe auf deren Vorschlag gemäss Entscheidung des Vorstandes des SFVS.
- 3.1.6 Piloten, die nach 3.1.2 für die SM teilnahmeberechtigt sind, haben bei triftigen Gründen die Möglichkeit, ihre Teilnahmeberechtigung auf das folgende Jahr zu übertragen. Um evtl. so auftretende Lücken aufzufüllen, können vom Vorstand des SFVS zusätzliche Piloten aus SM, RM und NSFW conditional angefragt werden. Eine Übertragung auf das folgende Jahr ist für diese Piloten nicht möglich.
- 3.2 Der Vorstand des SFVS legt spätestens vier Monate vor der SM in Absprache mit dem Organisator die maximale Teilnehmerzahl fest und orientiert die zur Teilnahme berechtigten Piloten.

4. ANMELDUNG

Die Teilnehmer haben sich gemäss Ausschreibung z. Hd. des SFVS-Vorstandes anzumelden. Ab 45 Tage vor der Meisterschaft ist ein Klassenwechsel nur noch in begründeten Fällen und mit Zustimmung des Vorstandes des SFVS möglich (z.B. um die gemäss 5.1.3.2 geforderte Mindestteilnehmerzahl einer Klasse zu erreichen). Die definitive Zulassung der Teilnehmer erfolgt bei gültiger Sportlizenz und nach Bezahlung des Nenngeldes.

5. DURCHFÜHRUNG

5.1 Bestimmungen:

5.1.1 Gesetze

Die Konkurrenzen unterliegen den einschlägigen Vorschriften wie: Luftfahrtgesetz, Luftverkehrsvorschriften, NOTAM, Anordnungen des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL).

5.1.2 Ergänzende Reglemente

In diesem Reglement nicht geregelte Punkte werden nach folgenden Reglementen, wo erforderlich, sinngemäss behandelt:

- Sporting Code, General Section, latest issue
- Sporting Code, Section 3, Classe D (Gliders), latest issue
- Sporting Code, Section 3, (Gliders), Annex A - D, latest issue

5.1.3 Flugmaterial, Wettbewerbsklassen

- 5.1.3.1 Die Klasseneinteilung erfolgt nach den FAI-Regeln. Je nach angemeldeten Teilnehmern können 2 Klassen zusammengelegt werden. Dies bedingt jedoch das Einverständnis des Vorstandes SVFS. Die Wertung erfolgt dann mit Index (Anhang 4).
- 5.1.3.2 Pro Klasse müssen mindestens acht Piloten zur ersten Konkurrenz starten. Wird dieses Minimum in einer Klasse nicht erreicht, wird in dieser Klasse nicht gewertet (d.h. keine Titelvergabe). Fällt die Teilnehmerzahl in einer Klasse nach dem Start zur ersten Konkurrenz unter die Mindestteilnehmerzahl, so wird diese Klasse trotzdem gewertet.
- 5.1.3.3 Die Flugzeuge müssen ein Konkurrenzzeichen (Konkurrenznummer oder Buchstaben) an der Unterseite von einem der beiden Flügel und beidseitig am Seitensteuer aufweisen. Das Konkurrenzzeichen wird dem Piloten nach erfolgter Anmeldung zugewiesen. Bereits angebrachte Zeichen werden nach Möglichkeit berücksichtigt.
- 5.1.3.4 Segelflugzeuge dürfen während der SM nicht ausgewechselt werden. Im Weiteren gelten die Bestimmungen des Sporting Code der FAI.
- 5.1.3.5 Bei doppelsitzig geflogenen Segelflugzeugen darf der Passagier während der SM gewechselt, bzw. es darf auch ohne Passagier geflogen werden.
- 5.1.3.6 Sonderregelung für Motorsegler:

Für den Einsatz von Motorseglern gelten zusätzlich die folgenden Regeln:

1. Motorsegler, die aus eigener Kraft starten

Der Motorsegler muss mit einer Einrichtung für die Motorlaufdokumentation ausgerüstet sein (homologierter Logger, als Backup homologierter Barograf zulässig). Das Abstellen des Motors muss im vorgeschriebenen Klinkraum und auf der vorgeschriebenen Klinkhöhe geschehen. Ein Anlassen des Motors nach der einmaligen Inbetriebnahme für den Eigenstart gilt als Aussenlandung. Bei einem allfälligen „Absaufen“ muss also auf dem Startflugplatz gelandet werden, damit ein zweiter Start erfolgen darf.

2. Motorsegler, die mit fremder Kraft starten

- a) der Motor kann im Flug nicht in Betrieb genommen werden.

Vor dem Start muss der Nachweis erbracht werden, dass der Motor im Flug nicht gestartet werden kann. Dies ist durch einen Kommissär bzw. die Konkurrenzleitung zu überprüfen.

- b) der Motor lässt sich im Flug in Betrieb nehmen

Der Motorsegler muss mit einer Einrichtung für die Motorlaufdokumentation ausgerüstet sein (homologierter Logger, als Backup homologierter Barograf zulässig). Zum Nachweis der Funktion der Motorlaufdokumentation muss spätestens 2 Minuten nach dem Klinken der Motor für maximal 2 Minuten in Betrieb gesetzt werden, ohne dabei den Klinkraum zu verlassen und die Klinkhöhe zu übersteigen, oder der Motor ist nach Überfliegen der Ziellinie und vor der Landung in Betrieb zu nehmen. Ein Anlassen des Motors nach der einmaligen Inbetriebnahme für den Funktionsnachweis vor dem Überqueren der Ziellinie gilt als Aussenlandung. Bei einem allfälligen „Absaufen“ muss also auf dem Startflugplatz gelandet werden damit ein zweiter Start erfolgen darf.

5.2 Wettbewerbsorganisation

5.2.1 Konkurrenzleitung

Die Konkurrenzleitung besteht aus dem Konkurrenzleiter sowie mindestens zwei weiteren Mitgliedern. Der Konkurrenzleiter stellt die Tagesaufgaben.

Als Berater steht der Konkurrenzleitung je Wettbewerbsklasse ein am Eröffnungsbriefing von den Wettbewerbsteilnehmern gewählter Pilotensprecher bei. Die Pilotensprecher sollen der Konkurrenzleitung beim Ausschreiben der Aufgaben beratend beistehen, sie haben jedoch kein Stimmrecht und nehmen auch keine organisatorischen Aufgaben im Wettbewerb wahr.

5.2.2 Jury

Die Jury wird vom Vorstand des SFVS gewählt. Sie besteht aus dem Präsidenten und zwei weiteren Mitgliedern. Die Jury ist Rekursinstanz. Zur Behandlung von Rekursen muss die Jury vollzählig sein. Der Vorstand des SFVS hat vor der SM zusätzlich ein Ersatz-Jurymitglied zu bestimmen.

5.3 Aufgaben

5.3.1 Rennaufgaben (vorgeschriebene Aufgaben um fixe Wendepunkte, AST-Aufgaben)

Der Ausrichter gibt eine Anzahl Wendepunkte in bestimmter Reihenfolge vor.

Der Teilnehmer fliegt die Aufgabe, indem er die Wendepunkte in der vom Ausrichter vorgegebenen Reihenfolge erreicht und in der kürzesten, ihm möglichen Zeit zum Startplatz (Zielpunkt) zurückkehrt.

5.3.2 Geschwindigkeitsaufgaben – Festgelegte Gebiete (AAT-Aufgaben)

Der Ausrichter benennt eine Anzahl, maximum 5, festgelegter Gebiete in bestimmter Reihenfolge und setzt eine vorgeschriebene Aufgabendauer fest (vorgeschriebene Mindestzeit).

Die Gebiete sind als Kreise mit Mittelpunkt und Radius (in der Regel 5 bis 30 km) zu definieren.

Die Information zu den Aufgaben für die Teilnehmer müssen folgende Distanzen enthalten:

- Die nominale Aufgabendistanz, über den Mittelpunkt jedes festgelegten Gebietes hinweg und
- Die minimale und maximale Aufgabendistanz, die über die festgelegten Gebiete zu erreichen sind.

Die festgelegten Gebiete müssen gross genug sein, um den Teilnehmern die Möglichkeit zu bieten, die Länge ihres Fluges zu korrigieren und damit dessen Ende vor Ablauf der Aufgabendauer zu verhindern, sollte ihre Geschwindigkeit höher als erwartet sein.

Der Teilnehmer muss die Aufgabe erfüllen, indem er in der vorgeschriebenen Reihenfolge durch diese festgelegten Gebiete hindurchfliegt, zum Zielpunkt (Wettbewerbsflugplatz) zurückkehrt und dabei die schnellstmögliche Geschwindigkeit in der vorgeschriebenen (Mindest)-Zeit erzielt.

5.4 Konkurrenzablauf

5.4.1 Pilotenrapport

Die Konkurrenzleitung gibt am Pilotenrapport die Tagesaufgaben, sowie alle weiteren relevanten Details schriftlich bekannt. Die Klassen bestreiten in der Regel verschiedene Tageskonkurrenzen.

5.4.2 Start

Die Startreihenfolge (nur in Reihen notwendig) innerhalb jeder Klasse wird vor der ersten Konkurrenz ausgelost und in der Folge nach jeder erfüllten Konkurrenz gemäss einem bei der Auslosung festgelegten Rotationsplan (in der Regel um $\frac{2}{7}$) gewechselt. Als Startart kommt Flugzeugschlepp, Windenstart und Motorsegler-Eigenstart einzeln oder gemischt in Frage. Weitere Starts eines Piloten können jeweils nach Abschluss des Starts einer Klasse erfolgen. Kommen mehrere Piloten zu einem weiteren Start, so gilt die Reihenfolge der Anmeldung des Piloten beim Startchef (in der Regel die Landereihenfolge). Jeder Pilot kann pro Konkurrenz beliebig viele Male hochgeschleppt werden.

5.4.3 Flugverfahren

Die Volten in Flugplatznähe sowie die Anflug- und Abflugverfahren werden zu Beginn der SM den Piloten durch die Konkurrenzleitung schriftlich bekanntgegeben.

5.4.4 Abflugverfahren

- Der Abflug wird durch die Konkurrenzleitung frühestens 15 Minuten nach dem Klinken des letztgestarteten Piloten der betreffenden Klasse über Funk freigegeben.
- Der Abflug erfolgt gemäss Anhang 1.

5.4.5 Wendepunkte

Das Verfahren zum Umrunden der Wendepunkte ist im Anhang 1 dokumentiert.

5.4.6 Überqueren der Ziellinie

Die Ziellinie wird durch die Konkurrenzleitung gemäss Anhang 1 festgelegt. Sie ist ohne fremde Hilfe aus der eigenen Energie des Segelflugzeuges in der vorgeschriebenen Richtung zu überfliegen oder zu überrollen.

5.4.7 Aussenlandungen

Nach der Landung ausserhalb des vom Organisator bezeichneten Flugplatzgeländes ist die jeweilige Konkurrenz für den betreffenden Piloten beendet, auch wenn er noch keinen gültigen Abflug durchgeführt hat. Bei einer Aussenlandung gilt jeweils der letzte gültige „Logger-Fix“ bei dem das Flugzeug zum Stehen kommt. Bei Zeitbegrenzungen (Ende Finishline oder Ende der bürgerlichen Abenddämmerung) gilt der letzte „Fix“ vor Zeitablauf als Aussenlandung. Vorbehalten für die Auswertung bleiben die Loggerlandepunkte.

Nur bei Loggerausfall ist das Aussenlandeformular durch 2 unabhängige Zeugen zu unterschreiben. Wettbewerbspiloten sind als Zeugen zulässig.

5.4.8 Loggerlandepunkte

Eine unvollendete Aufgabe wird automatisch durch die am nächsten vom Logger geschriebene Koordinate zum nächsten nicht erreichten Wendepunkt, bzw. Zielpunkt als Loggerlandepunkt definiert. Bei Motorseglern gilt ebenfalls als Loggerlandepunkt der letzte „Fix“ vor der Inbetriebnahme des Motors. Loggerlandepunkte sind einer Aussenlandung gleichwertig. Das bessere Ergebnis zählt.

5.4.9 Wolkenflug

Wolkenflug ist während der SM verboten.

5.4.10 Luftraumverletzungen

Luftraumverletzungen werden während des zu wertenden Fluges (gesamter Loggerschrieb) von der Auswertung untersucht und gemäss Strafpunktecatalog (Anhang 2) geahndet. Individuelle Freigaben in Lufträumen C, D, aktiven Danger- und Restricted Area sind nicht zulässig. Ausnahmen gemäss Anhang 3 (Luftraumbestimmungen).

5.5 Flugbeurkundung

- 5.5.1 Die Flugbeurkundung erfolgt ausschliesslich über IGC homologierte Logger mit Intervall zwischen 2 Fix von max. 10 Sekunden. Es darf maximal ein zweiter Logger als Backup mitgeführt werden. Als Backup-Logger ist ausser IGC homologierten Loggern auch ein FLARM zulässig. Der Backup-Logger wird jedoch nur bei einem technischen Ausfall des Primärloggers beigezogen. Die Abfluglinie, Wendepunkte und die Ziellinie müssen in jedem Fall durch den Logger korrekt und in der richtigen Reihenfolge aufgezeichnet werden. Ein technischer Loggerausfall während des

Fluges ist zulässig, jedoch nur wenn der Höhenschrieb durchgehend (max. 70 Sekunden Unterbruch) aufgezeichnet ist. Ansonsten wird der Flug bis zum Ausfall gewertet.

5.5.2 Der Organisator kann jederzeit die Genauigkeit der verwendeten Logger (Höhenschrieb) überprüfen.

5.5.3 Nach Abschluss des Fluges sind

- bei Landung auf dem Startflugplatz das IGC-File auf einem Datenträger innert 45 Minuten dem Organisator abzugeben.
- bei Aussenlandungen raschmöglichst dem Organisator telefonisch die Koordinaten durchzugeben und nach der Rückkehr das IGC-File auf einem Datenträger, sowie allfällige notwendige Unterlagen sofort abzugeben.

5.6 **Auswertung**

5.6.1 Unterlagen zur Auswertung

Die Auswertung der Aufgabe erfolgt aufgrund der vom Piloten abgegebenen Flugdokumentation. Der Backup-Logger muss erst auf Verlangen der Konkurrenzleitung abgegeben werden.

5.6.2 Wertungsstrecken

5.6.2.1 Aussenlandungen bei Rennaufgaben

Für die Distanzbestimmung werden die theoretisch erfüllte sowie die anschliessend nicht erfüllte Schenkeldistanz zusammengezählt, minus die Distanz vom Loggerlandepunkt, bzw. vom Ausfahren des Motors, bzw. von der Aussenlandung zum nicht erfüllten Wendepunkt oder Zielpunkt. In allen Fällen wird die Distanz mindestens bis zum letzten erreichten Wendepunkt gewertet.

5.6.2.2 Geschwindigkeitsaufgaben

- Wenn der Teilnehmer das Ziel erreicht, nachdem er alle festgelegten Gebiete in der korrekten Reihenfolge durchflogen hat, ist seine Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle festgelegten Gebiete hinweg zum Zielpunkt.
- Auf jeden Fall wird die Wertungsdistanz unter Berücksichtigung der gültigen, in allen festgelegten Gebieten vom Logger aufgezeichneten Positionsmarken ermittelt, die das günstigste Ergebnis der Gesamt-Wertungsdistanz ergeben.

5.6.2.3 Aussenlandungen bei Geschwindigkeitsaufgaben

- Ist der Teilnehmer auf dem letzten Schenkel aussengelandet, ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle in der korrekten Reihenfolge durchflogenen Gebiete hinweg zum Ziel, abzüglich der Distanz von der Aussenlandeposition zum Ziel. Ergibt sich allerdings so für den unvollendeten Schenkel die Länge Null, wird er als Null gewertet.
- Ist der Teilnehmer auf einem anderen Schenkel aussengelandet, ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle in der korrekten Reihenfolge durchflogenen Gebiete hinweg zum Punkt des nächsten festgelegten Gebietes mit der kürzesten Entfernung zur Aussenlandeposition, abzüglich der Distanz zwischen der Aussenlandeposition und diesem nächsten Punkt. Ergibt sich allerdings so für den unvollendeten Schenkel die Länge Null, wird er als Null gewertet.

5.6.3. Zeitmessung

Für die Zeitmessung wird bei der Überfliegung der Abfluglinie bzw. Ziellinie der Loggerfix vor und nach dem Überflug herangezogen und zur Überfluglinie interpoliert.

5.6.4 Wertungsgeschwindigkeit bei Geschwindigkeitsaufgaben

Die Wertungsgeschwindigkeit entspricht der Wertungsstrecke, dividiert durch die verstrichene Zeit zwischen der registrierten Abflugzeit und der Endzeit des Wettbewerbers im Ziel, oder durch die vorgeschriebene Aufgabedauer, je nach dem, welche die längere ist.

5.6.5 Messgenauigkeit

Die Distanzberechnung ergibt sich nach den IGC homologierten Loggerdaten bzw. nach den Polarkoordinaten der Abflug-, Wende- und Zielpunkte. Die Zeit wird auf eine Sekunde genau gemessen, bzw. gerundet. (nach Berechnung gemäss 5.6.3)

5.6.6 Tagespunkte

Die Tagespunkte werden nach der SM-Wertungsformel errechnet.

5.6.7 Rundung

Die errechneten Punktzahlen werden auf ganze Punkte gerundet: 0,5 wird aufgerundet.

5.6.8 SM Wertungsformel

5.6.8.1 Tagesparameter

Die maximal möglichen Punkte "**Pm**" (vorbehalten der Korrektur durch den Tagesfaktor) der Piloten wird pro Tageskonkurrenz, nach Klassen getrennt, wie folgt ermittelt:

$$\begin{aligned} P_m &= \text{der kleinste Wert von } 1000, \text{ oder } (5 \times D_o) - 250, \text{ oder } (400 \times T_o) - 200 \\ F &= \text{der kleinere Wert von } 1 \text{ und } (1,25 \times n_1/N) \\ P_{vm} &= 2/3 (n_2/N) \times P_m \\ P_{dm} &= P_m - P_{vm} \end{aligned}$$

5.6.8.2 Punkte des Wettbewerbers

Für jeden Vollender:

$$\begin{aligned} - P_v &= P_{vm} \times (V_h - 2/3 V_o) / (1/3 V_o) \\ - P_d &= P_{dm} \end{aligned}$$

Ausgenommen, wenn $V_h < 2/3 V_o$, dann ist $P_v = 0$
 Zusätzlich ausgenommen bei Geschwindigkeitsaufgaben:
 Wenn $D_h < 2/3 D_o$, dann ist $P_d = P_{dm} \times D_c / (2/3 D_o)$

Für jeden Nichtvollender (Aussenlander):

$$\begin{aligned} - P_v &= 0 \\ - P_d &= P_{dm} \times (D_c / D_o) \end{aligned}$$

$$\mathbf{S = F \times (P_v + P_d)}$$

5.6.8.3 Meisterschaftstage

Die Parameter, die für jeden Meisterschaftstag genutzt werden sind:

$$\begin{aligned} D_t &= \text{Aufgabendistanz, verkündet am Briefing (nur zur Information)} \\ T_d &= \text{Festgelegte Aufgabenzeit, verkündet am Briefing (in Rennen } T_d = 0) \\ D_m &= \text{Minimale Handicapdistanz, um den Tag gültig zu machen (SM = 100 km)} \\ n_1 &= \text{Teilnehmerzahl, die eine Handicapdistanz (} D_h) \text{ von mindestens } D_m \text{ erzielen} \\ n_2 &= \text{Zahl der Vollender schneller als } 2/3 \text{ Handicapgeschwindigkeit (} V_h) \\ N &= \text{Zahl der Teilnehmer mit einem gültigen Wettbewerbsstart an diesem Tag} \\ H_o &= \text{Grösstes Handicap aller Wettbewerber in dieser Klasse} \\ D_o &= \text{Grösste korrigierte Distanz (} D_c) \text{ an diesem Tag} \\ V_o &= \text{Höchste Handicapgeschwindigkeit eines Vollenders (} V_h) \text{ an diesem Tag} \\ T_o &= \text{Wertungszeit (} T) \text{ des Vollenders mit } V_h = V_o \\ P_m &= \text{Maximal mögliche Tagespunkte, zu korrigieren durch Tagesfaktor} \\ P_{dm} &= \text{Maximal mögliche Distanzpunkte für den Tag} \\ P_{vm} &= \text{Maximal mögliche Geschwindigkeitspunkte für den Tag} \\ F &= \text{Tagesfaktor} \end{aligned}$$

5.6.8.4 Wettbewerber

Die Parameter, die für die Bewertung aller Wettbewerber genutzt werden sind:

$$\begin{aligned} D &= \text{Wertungsdistanz des Wettbewerbers} \\ H &= \text{Handicap des Wettbewerbers, wenn Handicap angewendet wird, sonst } H = 1 \\ D_h &= \text{Handicapdistanz des Wettbewerbers} = D \times H_o / H \\ T &= \text{Wertungszeit des Vollenders} = \text{verstrichene Zeit zwischen seiner Abflug und Zielzeit,} \\ &\quad \text{oder festgelegte Aufgabenzeit (} T_c), \text{ jeweils die längere} \\ D_c &= \text{Korrigierte Distanz des Wettbewerbers} = D_h \\ P_d &= \text{Distanzpunkte des Wettbewerbers} \\ V &= \text{Wertungsgeschwindigkeit des Vollenders} = D / T \\ V_h &= \text{Handicapgeschwindigkeit des Vollenders} = D_h / T \\ P_v &= \text{Geschwindigkeitspunkte des Vollenders} \\ S &= \text{Tageswertung des Wettbewerbers, ausgedrückt in Punkten} \end{aligned}$$

5.6.8.5 Mindestleistung für eine gültige Tageskonkurrenz

Damit eine gültige Tageskonkurrenz zu Stande kommt, müssen mindestens $\frac{1}{4}$ der gestarteten Piloten pro Klasse eine Distanz von 100 km (mit Handicap) erreichen.

5.6.8.6 Strafpunkte, Disqualifikationen

Strafpunkte werden gemäss der Strafpunktliste im Anhang 2 nach dem Errechnen der Tagesrangliste eingegeben. Disqualifizierte Piloten werden bei den geschleppten Piloten berücksichtigt.

5.7 Klassierung

5.7.1 Die vorläufigen Resultate ("preliminary results") müssen vor Beginn der nächsten Tageskonkurrenz bekanntgegeben werden.

5.7.2 Die Gesamtklassierung eines Piloten ergibt sich aus der Summe der von ihm erfliegenen Konkurrenz-Wertungen. Für jede Konkurrenz zählt sein bester Flug.

5.7.3 Eine Schlussrangliste (Gesamtwertung) wird nur erstellt, wenn in der betreffenden Klasse mindestens eine Konkurrenz gewertet wurde.

5.7.4 Schweizer Segelflugmeister jeder Klasse wird der aufgrund der betreffenden Schlussrangliste bestklassierte Pilot gemäss Ziffer 1.6.

Bei zusammengelegten Klassen wird der Schweizermeister nach der besseren Leistungsklasse benannt.

5.8 Strafbestimmungen

Strafpunkte werden gemäss der Strafpunktliste im Anhang 2 festgesetzt.

Die Strafpunkte dürfen die Tagespunktzahl des bestraften Piloten nicht überschreiten.

In kritischen Fällen (Höhenüberschreitungen) hat der Pilot oder die KL das Recht bzw. die Pflicht, eine Eichkurve beizubringen, bzw. machen zu lassen.

5.9 REKURSE

Jedem Teilnehmer stehen zwei Rekursinstanzen zur Verfügung.

5.9.1 Er kann gegen eine inoffizielle Tagesklassierung oder gegen die inoffizielle Schlussrangliste (beide "unofficial") innert 14 Stunden (am letzten Tag innert 2 Stunden) nach deren Veröffentlichung bei der Konkurrenzleitung zHd. der Jury schriftlich Rekurs einreichen. Der Rekurrent hat gleichzeitig Fr. 30.-- als Gebühr an den SFVS zu entrichten. Die Jury muss innert 24 Stunden über diesen Rekurs Beschluss fassen und diesen schriftlich dem Piloten bekanntgeben. Bezüglich der auf ihre Beschlüsse anwendbaren Regeln orientiert sich die Jury am FAI Jury Members Handbook.

5.9.2 Ein Rekurs gegen den Entscheid der Jury ist innert 10 Tagen beim Zentralsekretariat des AeCS zHd. der Sportkommission des AeCS einzureichen. Der Rekurrent hat gleichzeitig die massgebliche Rekursgebühr an den AeCS zu entrichten.

5.9.3 Die Rekursgebühr wird dem Rekurrenten zurückerstattet, wenn sein Rekurs gutgeheissen wird.

6. HAFTUNG

Der SFVS lehnt für sich und seine Funktionäre, Organe, Beauftragten und/oder Hilfspersonen jegliche Haftung für jegliche Schäden, insbesondere Personen-, Sach- oder Vermögensschäden, soweit gesetzlich zulässig ab.

7. SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Dieses Reglement ersetzt das SM-Reglement, Ausgabe 2009 und tritt auf 1. Januar 2012 in Kraft.

Anhänge zu diesem Reglement:

Anhang 1: Definition Abfluglinie, Wendepunkte, Ziellinie

Anhang 2: Strafpunktliste

Anhang 3: Luftraumbestimmungen

Anhang 4: Indexliste DAeC