

Regionalmeisterschaft mit Grand Prix Wertung

**Wettbewerbsregeln vom 2. April 2007
für die RM Birrfeld 2007**

Diese Wettbewerbsregeln basieren auf der englischen Ausgabe
der Regeln für IGC SGP Events vom 1. Dezember 2005

Sie wurden übersetzt und angepasst für die Anwendung an CH
Regionalmeisterschaften unter Anlehnung an das RM Reglement des
SFVS

Olivier Liechti

OlivierLiechtiAuK@compuserve.com

052 242 57 60

Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	3
1.1	Definitionen.....	3
1.2	Ziele einer RM GP	3
1.3	Allgemeine Bestimmungen.....	3
1.4	Wettbewerbsklassen und Klassengrösse.....	3
1.5	Aufgaben der Veranstalter	3
1.6	Haftung.....	4
2	Organisation	4
2.1	Konkurrenzleitung.....	4
2.2	Jury.....	4
3	Teilnahme.....	4
3.1	Qualifikation.....	4
3.2	Anmeldung	4
3.3	Nenngeld	4
3.4	Zulassung.....	4
3.5	Versicherung	5
3.6	Vorschriften	5
3.7	Ausrüstung	5
4	Technische Anforderungen	5
4.1	Segelflugzeuge und Ausrüstung	5
4.2	Maximale Abflugmassen	5
4.3	Wettbewerbszeichen	5
5	Allgemeine Verfahren	5
5.1	Pilotenrapport	5
5.2	Rangverkündigung	5
5.3	Flugbeurkundung.....	5
5.4	Wolkenflug.....	6
5.5	Luftraum	6
5.6	Betriebsgrenzen	6
6	Aufgaben	6
6.1	Die GP Flugaufgabe	6
7	Verfahren.....	6
7.1	Startaufstellung.....	6
7.2	Start	6
7.3	Verfahren für Motorsegler	7
7.4	Abflug.....	7
7.5	Abflugverfahren	7
7.6	Funkverfahren	7
7.7	Gültigkeit des Abfluges.....	8
7.8	Umrundung von Wendepunkten.....	8
7.9	Gültigkeit der Umrundung	8
7.10	Zielankunft	8
7.11	Gültigkeit der Zielankunft.....	8
7.12	Aussenlandungen.....	9
7.13	Landeverfahren	9
7.14	Abgabe der Flugdokumentation	9
8	Auswertung.....	9
8.1	Definitionen.....	9
8.2	Zeitwertung.....	9
8.3	Rangpunkte	9
8.4	Wertungsgrössen	10
8.5	Wertungsformel	10
8.6	Verfehlungen und Strafen	11
9	Beschwerden und Proteste	12
9.1	Beschwerden.....	12
9.2	Proteste	12
10	Resultate	12
10.1	Tagesranglisten	12
10.2	Gesamtrangliste	12
10.3	Leistungspunkte NM und Qualifikation SM	12

1 Allgemeines

1.1 Definitionen

- Regionalmeisterschaft (RM)
- Grand Prix (GP)
- Regionalmeisterschaft nach Grand Prix Regeln (RM GP)

1.2 Ziele einer RM GP

- Förderung von einfachen, fairen und sicheren Segelflugwettbewerben für Teilnehmende, das Publikum und die Medien
- Ermittlung der Segelflug-Regionalmeister in verschiedenen Wettbewerbsklassen
- Qualifikation für die Schweizer Segelflugmeisterschaften (SM) des folgenden Jahres
- Vergabe von Leistungspunkten für die Schweizer Segelfluggernationalmannschaft (NM)
- Förderung der Kameradschaft, der Zusammenarbeit und des Austausches unter Segelfliegenden

1.3 Allgemeine Bestimmungen

- Die RM GP wird nach dem FAI Sporting Code General Section und Section 3 (Gliders & Motorgliders) und nach dem vorliegenden Dokument durchgeführt.
- Die Regionalmeister werden klassenweise aus den summierten Tagesrangpunkten der Teilnehmenden ermittelt.
- Eine feste Zahl von mindestens vier Wettbewerbstagen wird in der Ausschreibung genannt.
- Die offizielle Sprache des Wettbewerbes ist die regionale Landessprache.
- Die Zuteilung von Leistungspunkten NM und die Qualifikation SM setzt Teilnehmende von mindestens drei Segelfluggruppen voraus. Als teilnehmend gilt, wer am ersten Briefing teilnimmt und zu mindestens einer Tagesaufgabe startet.

1.4 Wettbewerbsklassen und Klassengrösse

- Eine RM GP wird in verschiedenen Klassen durchgeführt.
- Für jede Klasse beträgt der maximale Index der einsetzbaren Flugzeuge:

Clubklasse	100
Standardklasse	108
15m Klasse	114
18m Klasse	120
Offene Klasse	nicht beschränkt
- Innerhalb der Klassen wird ohne Index gewertet.
- Pro Klasse sollen mindestens 8 und können maximal 20 Flugzeuge teilnehmen.
- Bei ungenügender Teilnehmerzahl können Klassen zusammengelegt werden. Für Teilnehmende, die in eine höhere Klasse eingeteilt werden, wird die Aufgabenlänge täglich um die nachstehenden Anteile gekürzt:

18m – Offene Klasse	6%
15m – 18m	5%
Standard – 15m	5%
Club – Standard	7%

Die Kürzung erfolgt durch die gezielte Vergrößerung von Wendepunktradien.

1.5 Aufgaben der Veranstalter

- Die Veranstalter schenken der Fairness und der Sicherheit in allen Belangen einer RM GP die angemessene Beachtung.

- Die Veranstalter stellen Informationen für die Teilnehmenden auf einer Internetseite bereit: Anmeldung, Wendepunktdateien in den üblichen elektronischen Dateiformaten, Teilnehmerliste, Tages- und Gesamtranglisten.
- Die Veranstalter stellen die notwendige Infrastruktur für die ordentliche Durchführung der RM GP bereit.

1.6 Haftung

Für Schäden, die den Teilnehmenden im Zusammenhang mit dem Wettbewerb entstehen, lehnen die Veranstalter jegliche Haftung ab.

2 Organisation

2.1 Konkurrenzleitung

- Die Konkurrenzleitung (KL) hat die Gesamtverantwortung bei der Durchführung einer RM GP. Sie besteht aus mindestens drei Mitgliedern mit folgenden Funktionen: Organisation, Leitung, Luftraum, Meteorologie, Flugbetrieb und Auswertung. Funktionen können kumuliert werden.
- Die KL veröffentlicht das Teilnehmerfeld.
- Die KL stellt die Tagesaufgaben und trifft Entscheidungen über die Durchführung.
- Die KL ist während der Wettbewerbsflüge auf dem Flugplatz persönlich vertreten.
- Die KL wertet die Flugleistungen und veröffentlicht die Wettbewerbsresultate.
- Die KL handelt in Übereinstimmung mit dem vorliegenden Reglement sowie dem FAI Sporting Code, General Section.

2.2 Jury

- Als Jury amtiert die Jury des Nationalen Segelflugwettbewerbes nach NSFV-Reglement.

3 Teilnahme

3.1 Qualifikation

Teilnehmende besitzen eine gültige Sportlizenz und einen gültigen Segelflugausweis. Sie sind zudem Mitglied einer Segelfluggruppe des SFVS. Die Veranstalter dürfen auch ausländische Gastpiloten zulassen.

3.2 Anmeldung

Die Veranstalter erstellen ein Anmeldeformular. Interessenten melden sich durch die Einreichung des ausgefüllten Formulars an. Mit der Anmeldung akzeptieren die Teilnehmer die vorliegenden Wettbewerbsregeln. Die Veranstalter veröffentlichen die eingegangenen Anmeldungen.

3.3 Nenngeld

Die Veranstalter legen ein Nenngeld zur Deckung ihrer Kosten fest. Schleppkosten sind im Nenngeld nicht enthalten.

Bei Abmeldungen besteht kein Anspruch auf die Rückerstattung von einbezahltem Nenngeld.

Das Nenngeld wird :

- ganz zurückerstattet, wenn der Wettbewerb nicht stattfindet
- nach Abzug der Auslagen teilweise zurückerstattet, wenn der Wettbewerb durch höhere Gewalt abgebrochen wird oder abgesagt werden muss.

3.4 Zulassung

Bei übermäßigem Andrang werden die Angemeldeten in der Reihenfolge ihrer Anmeldung berücksichtigt.

Bei der Ankunft am Wettbewerbsgelände melden sich die Teilnehmenden bei der Konkurrenzleitung. Die Konkurrenzleitung prüft die Sportlizenz.

Die Zulassung zum Wettbewerb erfolgt nach Zahlung des Nenngeldes und bei gültiger Sportlizenz der Teilnehmenden. Bei Abweisung wird bereits einbezahltes Nenngeld zurückbezahlt.

3.5 Versicherung

Die teilnehmenden Flugzeuge müssen für Schäden gegenüber Dritten versichert sein.

3.6 Vorschriften

Der Wettbewerb sowie das benutzte Sportmaterial unterliegen den einschlägigen Vorschriften wie Luftfahrtgesetz, Luftverkehrsvorschriften, NOTAM, Anordnungen des BAZL, etc. Die teilnehmenden Flugzeuge müssen ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis haben.

3.7 Ausrüstung

Teilnehmende sind für das eingesetzte Flugmaterial, Fahrzeuge, Anhänger, Rückholer und die weitere benötigte Ausrüstung selber verantwortlich. Sie stellen in eigener Verantwortung sicher, dass ihr Flugmaterial und sämtliche benutzte Ausrüstung den Sicherheitsvorschriften sowie den jeweilig anwendbaren Zulassungsbestimmungen entsprechen.

4 Technische Anforderungen

4.1 Segelflugzeuge und Ausrüstung

Die Segelflugzeuge müssen mit Funk ausgerüstet sein. Die Funkfrequenzen werden vom Veranstalter bestimmt.

Während des Wettbewerbs muss jeder Schaden an einem Flugzeug der Konkurrenzleitung gemeldet werden. Ein Flugzeug darf repariert werden.

Nach Schäden ohne Beteiligung des Piloten darf ein Flugzeug mit dem Einverständnis der Konkurrenzleitung ersetzt werden.

Nach einer Kollision bzw. Berührung darf ein Flug nicht fortgesetzt werden. Die Landung muss sobald als möglich und auf einem adäquaten Platz entsprechend den Verhältnissen erfolgen. Der Flug wird mit einer Aussenlandung am Ort der Berührung gewertet.

4.2 Maximale Abflugmassen

Für die maximalen Abflugmassen gelten die Angaben im Flughandbuch des jeweiligen Flugzeugtyps.

Bei doppelsitzig geflogenen Segelflugzeugen darf der Passagier gewechselt und es darf auch ohne Passagier geflogen werden.

4.3 Wettbewerbszeichen

Die Flugzeuge müssen ein Wettbewerbszeichen (Ziffern oder Buchstaben) an der Unterseite von einem der beiden Flügel und beidseitig am Seitensteuer aufweisen. Das Wettbewerbszeichen wird dem Piloten nach erfolgter Anmeldung zugewiesen. Bereits angebrachte Zeichen werden nach Möglichkeit berücksichtigt.

5 Allgemeine Verfahren

5.1 Pilotenrapport

Jeden Morgen wird ein Pilotenrapport durchgeführt. Die Konkurrenzleitung gibt schriftliche Tagesaufgaben sowie alle weiteren relevanten Informationen bekannt (Meteo, Luftraum, Sicherheit).

5.2 Rangverkündigung

Der Wettbewerb wird mit einer Rangverkündigung abgeschlossen.

5.3 Flugbeurkundung

Die Beurkundung erfolgt über an Bord mitgeführte, von der IGC homologierten GNSS Flight Recorder (FR bzw. Logger) mit einem Aufzeichnungsintervall von maximal 10 Sekunden. Ein zweiter FR darf als

Backup mitgeführt werden. Als Backup-FR sind ausser IGC homologierte FR auch diverse Handheld-Geräte gemäss Anhang 3 zum SM Reglement zulässig.

Der Backup-FR wird nur bei einem technischen Ausfall des Primär-FR beigezogen. Der Organisator kann jederzeit die Genauigkeit der verwendeten FR überprüfen.

Die FR müssen mindestens 2 Minuten vor dem Start eingeschaltet werden, sodass eine Basishöhenlinie gezogen werden kann (Höhenkontrolle).

Das Überfliegen bzw. Überrollen der Ziellinie darf vom Veranstalter auch bestätigt werden, wenn die Daten des FR dies nicht bestätigen.

Die Abfluglinie sowie die Wendepunkte müssen in jedem Fall durch den FR korrekt und in der richtigen Reihenfolge aufgezeichnet werden. Ein technischer Ausfall des FR während des Fluges ist zulässig, wenn mindestens die Höhe durchgehend (max. 70 Sekunden Unterbruch) aufgezeichnet ist.

Der letzte aufgezeichnete Wegpunkt (Zeit, Position, Höhe) vor einem vollständigen Ausfall des FR Systems wird als Aussenlandung betrachtet. Bei Ausfall des Systems auf dem letzten Schenkel nach korrekter Umrundung des letzten Wendepunktes wertet die KL nach Ermessen.

5.4 Wolkenflug

Wolkenflug ist nicht zugelassen.

5.5 Luftraum

Die gesamten Wettbewerbsflüge müssen in zulässigen Lufträumen stattfinden. Freigaben für Lufträume der Klasse D dürfen eingeholt werden.

5.6 Betriebsgrenzen

Die Flugzeuge müssen innerhalb der Zulassungsgrenzen gemäss Flughandbuch betrieben werden.

6 Aufgaben

6.1 Die GP Flugaufgabe

Die Konkurrenzleitung schreibt für jede Klasse den Abflugpunkt, eine Anzahl Wendepunkte, die Wendepunktradien und den Zielpunkt aus.

Nach der Öffnung der Abfluglinie überfliegen die Teilnehmenden die Abfluglinie und erfüllen die Flugaufgabe durch das Umrunden der Wendepunkte in der vorgegebenen Reihenfolge. Die Teilnehmenden sollen die Ziellinie in der kürzesten möglichen Zeit nach der Öffnung der Abfluglinie überqueren.

7 Verfahren

7.1 Startaufstellung

Die Startreihenfolge 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 3 Positionen) gewechselt.

Die Flugzeuge müssen zu dem Zeitpunkt in der Startaufstellung sein, der durch die Konkurrenzleitung am Pilotenrapport publiziert wird.

7.2 Start

Die Volten in Flugplatznähe sowie die An- und Abflugverfahren werden zu Beginn des Wettbewerbes bekannt gegeben.

Als Startart kommt Flugzeugschlepp, Windenstart und Motorsegler-Eigenstart einzeln oder gemischt in Frage.

Weitere Starts eines Piloten können erfolgen. Wünschen mehrere Piloten einen weiteren Start, so gilt die Reihenfolge der Anmeldung des Piloten bei der Flugbetriebsleitung.

7.3 Verfahren für Motorsegler

Für den Einsatz von Motorseglern gelten zusätzlich die folgenden Regeln:

Motorsegler müssen mit einer funktionierenden Motorlaufzeitaufzeichnung ausgerüstet sein.

7.3.1 Motorsegler, die aus eigener Kraft starten

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.

7.3.2 Motorsegler, die mit fremder Kraft starten

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 zu überprüfen.

Der Motor lässt sich im Flug in Betrieb nehmen: 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.

7.4 Abflug

7.4.1 Definitionen

- Abfluglinie - gerade Linie von 10 km Länge (+/- 5 km) senkrecht auf die Kurslinie zum ersten Wendepunkt
- Abflugpunkt – Mittelpunkt der Abfluglinie
- Abfluggebiet - das Gebiet der Abfluglinie gegenüber dem Gebiet zum ersten Wendepunkt
- Abflughöhe - maximal erlaubte Höhe (QNH) beim Überflug der Abfluglinie
- Abfluggeschwindigkeit - maximale Geschwindigkeit über Grund beim Überflug der Abfluglinie. Sie beträgt 170 km/h.

7.5 Abflugverfahren

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

Die Konkurrenzleitung kann die Öffnung der Abfluglinie verzögern oder annullieren.

- Die Flugzeuge müssen sich während der Minute vor der Öffnung der Abfluglinie im Abfluggebiet befinden.
- Ist die Abfluglinie offen, muss sie unterhalb der Abflughöhe und unter Einhaltung der Abfluggeschwindigkeit überquert werden.
- Nach einem weiteren Start und offener Abfluglinie darf sofort abgeflogen werden, ohne eine Minute im Abfluggebiet fliegen zu müssen. Die Abflughöhe und –geschwindigkeit sind nach wie vor einzuhalten.

7.6 Funkverfahren

Die folgenden Meldungen werden durch die Konkurrenzleitung abgegeben:

- Nach dem Schlepp: Die Abfluglinie wird um y Uhr geöffnet und die maximale Abflughöhe beträgt x Meter“ (QNH)
- Alle 5 Minuten vor der Öffnung der Abfluglinie: „Die Abfluglinie wird in xx Minuten geöffnet und die maximale Abflughöhe beträgt x Meter“
- 3 Minuten vor der Öffnung der Abfluglinie: „Die Abfluglinie wird in 3 Minuten geöffnet“
- 2 Minuten vor der Öffnung der Abfluglinie: „Die Abfluglinie wird in 2 Minuten geöffnet“

- 1 Minute vor der Öffnung der Abfluglinie: "Der Abflug wird in einer Minute freigegeben"
- 10 Sekunden vor der Öffnung der Abfluglinie. „Abflug in 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, GO! “

7.7 Gültigkeit des Abfluges

Ein Abflug ist gültig, wenn der GNSS FR einen Wegpunkt oder eine gerade Linie zwischen zwei aufeinanderfolgenden Wegpunkten aufweist, welche die Abfluglinie kreuzt nachdem die Abfluglinie geöffnet wurde. Zur Zeit- und Höhenbestimmung von Abflügen werden der letzte Wegpunkt vor und nach der Abfluglinie zur Abfluglinie interpoliert und auf eine Sekunde gerundet.

Bei Zeit- oder Höhenverfehlungen ist der Abflug gültig und er wird mit einer Strafzeit belegt.

Bei seitlichem Verfehlen der Abfluglinie um maximal 500 m ist der Abflug gültig und er wird mit einer Strafzeit belegt.

Bei seitlichem Verfehlen der Abfluglinie um über 500 m ist der Abflug ungültig.

7.8 Umrundung von Wendepunkten

7.8.1 Definitionen

Wendepunktgebiet – ein Kreis mit einem Radius, zentriert auf die Wendepunktcoordinate.

Wendepunktradius – der Mindest- und Standardwert ist 500 m. Der Wendepunktradius kann gezielt vergrössert werden.

Wendepunkthöhenbegrenzung – eine Höhe in QNH im Wendepunktgebiet

7.8.2 Umrundungsverfahren

Das Wendepunktgebiet muss durchflogen werden. Eine in der Flugaufgabe gesetzte Wendepunkthöhenbegrenzung muss eingehalten werden.

7.9 Gültigkeit der Umrundung

Für eine gültige Umrundung muss mindestens ein FR Wegpunkt im Wendepunktgebiet liegen, oder die Verbindungslinie zweier Wegpunkte muss das Wendepunktgebiet schneiden.

Bei seitlichen Verfehlungen des Wendepunktgebietes um maximal 500 m oder bei Höhenverfehlungen ist die Umrundung gültig und sie wird mit einer Strafzeit belegt.

7.10 Zielankunft

7.10.1 Definition

Ziellinie - eine gerade Linie von 1 km Länge.

Zielpunkt - Mittelpunkt der Ziellinie.

Zielhöhe - die Höhe der Ziellinie in QNH

- Die Ziellinie und die Zielhöhe werden durch die KL festgelegt.
- Die Ziellinie kann die Landepiste schneiden.
- Die Zielhöhe kann über der Flugplatzhöhe liegen.

7.10.2 Endanflug

Teilnehmende melden ihren Anflug auf die Ziellinie am Funk mit ihrem Wettbewerbskennzeichen auf der Wettbewerbsfrequenz bei km 10. Die Meldung wird von der KL mit dem Wettbewerbskennzeichen quittiert.

Die KL informiert regelmässig über die Windstärke und -richtung am Platz.

Die KL beobachtet und protokolliert die Reihenfolge der Zielankünfte.

7.11 Gültigkeit der Zielankunft

Die Ziellinie ist in der vorgegebenen Richtung und im Minimum auf der Zielhöhe zu überqueren.

Zur Zeit- und Höhenbestimmung von Ziellinienüberquerungen werden der letzte Wegpunkt vor und nach der Ziellinie zur Ziellinie interpoliert und auf eine Sekunde gerundet.

Beim Unterschreiten der Zielhöhe bei der Ziellinienüberquerung oder bei einer Überquerung entgegen der vorgegebenen Richtung ist die Zielankunft gültig und es werden die Zeit und die Höhe beim Stillstand des Flugzeuges nach der Landung gewertet. Liegt die Zielhöhe über der Landehöhe, wird zusätzlich eine Strafzeit ausgesprochen.

Die Ziellinie wird nach Eintreffen aller Teilnehmenden oder spätestens bei der bürgerlichen Abenddämmerung geschlossen.

Ungültige Zielankünfte werden als Aussenlandung gewertet.

7.12 Aussenlandungen

Die Position und die Zeit der Aussenlandung werden durch den Wegpunkt des FR bestimmt, wenn das Flugzeug zum Stillstand gekommen ist. Bei Ausfall oder Motorstart gilt der letzte gültige Wegpunkt.

Der Start des Motors eines Motorseglers oder der vollständige Ausfall beider FR wird als Aussenlandung betrachtet.

7.13 Landeverfahren

Das Landeverfahren wird am Pilotenrapport erläutert.

Im Endanflug und nach dem Zielüberflug dürfen keine gefährlichen Manöver durchgeführt werden. Nach dem Zielüberflug soll unverzüglich gelandet werden.

Landungen müssen vor der bürgerlichen Abenddämmerung erfolgen.

7.14 Abgabe der Flugdokumentation

Nach Abschluss des Fluges ist die Flugdokumentation (igc-Datei) der Konkurrenzleitung abzugeben

- bei Landung auf dem Startflugplatz innerhalb von 45 Minuten
- bei Aussenlandungen unmittelbar nach der Rückkehr

Aussenlandungen sind von den Teilnehmenden unverzüglich unter Angabe der Koordinaten an die KL zu melden. Die Veranstalter sollen die Teilnehmenden und ihre Teams bestmöglich unterstützen, um aussengeladete Flugzeuge zu lokalisieren.

8 Auswertung

8.1 Definitionen

Aufgabenlänge – Distanz vom Abflugpunkt zum Zielpunkt via alle Wendepunkte.

Abflugzeit - Zeitpunkt, zu welchem die Abfluglinie geöffnet wurde.

Zielzeit – Zeitpunkt der Zielankunft, nachdem sämtliche Wendepunkte gültig umrundet wurden.

Aufgabenzeit – Zeit zwischen Abflugzeit und Zielzeit

Wertungsstrecke – Distanz von Abflugpunkt via alle Wendepunkte zum Zielpunkt.

Gültiger Wettbewerbstag - ein Wettbewerbstag an dem

- für jeden Teilnehmer einer Klasse eine Startgelegenheit zu einem Zeitpunkt gegeben war, dass die gestellte GP Flugaufgabe erfüllbar war
- mindestens ein Teilnehmer einer Klasse die GP Flugaufgabe erfüllt hat und damit eine Aufgabenzeit erhalten hat.

8.2 Zeitwertung

Die tägliche Zeitwertung beruht auf Aufgabenzeiten und allfälligen Strafzeiten.

8.3 Rangpunkte

Die Heimkehrenden (GP Flugaufgabe erfüllt) erhalten Rangpunkte nach der Zeitwertung des Tages.

Die Rangpunkte werden wie folgt vergeben:

- Der/die schnellste Heimkehrende erhält einen Rangpunkt pro gültige Zielzeit.
- Die nachfolgend klassierten Heimkehrenden erhalten jeweils einen Rangpunkt weniger

- Der/die schnellste Heimkehrende erhält einen zusätzlichen Rangpunkt
- Heimkehrende mit der gleichen Aufgabenzeit erhalten gleiche Rangpunkte. Nachfolgende Rangpunkte werden dadurch nicht verändert.
- Die Veranstalter können einen Bonus-Rangpunkt vergeben für die erste Umrundung eines bezeichneten Wendepunktes.

Die Gesamtwertung ergibt sich durch die Addition der tageweisen Rangpunkte.

8.4 Wertungsgrößen

Zeiten werden in Sekunden und Distanzen in km angegeben.

8.4.1 Konkurrenztag

Dt = Aufgabenlänge

Ts = Abflugzeit

8.4.2 Teilnehmende

D = Wertungsstrecke

Tf = Zielzeit

T = Aufgabenzeit = Tf – Ts

N = Anzahl Heimkehrende

Tm = Aufgabenzeit der/des letzten Heimkehrenden

S = Tageswertung

St = Strafzeit

R = Rang in der Tageswertung

P = Tagesrangpunkte

O = Rangpunkte aus der Gesamtwertung

8.5 Wertungsformel

8.5.1 Tageswertung

Die Tageswertung ist ungültig, wenn es keine Heimkehrenden gibt. Die Tageswertung wird in Stunden, Minuten und Sekunden ausgedrückt. Heimkehrende mit maximal 5 Sekunden Differenz in der Zielzeit werden mit der früheren Zielzeit gewertet.

Heimkehr S = T

Strafzeiten S = S + St

Die Tageswertung S ergibt die Ränge R: 1, 2, 3,

8.5.2 Tagesrangpunkte

Heimkehr		P	=	N – R + 1
Aussenlandung		P	=	0
Siegerbonus	wenn N>0 und R=1	P	=	P + 1
Wendepunktbonus	wenn ausgesetzt	P	=	P + 1

8.5.3 Gesamtrangpunkte

Teilnehmende	O	=	P1 + P2 + P3 + P4 + ...
--------------	---	---	-------------------------

8.6 Verfehlungen und Strafen

Verfehlungen gegen diese Wettbewerbsregeln oder gegen lokale Vorschriften werden von der Konkurrenzleitung mit Strafzeiten oder Strafen belegt.

Strafzeiten werden zur Tageswertung S hinzugezählt.

Strafzeiten sollen in die Tageswertung einfließen, in der die Verfehlungen erfolgten.

Strafen und Strafzeiten können auch an Tagen ausgesprochen werden, an denen keine gültige Wertung zu Stande kommt. In diesem Fall wird die Strafe bzw. Strafzeit am folgenden Wertungstag wirksam.

Strafzeiten

Art der Verfehlung	Strafmass
Abfluggewicht, Klinken	
Überschreitung des max. Abfluggewichtes (gem. AFM) um W Kilogramm	W x 20s
Verspätetes Klinken	2 min
Aufziehen vor dem Klinken	2 min
Abflug	
vor Abflugzeit	Zeitdifferenz x 5
oberhalb Abflughöhe	5 s/m
seitlich zur Abfluglinie in weniger als 500m Abstand	2 min
Geschwindigkeit 171-200 km/h	2 min
Über 200 km/h	5 min
Flug ausserhalb Abfluggebiet in der letzten Minute vor der Abflugzeit	2 min
Wendepunktumrundung	
ausserhalb des Wendepunktgebietes in weniger als 500m Abstand	2 min
oberhalb einer gesetzten Höhenbegrenzung	5 s/m
Zielankunft	
Direktlandung	2s / m Zielhöhe über Platz
Flugführung	
Flug in unzulässigem Luftraum, Wolkenflug, Nachtflug	Zeitdauer x 5, mindestens 5 min pro Verfehlung
Flugdokumentation, Information	
FR Wechsel ohne Info an KL	5 min
FR-Intervallzeit zwischen 2 Wegpunkten > 10 s	5 min
Abgabe der Flugdokumentation später als 45 min nach der Landung	5 min

s = Sekunden, min = Minuten, m = Meter

Messtoleranzen: keine

Strafen

Art der Verfehlung	Strafmass	Minimales Strafmass	Maximales Strafmass
Flugführung			
Unkorrekte Volte	Nach Ermessen KL	Warnung	Disqualifikation
Fliegen unter Alkohol und Drogen	Disqualifikation		
Positive Doping Kontrolle	Sanktionen gem. FAI/SOV Policy		
Betrug			
Fälschung von Dokumenten	Disqualifikation		
Andere, hier nicht definierte Verfehlungen	Nach Ermessen KL	Warnung	Disqualifikation

9 Beschwerden und Proteste

9.1 Beschwerden

Zweck einer Beschwerde ist der Hinweis auf einen Fehler, um eine Korrektur ohne formalen Protest zu veranlassen.

Eine Beschwerde kann zu einem beliebigen Zeitpunkt während des Wettbewerbes bei der KL eingereicht werden. Sie soll möglichst rasch behandelt werden.

9.2 Proteste

Proteste gegen die hier vorliegenden Wettbewerbsregeln können nicht eingelegt werden.

Teilnehmende haben das Recht, gegen Entscheide der KL zu Beschwerden bei der Jury Protest einzulegen.

Für Proteste gilt das NSFW-Reglement Artikel 9.

Die Konkurrenzleitung ist an die Entscheide der Jury gebunden.

10 Resultate

10.1 Tagesranglisten

- Vorläufig = Rangliste vor Verifizierung der FR Daten
- Provisorisch = Rangliste nach Verifizierung der FR Daten und mit Strafzeiten
- Definitiv = Rangliste nach Ablauf der Protestfrist und nachdem alle Proteste entschieden wurden

Alle Ranglisten werden mit einem Minimum an Verzögerung publiziert. Sie zeigen die Tagesresultate der Teilnehmenden, den Status der Rangliste sowie den Zeitpunkt der Publikation. Provisorische und definitive Ranglisten werden von der KL unterzeichnet.

10.2 Gesamtrangliste

Es gibt nur einen Sieger pro Klasse.

Bei gleichen Gesamtrangpunkten nach dem letzten Wettbewerbstag entscheiden die besten Ränge an den einzelnen Tageswertungen. Sieger ist derjenige Pilot mit den meisten Tagessiegen. Besteht immer noch unentschieden, ist derjenige der Gewinner mit den meisten zweiten Plätzen, dritten Plätzen, etc.

10.3 Leistungspunkte NM und Qualifikation SM

Die definitiven Tagesranglisten und die Gesamtrangliste werden dem Sekretariat des SFVS durch die KL gemeldet. Der SFVS übernimmt die Zuteilung der Leistungspunkte NM und die Qualifikation SM.