

# REGLEMENT FÜR REGIONALMEISTERSCHAFT MIT GRAND PRIX WERTUNG

**GP**

Inhaltsverzeichnis	Seite
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 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
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 .....	6
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 .....	9
7.12 Aussenlandungen.....	9
7.13 Landeverfahren .....	9
7.14 Abgabe der Flugdokumentation.....	9

8	Auswertung .....	9
8.1	Definitionen .....	9
8.2	Zeitwertung.....	10
8.3	Rangpunkte.....	10
8.4	Wertungsgrößen .....	10
8.5	Wertungsformel.....	10
8.6	Verfehlungen.....	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 SNM und Qualifikation SM.....	12

Genehmigt durch den Vorstand des Segelflugverbandes der Schweiz: Olten, 22.01.2013

# 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 (SNM).
- 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 SNM 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	119
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, Wendepunkt- und Luftraumdateien 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**

Jeder Teilnehmer ist für die sichere Durchführung seiner Flüge und die Einhaltung der einschlägigen Rahmenbedingungen und Gesetzen selber verantwortlich. Für Schäden, die den Teilnehmenden oder Dritten 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 und Section 3.

### **2.2 Jury**

- Als Jury amtiert die Jury des Nationalen Segelflugwettbewerbes nach NSFW-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 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 auch nicht IGC homologierte FR, z.B. FLARM 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. Entsprechende Instrumente sind ausser Funktion zu setzen und geeignet zu plombieren. Die Siegel können von der KL jederzeit kontrolliert werden.

#### **5.5 Luftraum**

Die gesamten Wettbewerbsflüge müssen in zulässigen Lufträumen stattfinden. Dazu gilt der Anhang 3 zum SM Reglement (letztgültige Ausgabe).

### **6 Aufgaben**

#### **6.1 Die GP Flugaufgabe**

Die Konkurrenzleitung schreibt für jede Klasse den Abflugpunkt, eine Anzahl Wendepunkte, die Wendepunktradien und den Zielpunkt aus. Die minimale Aufgabedistanz beträgt 80 km. Die Aufgabe sollte mindestens von 9 Teilnehmern erfüllt werden. Die Aufgabe sollte in max. 2 Stunden geflogen werden können. Die Aufgabe kann auch für 2 Umrundungen ausgeschrieben werden (Aus Sicherheitsgründen jedoch nicht Ziel-Rückkehrflüge).

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 Teilnehmenden wählen ihren Platz im Aufstellungsbereich (vor dem Zusammenschieben) in der Reihenfolge ihres Eintreffens mit dem aufgerüsteten Flugzeug. Bei Uneinigkeit entscheidet die Wettbewerbsleitung.

Auf Verlangen der Teilnehmenden wird die Startreihenfolge innerhalb jeder Klasse ausgelost und in der Folge nach jeder gültigen Wertung 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 und sollen ad hoc in die Startreihenfolge nachfolgender Klassen integriert werden. Wünschen mehrere Piloten einen weiteren Start, so gilt die Reihenfolge in der die Teilnehmenden landeten. Wiedergestartete Flugzeuge nach dem Öffnen der Startlinie dürfen direkt in das Abfluggebiet (hinter der Startlinie) auf max. Abflughöhe geschleppt werden.

#### **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

Die Öffnungszeit der Abfluglinie wird durch die Konkurrenzleitung festgelegt und über Funk bekanntgegeben. Die Öffnung der Abfluglinie soll ab dem letzten Start einer Klasse mindestens wie folgt verzögert werden:

- a) die Höhendifferenz zwischen Abflughöhe und Platzhöhe wird mit 1 min pro 100 m berücksichtigt (entspricht einem mittleren Steigwert von 1.67 m/s für Schlepp, Eigenstart und Aufwind).
- b) die Distanz zwischen Klinkraum und Startlinie wird mit 1 min pro km berücksichtigt (Reiseflug mit 60 km/h).
- c) eine Grundverzögerung von 5 min.

Die Abfluglinie soll zudem unter Aufrunden zu Terminen mit ganzen fünf Minuten geöffnet werden (:00 :05, :10, :15, ...).

Die Konkurrenzleitung kann die Öffnung der Abfluglinie weiter verzögern oder annullieren.

- Die Flugzeuge müssen sich während der Minute vor der Öffnung der Abfluglinie im Abfluggebiet befinden.
- Ab 5 Minuten vor Öffnung der Startlinie darf im Abfluggebiet nur links gekreist werden. Rechtskreisen (= Kurve grösser 90°) wird mit Strafzeit geahndet.
- 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 Wettbewerbsleitung gibt eine offizielle Wettbewerbsfrequenz bekannt. Alle Wettbewerber müssen während des ganzen Fluges diese Frequenz gerastet haben und dürfen keine andere Frequenz benutzen

ausser einer Flugsicherungsfrequenz zum Durchfliegen eines speziellen Luftraumes gemäss Anhang 3 des SM Reglements oder zu einer Landung auf einem anderen Flugplatz.

Die folgenden Meldungen werden durch die Konkurrenzleitung abgegeben:

- Nach dem letzten 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 y Minuten geöffnet und die maximale Abflughöhe beträgt x Meter“.
- 3 Minuten vor der Öffnung der Abfluglinie: „Die Abfluglinie wird in 3 Minuten geöffnet, die Piloten müssen in 2 Minuten hinter der Startlinie sein“.
- 2 Minuten vor der Öffnung der Abfluglinie: „Die Abfluglinie wird in 2 Minuten geöffnet, die Piloten müssen in einer Minute hinter der Startlinie sein“.
- 1 Minute vor der Öffnung der Abfluglinie: „Der Abflug wird in einer Minute freigegeben“.
- 30 Sekunden vor der Öffnung der Startlinie: „Der Abflug wird in 30 Sekunden 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.

Es darf kein zweiter Abflug gemacht werden, weder bei zu grosser Abflughöhe noch zu grosser Geschwindigkeit. Zu hohe und zu schnelle Abflüge werden mit Zeitstrafen belegt.

Bei seitlichem Verfehlen der Abfluglinie 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 wird bei zusammengelegten Klassen für die tieferen Klassen gezielt vergrössert.

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 (+/- 500m) am Pistenanfang. Es werden 2 Ziellinien (eine pro Anflugrichtung) festgelegt.

Zielpunkt: Mittelpunkt der Ziellinie.

Zielhöhe: die Höhe der Ziellinie ist 150m über der Flugplatzhöhe (QNH).

### **7.10.2 Endanflug**

Die KL setzt bei Bedarf, damit die Wettbewerber nicht kurz vor dem Überfliegen der Ziellinie ein Eindrehen um mehr als ca. 20° fliegen müssen einen markanten Geländepunkt als Kontrollpunkt (Distanz zur



Ziellinie ca. 5 km) mit einem Radius 1 km (Kanalisation aus Sicherheitsgründen). Ab diesem Punkt darf die Zielhöhe nicht mehr unterschritten werden.

Teilnehmende melden ihren Anflug auf die Ziellinie am Funk mit ihrem Wettbewerbskennzeichen auf der Wettbewerbsfrequenz 10km vor der Ziellinie. 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.

Eine Landung auf dem Zielflugplatz ergibt immer eine gültige Zeitwertung. Diese wird jedoch mit einer Strafzeit bei nicht oder bei einem Überfliegen in entgegengesetzter Richtung sowie Unterschreiten der Zielhöhe mit einer Strafzeit belegt.

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

### **7.12 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. Bei Ausfall beider Logger oder Motorstart gilt der letzte gültige Wegpunkt.

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.

### **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.

### **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 fakultativ bis zum folgenden Pilotenrapport

Aussenlandungen sind von den Teilnehmenden unverzüglich unter Angabe von Landeort und -zeit an die KL zu melden.

## **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, bzw. Lande- oder Loggerlandepunkt.

Gültiger Wettbewerbstag: ein Wettbewerbstag an dem

- für jeden Teilnehmer eine Startgelegenheit zu einem Zeitpunkt gegeben war, dass die gestellte GP Flugaufgabe erfüllbar war.
- mindestens ein Teilnehmer die GP Flugaufgabe erfüllt hat.

## 8.2 Zeitwertung

Die tägliche Zeitwertung beruht auf Aufgabenzeiten und allfälligen Zeitzuschlägen.

## 8.3 Rangpunkte

- Es werden nur an Heimkehrer Rangpunkte vergeben
- Es werden im Maximum an 9 Heimkehrer Rangpunkte vergeben
- Der schnellste Heimkehrer erhält einen zusätzlichen Rangpunkt (Beispiel: bei 5 Heimkehrern erhält der schnellste 6 Rangpunkte, der zweitschnellste 4 Rangpunkte, der letzte Heimkehrer 1 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 Kilometern angegeben.

### 8.4.1 Konkurrentag

Dt = Aufgabenlänge  
Ts = Abflugzeit

### 8.4.2 Teilnehmende

D = Wertungsstrecke  
Tf = Zielzeit  
T = Aufgabenzeit = Tf – Ts  
Nf = Anzahl Heimkehrende  
S = Tageswertung  
St = Zeitzuschlag  
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.

Heimkehrer  $S = T + St$   
Die Tageswertung S ergibt die Ränge R: 1, 2, 3, ....

### 8.5.2 Tagesrangpunkte

Heimkehrer  $P = Nf - R + 1$   
Aussenlandung  $P = 0$   
Siegerbonus wenn  $N > 0$  und  $R = 1$   $P = P + 1$   
Wendepunktbonus wenn ausgesetzt  $P = P + 1$

Aussenlandungen sollen in der Reihenfolge der gewerteten Flugstrecken in der Tagesrangliste aufgeführt werden.

### 8.5.3 Gesamtrangpunkte

$$O = P1 + P2 + P3 + P4 + \dots$$

### 8.6 Verfehlungen

Verfehlungen gegen diese Wettbewerbsregeln oder gegen lokale Vorschriften werden von der Konkurrenzleitung mit Zeitzuschlägen (Strafen) belegt.

Zeitzuschläge werden zur Tageswertung S hinzugezählt.

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

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

#### Zeitzuschläge

Art der Verfehlung	Zeitzuschlag
<b>Klinken</b>	
Zu frühes oder zu spätes Klinken	1 Minuten
Aufziehen vor dem Klinken	1 Minuten
<b>Abflug</b>	
vor Abflugzeit	Zeit in Sekunden x 10
oberhalb Abflughöhe	1 Sekunde pro Meter
Abfluggeschwindigkeit grösser als 170 km/h	5 Sekunden pro km/h grösser 170 km/h
Flug ausserhalb Abfluggebiet in der letzten Minute vor Startlinienöffnung	Zeit in Sekunden x 2
Versuch eines zweiten Abfluges	Erste Abflugzeit + 10 Minuten
<b>Wendepunktumrundung</b>	
ausserhalb des Wendepunktgebietes in weniger als 500m Abstand	5 Minuten
oberhalb einer gesetzten Höhenbegrenzung	3 Sekunden pro Meter
<b>Zielankunft</b>	
Flug zwischen Kontrollpunkt und Ziellinie unter 150m/Flugplatzhöhe	3 Sekunden pro Meter
Landung auf dem Zielflugplatz ohne gültigen Ziellinienüberflug	7,5 Minuten
<b>Flugführung</b>	
Rechtskreisen im Abfluggebiet ab 5 Minuten vor Startlinienöffnung	30 Sekunden pro Rechtskreis
Fliegen höher als max. Flughöhe (wenn am Briefing definiert)	Bis 100m: 5 Sekunden pro Meter Über 100m: Aussenlandung
Flug in unzulässigem Luftraum, Wolkenflug, Nachtflug	Aussenlandung am Punkt der Verletzung
<b>Flugdokumentation, Information</b>	
FR Wechsel ohne Info an KL	1 min
Zu spätes Einschalten des FR	30 Sekunden
FR-Intervallzeit zwischen 2 Wegpunkten > 10 s	5 min
Abgabe der Flugdokumentation später als 45 min nach der Landung	5 min

#### Messtoleranzen: keine

## **Strafen**

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

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**

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 SNM 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 SNM und die Qualifikation SM.