

Offene Landesmeisterschaften Segelflug der Junioren • Oeventrop 2005

Ausführungsbestimmungen

Ergänzungen zu den allgemeinen Bestimmungen der Ausschreibung

1. Ort und Termin

- | | | |
|-----|--|--|
| 1.1 | Austragungsort ist das Segelfluggelände Oeventrop Ruhrwiesen | |
| 1.2 | Der Wettbewerb findet statt vom | 06.08. bis zum 20.08.2005 (erster Wertungstag: 09.08.) |
| 1.3 | Trainingsmöglichkeiten ab: | 01.08.2005 |
| 1.4 | Pflichttraining | 06.08-08.08.2005 |
| 1.5 | Eröffnungsbriefing: | 08.08.2005 20:00 Uhr |
| 1.6 | Siegerehrung: | 20.08.2005 (Pflichtteilnahme) |

2. Grundlagen, Sport- und Betriebsregeln

Es gilt die Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften des DAeC Ausgabe 2004 AN1 gültig ab 01.05.2005 im folgenden SWO genannt.

Maßnahmen zur Vermeidung von Pulkbildung und sonstiger Gefährdungspotenziale werden im Eröffnungsbriefing bekanntgegeben und sind dann für den Wettbewerb verbindlich. Daher ist die Teilnahme am **Eröffnungsbriefing** für jeden Teilnehmer **Pflicht**.

Alle Segelflugzeuge müssen mit Funk, Rettungsfallschirm/Rettungssystem, zugelassenem Dokumentationssystem und einem akustischem Variometer ausgerüstet sein. Ein Wettbewerbskennzeichen entsprechend SWO ist am Flugzeug, am Flugzeughänger und am Zugfahrzeug anzubringen.

In der Clubklasse muss die aktuelle Massenübersicht mit der zum Einsatz kommenden Konfiguration des Flugzeuges übereinstimmen. Die Wettbewerbsleitung kann auf dieser Grundlage im Verlauf des Wettbewerbes Gewichtskontrollen durchführen.

Die Sorgfaltspflicht für die Verkehrssicherheit und Zulassung des benutzten Flug- und Rettungsgerätes, das Vorhandensein gesetzlich vorgeschriebener Unterlagen hierüber, das Vorliegen der gültigen Erlaubnisse u. Berechtigungen sowie das Mitführen der erforderlichen Unterlagen während der Flüge obliegt ausschließlich dem Teilnehmer.

Während des Wettbewerbes festgestellte Verstöße können zu einer Disqualifikation führen. Verstöße gegen das Dopinggesetz führen zur Disqualifikation vom Wettkampf. Die Verantwortlichkeit aller teilnehmenden Luftfahrzeugführer nach den gesetzlichen Bestimmungen bleibt durch die Sportregeln und die Vorgaben der Wettbewerbsleitung unberührt.

Dies betrifft insbesondere die Einhaltung des maximalen Abfluggewichts und das Fliegen in den Grenzen der amtlichen Verkehrszulassung des jeweiligen Segelflugzeuges (d.h. also nach Flughandbuch und Betriebsanleitung).

Die Wettbewerbsleitung kann maximale Flughöhen und Gebiete mit Flugbeschränkungen festlegen. Verstöße gegen diese Festlegungen sowie unerlaubte Einflüge in Beschränkungsgebiete, Sperrgebiete, etc. werden gemäß Pkt. 10. der SWO bzw. dem Strafpunkte-Katalog des CS3-Annex A geahndet.

"HX - Kontrollzonen", Segelflugsektoren und TMZ Gebiete, die nicht ausdrücklich für den jeweiligen Wettbewerbstag als "nicht aktiv" erklärt wurden, gelten als aktiv und dürfen – auch mit Freigabe - **nicht** durchfliegen werden.

Die Wettbewerbsleitung kann aus Sicherheitsgründen (Seitenwind, u. ä.) den Verzicht auf Wasserballast anordnen.

Gegen Teilnehmer und Mannschaften können Maßnahmen gem. Pkt. 10. der SWO ausgesprochen werden, wenn sie:

- gegen die Regeln der Wettbewerbsordnung verstoßen,
- durch disziplineloses Verhalten den Flugbetrieb oder andere gefährden,
- den Anordnungen der Wettbewerbsleitung nicht Folge leisten und damit den ordnungsgemäßen Ablauf des Wettbewerbs stören.

Regelwidrigkeiten werden gemäß Pkt. 10. der SWO geahndet.

Wegen der besonderen Lage des Fluggeländes im Ortskern Oeventrop wird auf die Einhaltung der Nachtruhe hingewiesen. Verhalten, welches den Ruf des Luftsport-Clubs Oeventrop schadet, wird mit dem Ausschluß der betreffenden Personen vom Wettbewerb geahndet.

Sportlicher Betrug hat den sofortigen Ausschluß des/der Schuldigen vom Wettbewerb zur Folge.

Die Benutzung von **funknavigatorischen Hilfsmitteln** jeglicher Art ist zugelassen. Wolkenflüge, auch mit Freigabe der DFS, sind verboten. Die Benutzung von Blindfluginstrumenten, wie z.B. Wendezeiger oder künstlicher Horizont, sind nicht erlaubt. Sie sind vor Beginn des Wettbewerbs unbenutzbar zu machen.

Die Wettbewerbsleitung behält sich außerdem vor, gemäß Pkt. 10. der SWO und SC3-Annex A Verstöße gegen die Wettbewerbsregeln zu ahnden.

3. Wertungsflüge

Während der Meisterschaftsdauer sollen mindestens zwei unterschiedliche Aufgabenarten geflogen werden, davon mindestens 2/3 Racing-Aufgaben. Die Bekanntgabe der Tagesaufgaben erfolgt im täglichen Briefing.

Wertungsflüge können in folgenden Aufgabenarten ausgeschrieben werden:

3.1. Geschwindigkeitsaufgaben

3.1.1. Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten – Racing

Gemäß SWO Pkt. 7.1 a) als Dreiecks- oder Vieleckflüge.

Der Teilnehmer muss die größte ihm mögliche Geschwindigkeit über eine durch festgelegte Wendepunkte definierte Strecke fliegen.

Die Wertungsgeschwindigkeit ergibt sich aus der Aufgabendistanz dividiert durch die Zeit zwischen der gültigen Abflugzeit und der Endzeit des Wettbewerbers im Ziel. Die Aufgabendistanz ist dabei die Distanz vom Abflugpunkt bzw. vom Mittelpunkt einer Abfluglinie über alle Wendepunkte zum Zielpunkt.

Bei einer Außenlandung ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle, in der richtigen Reihenfolge erreichten Wendepunkte hinweg bis hin zum nicht erreichten Wendepunkt oder zur Ziellinie abzüglich der Entfernung vom (eventuell virtuellen) Landeort zu diesem Wendepunkt oder Zielort. In jedem Fall wird unter Berücksichtigung aller gültigen aufgezeichneten Positionsmarken die größte Wertungsdistanz ermittelt.

Zielländer erhalten Geschwindigkeitspunkte abhängig von ihrer erzielten Wertungs-Geschwindigkeit und alle die gleichen Distanzpunkte.

Außenländer erhalten Distanzpunkte im Verhältnis Ihrer Wertungsdistanz zur größten Wertungsdistanz.

3.1.2. Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendegebieten - Speed Assigned Area (SAA)

Gemäß SWO Pkt. 7.1 b)

Der Teilnehmer muss über einen durch festgelegte Wendegebiete definierten Streckenbereich die größte ihm mögliche Geschwindigkeit erzielen. Eine **Mindestzeit** wird vorgegeben. Die Wettbewerbsleitung benennt

eine Anzahl festgelegter Wendegebiete (möglichst nicht überlappend) in bestimmter Reihenfolge und setzt eine Mindestwertungszeit fest. Der Teilnehmer muss die Aufgabe erfüllen, indem er in der vorgeschriebenen Reihenfolge durch diese Wendegebiete hindurch zum Ziel fliegt und dabei die größtmögliche Geschwindigkeit erzielt.

Die Wertungsgeschwindigkeit ergibt sich aus der Wertungsdistanz dividiert durch die verstrichene Zeit zwischen der gültigen Abflugzeit und der Endzeit des Teilnehmers im Ziel, bzw. der Mindestzeit, wenn diese länger ist.

Zielländer erhalten Geschwindigkeitspunkte abhängig von ihrer erzielten Wertungsgeschwindigkeit und alle die gleichen Distanzpunkte (unabhängig von der individuell geflogenen Strecke).

Außenländer erhalten Distanzpunkte im Verhältnis ihrer Wertungsdistanz zur größten Wertungsdistanz des Tages.

3.2. Distanzaufgaben

3.2.1. Distanzaufgabe mit festgelegten Wendegebieten - Distance Assigned Area (DAA)

Gemäß SWO Pkt. 7.1 c)

Der Teilnehmer muss über einen durch festgelegte Wendegebiete definierten Streckenbereich die größte ihm mögliche Distanz innerhalb einer festgelegten **Maximalzeit** zurücklegen.

Die Wettbewerbsleitung benennt eine Anzahl festgelegter Wendegebiete (möglichst nicht überlappend) in bestimmter Reihenfolge und setzt eine maximale Aufgabendauer (Maximalzeit) fest.

Der Teilnehmer soll in der vorgeschriebenen Reihenfolge durch diese Wendegebiete hindurch zum Ziel fliegen und dabei die größtmögliche Distanz zurücklegen, bevor die Maximalzeit erreicht ist. Der Teilnehmer wird nur nach der Wertungsdistanz bewertet und erhält einen Außenlandemalus, falls die Ziellinie nicht gültig ohne vorherigen Motoreinsatz überquert wird.

3.2.2. Distanzaufgabe mit frei wählbaren Wendepunkten - Distance Cats Cradle (DCC)

Gemäß SWO Pkt. 7.1 d)

Der Teilnehmer muss über freiwählbare Wendepunkte die größte ihm mögliche Distanz innerhalb einer Maximalzeit zurücklegen.

Die Wettbewerbsleitung benennt eine Anzahl von Wendepunkten und setzt eine maximale Aufgabendauer fest.

Der Teilnehmer soll die größtmögliche Distanz in der Maximalzeit erzielen, indem er vom Abflugpunkt über Wendepunkte, die er aus der Zahl, der vom Ausrichter benannten auswählt, zum Ziel fliegt.

Ein Maximum von 10 Wendepunkten inklusive Abflugpunkt aus der vorgelegten Liste darf in jeder Reihenfolge genutzt werden, jedoch darf der Teilnehmer nicht zu einem Wendepunkt zurückkehren, ehe er nicht zwei weitere Wendepunkte beurkundet hat, ausgenommen auf dem letzten Schenkel zum Ziel.

Der 1. anzufliegende Wendepunkt wird vorgegeben und ggf. auch ein als letzter zu umrundender (Anflug-) Wendepunkt kann vorgegeben werden, um die Streckenführung der verschiedenen Klassen zu separieren bzw. um eine einheitliche Anflug-Richtung zu erzwingen. **Es werden alle Wendepunkte laut Katalog zugelassen**, die auch angefliegen werden können, wobei nur max. 10, die für den Piloten günstigsten, gewertet werden. Überquert der Teilnehmer vor Ablauf der Wertungszeit ordnungsgemäß die Ziellinie, ist die Wertungsdistanz die Distanz vom tatsächlichen Abflugpunkt über alle erreichten Wendepunkte hinweg bis zum Ziel.

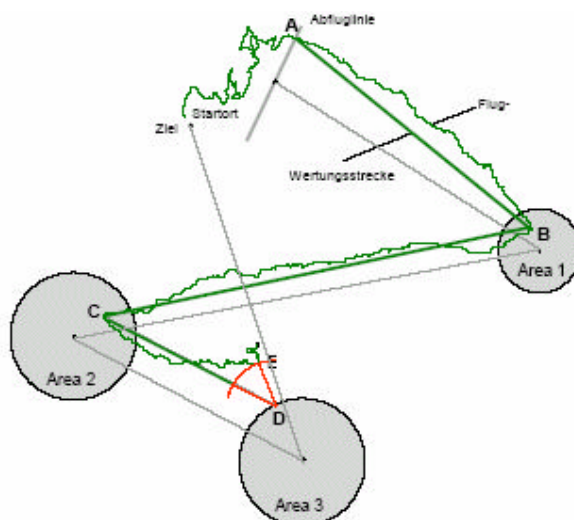
Bei einer Außenlandung (oder bei Ablauf der maximalen Wertungsdauer vor Erreichen der Ziellinie) ist die Wertungsdistanz die Distanz vom tatsächlichen Abflugpunkt über alle erreichten Wendepunkte hinweg bis hin zum nicht erreichten günstigsten Wendepunkt abzüglich der Entfernung vom Landeort zu diesem Punkt.

In jedem Fall wird unter Berücksichtigung aller gültigen aufgezeichneten Positionsmarken die größte Wertungsdistanz ermittelt. Der Teilnehmer wird nur nach der Wertungsdistanz bewertet und erhält einen Außenlandemalus, falls die Ziellinie nicht gültig ohne vorherigen Motoreinsatz überquert wird.

3.3. Wertungsdistanz bei Aufgaben mit festgelegten Wendebereichen (DAA und SAA)

Wenn der Teilnehmer ordnungsgemäß die Ziellinie überquert (bei Distanzaufgaben vor Ablauf der Maximalzeit), nachdem er alle Wendebereiche in der korrekten Reihenfolge durchfliegen hat, ist seine Wertungsdistanz die Distanz, von seinem tatsächlichen Abflugpunkt auf der Abfluglinie über alle Wendepunkte hinweg zum Ziel.

Bei einer Außenlandung (oder bei Distanzaufgaben bei Ablauf der Wertungszeit vor Erreichen der Ziellinie) gilt als Wertungsdistanz die Distanz vom tatsächlichen Abflugpunkt über alle in der korrekten Reihenfolge durchflogenen Wendebereiche hinweg zum Ziel bzw. dem günstigsten Punkt des nächsten Wendebereiches, abzüglich der Distanz zwischen (eventuell virtueller) Außenlandeposition und diesem Punkt. In jedem Fall wird unter Berücksichtigung aller gültigen aufgezeichneten Positionsmarken die größte Wertungsdistanz ermittelt.



$$\text{Wertungsdistanz: } (AB) + (BC) + (CD) - (DE)$$

3.4. Außenlandemalus bei Distanzaufgaben (DAA und DCC)

Für Außenlander wird ein Malus verhängt, indem von der Wertungsdistanz 20% abgezogen werden.

Der Malus findet keine Anwendung, wenn der Teilnehmer auch nach Überschreiten der Maximalzeit ohne Motorhilfe direkt zum Wettbewerbsflugplatz zurück fliegt und die Ziellinie ordnungsgemäß überfliegt.

4. Start-, Abflug-, Wendepunktumrundung und Zielflugverfahren

4.1. Startdurchführung

Der Start wird für alle Klassen an der Winde durchgeführt. Genauere Informationen zum Startaufbau und Ablauf des Starts werden im Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

Die Abflugfreigabe erfolgt frühestens 15 Minuten nachdem der letzte Teilnehmer der Klasse eine Startmöglichkeit erhalten hat.

Die Wettbewerbsleitung gibt beim Eröffnungsbriefing die Startreihenfolge bekannt. Die Schleppgebühr pro Windenstart beträgt pro Schlepp 6,00 €.

Bei Schleppts außerhalb eines Wertungsfluges ist ebenfalls die o.a. Gebühr zu entrichten.

Das Kreisen im Umkreis von 3 km um den Abflugpunkt und der Abfluglinie ist bis zum Abflugzeitschluss verboten.

4.2. GNSS - Abflugverfahren

Der Abflug erfolgt über eine **Abfluglinie mit Höhenbeschränkung als stiller Abflug ohne vorgeschriebene Geschwindigkeit.**

Diese Linie wird durch einen **fixen Abflugpunkt** (Koordinaten) und sich **nach links und rechts** erstreckenden Linien von **je 10,0 km Länge (ohne jegliche weitere Toleranz)** gebildet (also Gesamt-Breite 20 km), die senkrecht zum Kurs "Abflugpunkt - 1 Wendepunkt" ausgerichtet ist.

Die beim Briefing für eine Klasse festgelegte **Abfluglinie** muss in Richtung zum 1.Wendepunkt **unterhalb der maximal zulässigen Abflughöhe** möglichst senkrecht gekreuzt werden, damit der Abflug gültig ist. Der Überflug über die Abfluglinie wird durch das GNSS - System dokumentiert.

Durch die angrenzenden Flugbeschränkungsgebiete (Luftraum D Dortmund und TMZ Paderborn) kann es zu einer entsprechenden Verkürzung der Abfluglinie kommen.

Es werden mehrere Abfluglinien eingerichtet, so dass jeder Klasse ein eigener Abflugpunkt zugewiesen werden kann. Die Wettbewerbsleitung behält sich vor, diese Abflugpunkte aus meteorologischen und/oder anderen Gründen zu ändern. Es erfolgt dann eine rechtzeitige Bekanntgabe, vorzugsweise beim Briefing.

4.3. Abflugzeit

Als Abflugzeit zählt das zeitlich letzte Kreuzen der Abfluglinie, sofern der Abflugzeitschluss noch nicht überschritten wurde.

Erfolgt der Abflug eines Teilnehmers später als der Abflugzeitschluss, wird für diesen der Abflugzeitschluss als Abflugzeit gewertet. Erfolgt ein erneuter Start nach Abflugzeitschluss, aber rechtzeitig vor Abflugschluss, muss dennoch ein gültiger Abflug erfolgen, damit der Flug gewertet werden kann, als Abflugzeit gilt dann ebenfalls der Abflugzeitschluss.

Zwischen Abflugfreigabe und Abflugschluss muss **mindestens ein gültiger Abflug nachgewiesen** werden. Als Abflüge zählen alle geradlinigen Abfluglinienüberquerungen in Richtung zum 1.Wendepunkt, wenn diese zwischen Abflugfreigabe und Abflugschluss liegen.

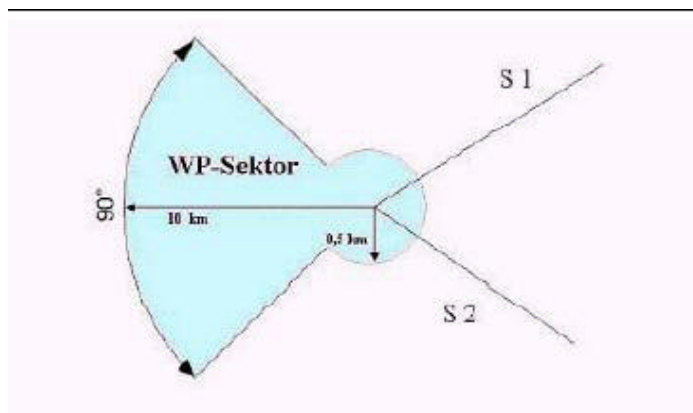
Die Abflugzeit ist bei der Loggerabgabe oder bei Außenlandungen per Telefon bei Durchgabe der Landemeldung der Wettbewerbsleitung bekannt zu geben.

Die **Höhenkontrolle** erfolgt über Auswertung des barometrischen Höhenschriebs des GNSS - FRs. Bei Verstößen gegen die beim täglichen Briefing bekanntgegebene maximale Abflughöhe wird bis max. 100m-Höhenüberschreitung 1 Strafpunkt pro Meter vergeben; bei mehr als 100m Überschreitung ist ein Abflug ungültig.

4.4. Wendepunktumrundung

Ein Wendepunkt ist durch seine Wendepunktcoordinate definiert, er gilt als umrundet, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt des Flugrekorders im WP-Sektor (siehe nachfolgende Skizze) liegt bzw. wenn die Verbindungslinie zweier Aufzeichnungspunkte den Sektor schneidet oder zumindest tangiert. Es ist ratsam, die Aufzeichnungsrate kurz vor, während und kurz nach der Umrundung der Wendepunkte zu erhöhen.

Umrundung bei Geschwindigkeitsaufgaben mit festgelegten Wendepunkten (Racing):



Umrundung bei Pflichtwendepunkten und Cats Cradle:



Umrundung muss gemäß obiger Definition im WP-Sektor erfolgen.

Umrundungen außerhalb des WP-Sektors wird wie eine virtuelle Außenlandung gewertet, d.h., dass der dem Wendepunkt nächste Punkt als Landepunkt angenommen wird.

4.5. Virtuelle Außenlandung

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

4.6. Ziellinie und Ziellinien-Überflug

Die an einem Wertungstag gültige Ziellinie wird beim täglichen Briefing bekanntgegeben.

Sie hat eine Breite von 1 km.

Die Ziellinie ist in der bei der Aufgabenstellung angegebenen Richtung, oberhalb der vorgeschriebenen Mindesthöhe rechtwinklig, geradlinig und mit einem vorherigen mindestens 1km langen Geradeausflug durch eigene Energie zu überqueren.

Die Wettbewerbsleitung ist bemüht, die Ziellanflüge aus Süden einzurichten. In diesem Fall ist die Ziellinie durch den gut sichtbaren Klosterberg im Süden des Platzes gekennzeichnet.

Direktlandungen sind nicht möglich.

Die Meldung des Ziellanflugs muss **mindestens 10 km** vor dem Überflug der Ziellinie auf der Wettbewerbsfrequenz erfolgen. Der Anflug zum Überflug muss 1 km vor der Ziellinie erfolgen.

Die Ziellinie darf bei **Ziellanflügen nicht unter 200 m GND** überflogen werden.

Unterschreitungen der Mindestüberflughöhen führen zu **Strafpunkten** gemäß Pkt. 10.2.3 bzw. 10.2.4 der SWO. Außerdem können Strafpunkte erteilt werden, wenn nach einem Ziellinienüberflug in mehr als 200 m GND Andere gefährdet werden.

Nach dem Ziellinienüberflug ist starkes Hochziehen verboten!

Überfahrt muss mit einer flachen Steigflugbahn abgebaut werden.

4.8. Luftraumverletzungen

Dokumentiert eine GNSS- Positionsmarke eine Luftraumverletzung, wird nach Punkt. 10.2.5 der SWO wie folgt verfahren:

- beim 1. Verstoß während des Wettbewerbes endet der Flug am Einflugspunkt analog einer virtuellen Außenlandung.

- jeder weitere Verstoß während des Wettbewerbes führt zur Disqualifikation des Teilnehmers für den betreffenden Wettbewerbstag.

Der Ausrichter empfiehlt die Grenzen nicht bis auf den m auszureizen. Softwareunterschiede in den Geräten gehen zu Lasten des Teilnehmers.

Wegen der besonderen Luftraumsituation (Luftraum „D“ Dortmund und TMZ Paderborn) wird darauf hingewiesen, daß Luftraumverstöße auch vor dem Abflug geahndet werden.

5. GNSS - Beurkundung

5.1. Primär - System:

Als Erst - Dokumentationssystem sind grundsätzlich nur IGC - zugelassene GNSS – Flugrekorder (FR) zugelassen.

Der Zeitabstand zwischen 2 Fixes soll maximal 10 sec betragen, liegt aber in der Verantwortung des Teilnehmers, der durch die Aufzeichnung eindeutig nachweisen muss, dass er einen ununterbrochenen und entspr. den Ausführungsbestimmungen ordnungsgemäßen Flug durchgeführt hat. Als maximale Ausfallzeit werden 70 Sekunden akzeptiert. Bei längeren Ausfällen des FR in unkritischen Streckenbereichen kann die Wettbewerbsleitung eine Wertung zulassen, wenn Luftraumverletzungen ausgeschlossen sind.

*Alle Teilnehmer werden gebeten, sich das **neueste Update für ihren GNSS-FR** zu beschaffen.* Die jeweils gültige Liste der IGC - zugelassenen GNSS - FR kann der Homepage der Sportfachgruppe Segel- und Motorsegelflug des DAeC entnommen werden: <http://www.daec.de/downloadfiles/se/HBKAP09.pdf>

Jeder Teilnehmer hat für seinen GNSS-FR das passende Datenkabel zur PC-Kopplung und die entsprechende Auswerte-Software mitzubringen.

5.2. Backup - System

Als Backup-System ist nur ein zweiter IGC - zugelassener GNSS-FR zulässig. Der Zeitabstand zwischen 2 Fixpunkten darf bei den Backup-Geräten nicht mehr als 10 sec betragen, damit die Umrundung eines Wendepunktes durch Verbindung von 2 Fixpunkten noch anerkannt werden kann. Produktbedingte Probleme bei Aufzeichnungsintervallen, Speichermöglichkeit etc. gehen zu Lasten des Piloten.

Jeder Teilnehmer, der eines dieser Backup-Geräte einsetzen will, hat das passende Datenkabel zur PC-Kopplung und die entsprechende Auswerte - Software mitzubringen. Der Transfer der Daten von diesen Backup-Geräten erfolgt nur durch oder im Beisein eines Vertreters der Wettbewerbsleitung. Vom Teilnehmer erstellte Dateien werden nicht anerkannt. Daher ist nach der Landung bzw. Rückkehr das entsprechende Backup-Gerät der Wettbewerbsleitung zugänglich zu machen.

Wegen der Vorbereitung der Auswertung bitte - sofern noch nicht mit der Anmeldung erfolgt - umgehend mitteilen, welches System verwendet wird.

5.3. Dokumentenabgabe

Nach jedem Wertungsflug müssen die **GNSS-FR** zusammen mit den übrigen Flugdokumentationsunterlagen **innerhalb von 30 min nach der Landung** zu der beim Eröffnungsbriefing bekannt gegebenen Abgabestelle gebracht werden. Bei Verwendung von im Cockpit eingebauten Backup-Geräten ist die Wettbewerbsleitung zwecks Datentransfers anzusprechen.

ca. 1 Stunde nach Abgabe sind die GNSS-FR bei der gleichen Stelle wieder abzuholen. Die Wettbewerbsleitung ist nicht dafür verantwortlich zu machen, falls die Abholung nicht erfolgt und dadurch am nächsten Wettbewerbstag ein FR-Ausfall reklamiert wird (z.B. weil eine eingebaute Batterie nicht geladen ist).

5.4. Backup System

Das Backup-System wird **nur bei glaubhaft nachgewiesener Fehlfunktion oder Ausfall** des Erstsystems beim Abflug, an einem der Wendepunkte und/oder der Ziellinie herangezogen.

6. Funkbetrieb, Frequenzen

Für den Betrieb der Bord- und Bodenfunkgeräte müssen die erforderlichen Erlaubnisse vorliegen. Die für den Wettbewerb notwendigen Frequenzen werden im Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

7. Wettbewerbsgebiet

Das vorgesehene Wettbewerbsgebiet umfaßt den Bereich der:
ICAO-Karte 1:500 000 Hannover und Frankfurt

Die Karten müssen in der neuesten, gültigen Ausgabe verwendet werden!

8. Landemeldung

Die Landemeldung und die Landezeit ist der Wettbewerbsleitung bei Abgabe des GNSS-FR mitzuteilen, auch dann, wenn kein Abflug erfolgte. Das anzuwendende Außenlandemeldungs-Formblatt und Telefonnummer wird spätestens beim Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

Bei Außenlandungen - **auch auf Flugplätzen** - ist die Landemeldung **unverzüglich telefonisch** an die Wettbewerbsleitung unter Angabe der Landekoordinaten und der Landezeit durchzugeben. Nach Rückkehr zum Flugplatz ist die Landemeldung zusammen mit den übrigen Flugdokumentationsunterlagen sofort bei der Wettbewerbsleitung abzugeben. Sollte erkennbar sein, daß die Ankunft erst nach 22.00 Uhr erfolgt, so ist die Wettbewerbsleitung vor 22.00 Uhr telefonisch darüber zu informieren und eine Absprache bezüglich der Abgabe der Unterlagen zu treffen.

Für nicht erfolgte oder verspätete Abgabe der Landemeldung bzw. einer Außenlandemeldung kann die Wettbewerbsleitung **Strafpunkte entsprechend SWO** vergeben, insbesondere dann, wenn dadurch die Erstellung der vorläufigen Wertung verzögert wird. Das gleiche gilt für falsche, fehlerhafte oder unvollständige Angaben bezüglich des Landeortes bei der telefonischen Außenlandemeldung.

9. Auswertung

Die Tages- und Gesamtwertungen jeder Klasse werden durch das Wettbewerbssoftware Flaps2005 nach den in der SWO veröffentlichten Wertungsformeln erstellt. Die Wertungen werden täglich veröffentlicht; dabei werden evtl. vergebene Strafpunkte gesondert ausgewiesen.

Die endgültigen Wertungen werden nach Ablauf der Beschwerdefristen bzw. nach Behandlung von Beschwerden / Einsprüchen veröffentlicht.

10 Wertungsformel und Handicap

Die Wertung erfolgt nach dem 1000 Punkte System des Sporting Code 3 Annex A.

10.1. Allgemeine Definitionen

Pmax = Maximale Punktzahl für die beste Tagesleistung (unreduziert)
N = Anzahl der Teilnehmer mit einem gültigen Wettbewerbsstart
n1 = Anzahl der Teilnehmer mit einer Wertungsdistanz von mindestens 100 km
(ohne Berücksichtigung eines eventuellen Außenlandemalus)
n2 = Anzahl der Teilnehmer schneller als 2/3 der größten Geschwindigkeit
f = Tagesfaktor
I = Index des jeweiligen Flugzeuges nach DAeC-Indexliste
Imin = Niedrigster Index aller teilnehmenden Segelflugzeuge der Klasse
H = Handicapfaktor
To = Wertungszeit des Tagessiegers (bei Gleichstand die kürzere Zeit)
Vo = höchste Wertungsgeschwindigkeit des Tages in km/h
v = Wertungsgeschwindigkeit des Teilnehmers in km/h

Do = Größte korrigierte Wertungsdistanz (dc) in km
d = Wertungsdistanz des Teilnehmers in km
dc = korrigierte Distanz des Teilnehmers
Pvm = maximal mögliche Geschwindigkeitspunkte
Pv = Punktzahl des Teilnehmers für die Geschwindigkeit
Pdm = maximal mögliche Distanzpunkte
Pd = Punktzahl des Teilnehmers für die Strecke
P = Punktzahl des Teilnehmers

10.2. Handicapwertung

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

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

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

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

10.3. Wertungstag

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

10.4. Höchstzahl der Punkte Pmax

Die Höchstzahl der zu vergebenden Punkte Pmax (noch durch den Tagesfaktor f zu korrigieren) ist der geringste der drei Werte:

$$P_{\max} = 1000 \text{ oder } P_{\max} = (5 \times Do) - 250 \text{ oder bei Geschwindigkeitsaufgaben}$$

$$P_{\max} = (400 \times To) - 200$$

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

10.5. Tagesfaktor

Die addierten Distanz- und Geschwindigkeitspunkte werden mit dem Tagesfaktor f multipliziert, um die korrigierten Punkte P zu erstellen. Die korrigierten Punkte P bestimmen die Wertung des Tages. $f = \text{der kleinere Wert von } 1 \text{ oder } 1,25 \cdot n1/N$

10.6. Geschwindigkeitsaufgaben (Racing/DAA)

Tagesparameter:

Maximale Geschwindigkeitspunkte $P_{vm} = 2/3 \cdot n^2/N \cdot P_{max}$

Maximale Distanzpunkte $P_{dm} = P_{max} - P_{vm}$

Geschwindigkeits- und Distanzpunkte für

a) jeden Zielländer

$P_v = P_{vm} \cdot 3 \cdot (v/V_o - 2/3)$

oder wenn $v < 2/3 V_o$, dann ist $P_v = 0$

$P_d = P_{dm}$

b) jeden Außenländer

$P_v = 0$

$P_d = P_{dm} \cdot (d/D_o)$

Korrigierte Gesamtpunkte für jeden Teilnehmer

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

Wenn nahezu alle Teilnehmer im Ziel landen, wird ein Teilnehmer mit 2/3 der besten

Geschwindigkeit ca. 1/3 der max. Punkte erhalten. Alle Außenländer werden weniger Punkte im Verhältnis zu der von ihnen geflogenen Strecke erhalten.

10.7. Distanzaufgaben (DAA,DCC)

$p = f \cdot P_{max} \cdot dc/D_o$

Für jeden Teilnehmer mit gültigem Ziellinienüberflug ist die korrigierte Wertungsdistanz gleich der Wertungsdistanz:

$dc = d$

Bei Außenländern (auch nach Ablauf der Wertungszeit) wird die Wertungsdistanz um 20% reduziert:

$dc = 0,8 \cdot d$

Alle Teilnehmer erhalten Punkte im Verhältnis zu der von ihnen geflogenen korrigierten Wertungsdistanz zur größten Wertungsdistanz.

10.8. Strafen

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

11. Beschwerde/ Einspruch

Beschwerden und Einsprüche werden grundsätzlich nach den Bestimmungen gemäß Pkt. 10.3 bzw. 10.4 der SWO behandelt. Die Einspruchsgebühr beträgt entsprechend SWO 150,- €.

Sie verfällt, wenn der Einspruch als unbegründet abgewiesen wird.

Die **Fristen** für Beschwerden und Einsprüche **gegen Punkteentscheidungen** werden auf **12 Stunden** reduziert. Bei Veröffentlichung nach 20 Uhr endet diese jedoch frühestens mit Beginn des 1. offiziellen Briefings am nächsten Tag.

Einsprüche **gegen die 1. vorläufige Endwertung** einer Klasse müssen **innerhalb von 1 Stunde** nach Veröffentlichung eingereicht sein, gegen die **endgültige Wertung innerhalb von 2 Stunden** nach Veröffentlichung.

Beschwerden oder Einsprüche gegen bekannte Regeln (z.B. vorliegende Wettbewerbsordnung, Ausschreibung oder Ausführungsbestimmungen) sind nicht zulässig.

12. Schlechtwetterprogramm

Wir wünschen uns allen zwar schöne Flug- und Sonnentage, aber wenn es das Wetter doch einmal nicht gut meinen sollte, bemüht sich der Ausrichter auch an diesen nicht fliegbaren Tagen ein sinnvolles Schlechtwetterprogramm anzubieten.

Teilnehmer, die durch Film- oder Diabeiträge, Vorträge usw. zu diesem beitragen können, werden gebeten, dieses der Wettbewerbsleitung mitzuteilen.

13. Telefonverbindungen

Clubheim „Spatzennest“ 02937-483
Peter Enste 0172-4252071

Weitere Telefonnummern werden im Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

14. Wettbewerbsleitung

Wettbewerbsleiter: Karl Keßler LSC Oeventrop e. V.
Sportleiter: Peter Enste LSC Oeventrop e. V.
Auswertung Christian Keßler / Stefan Aßmuth LSC Oeventrop e. V.
Meteorologe: Stefan Aßmuth

Jury: Hans Otto Edelhoff AC Hagen e. V.
 Hubertus Huttel SFV Oerlinghausen e. V.
 Heinz Enste LSC Oeventrop e. V.

Arnsberg, 14.Juli 2005 gez.: Peter Enste