



Örtliches Verfahren

Local Procedures

Österreichische Segelflug Staatsmeisterschaft 2021

der FAI Klasse

Standard

und

Österreichische Segelflugmeisterschaft 2021

in der Club- und 15m Klasse

29.05.-05.06.2021

in St. Johann / Tirol - LOIJ

**Der Bewerb wird in Anlehnung an den
FAI Sporting Code / Section 3 – Gliding,
Annex A, aktuelle Fassung,
durchgeführt.**

A EINZELHEITEN ZUR MEISTERSCHAFT**Name der Veranstaltung**

Österreichische Segelflugstaatsmeisterschaft 2021 in der FAI Klasse Standard und
Österreichische Segelflugmeisterschaften 2021 in der Club- und 15m Klasse

Veranstalter:

Österreichischen Aero-Club
Sektion Segelflug
Prinz Eugen Straße 12
A-1040 Wien

Ausrichter:

Fliegerclub St. Johann in Tirol
Flugplatz St. Johann
Reitham 2
A-6380 St. Johann

Ort der Veranstaltung

Flugplatz St. Johann/Tirol
N 47 31 2 / E 012 27 0
Elev 670 m / 2198 ft (MSL)
RWY 13 / 31
Frequenz 120,355 Mhz

ICAO: **LOIJ**

Zeitplan

Termin für vorläufige Anmeldungen:	28.02.2021
Termin für endgültige Anmeldungen:	24.04.2021
Offizielles Training	27.05. – 28.05.2021
Registrierungsschluss	28.05.2021, 17.00 Uhr
Eröffnungs-Briefing (Pflichtbriefing):	28.05.2021, 18.00 Uhr
Eröffnungs-Feier am Flugplatz:	28.05.2021, 19.00 Uhr
Wettbewerbsflüge:	29.05.2021 bis 05.06.2020
Abschlusszeremonie und Siegerehrung:	05.06.2021, ab 19.00 Uhr

Namen und Funktionen des Ausrichterpersonals

Wettbewerbsdirektor (Wettbewerbsleiter)	Aurel Hallbrucker
Stellvertreter des Direktors	Rudolf Steinmetz
Tasksetting	Wettbewerbsleitung / Richard Huschka
Meteorologie	lokale Beratung vor Ort
Verantwortlich für die Auswertung	Richard Huschka / Clemens Haslinger

Jury

Die Jury wird von der Wettbewerbsleitung bis zum Beginn des Wettbewerbes nominiert.
Die Jury besteht aus dem Präsidenten und 2 Mitgliedern.
Die Jurymitglieder dürfen nicht als Pilot teilnehmen oder der Wettbewerbsleitung angehören.

Adressen für Schriftverkehr und Teilnehmermeldungen

Österreichischer Aero Club – Sektion Segelflug
Prinz Eugen Strasse 12
1040 Wien

Telefon: +43 1 5051028 DW 75 (Gerda Seidl)
Bürozeit: Mo – Fr 08.00 bis 12.30 Uhr
e-Mail: seidl.gerda@aeroclub.at

Homepage www.soaringspot.com/ssm2021loij

Nennungen: <https://rhu3.at/igcupl/sfa/?xx=ssm2021loij>

Flugeinreichung: <https://rhu3.at/igcupl/?xx=ssm2021loij>

1 B ALLGEMEINES

1.1 Ziel des Wettbewerbes

- 1.1.a Die Ermittlung des Österr. Staatsmeisters und Siegers in der Standard –Klasse, sowie Ermittlung der Sieger in der Club- und 15m Klasse
- 1.1.b Vertiefung von Freundschaften zwischen Segelfliegern

1.2 Generelle Informationen

- 1.2.1 Der Wettbewerb wird nur als solcher gewertet, wenn in der jeweiligen Klasse am ersten Tag mindestens 10 Piloten teilgenommen haben und mindestens ein gültiger Wertungstag absolviert wurde. Bei einer Wertung als Österr. Staatsmeisterschaft oder Österr. Meisterschaft, müssen 6 Piloten mit österr. Staatsbürgerschaft teilnehmen.
- 1.2.2 Der bestplatzierte Pilot ist **Sieger** der jeweiligen Meisterschaft. Bei der Wertung für die Österr. Staatsmeisterschaft ist **Österr. Staatsmeister** der bestplatzierte Pilot, mit österr. Staatsbürgerschaft.
Jeder Österr. Staatsmeister erhält die Medaille der BSO.
Ehrenpreise und Pokale werden entsprechend ihrer Anzahl vergeben.
- 1.2.4 Die offizielle Sprache im Rahmen des Wettbewerbes ist Deutsch.

1.3 Wertungsklassen

- 1.3.1 Club-, Standard- und 15m-Klasse

Mischklassen:

Sind in einer Klasse bis zum 24.04.2021 weniger als 10 Teilnehmer genannt, wird diese Klasse gemeinsam mit der nächst höher oder niedriger gereihten Klasse zu einer Mischklasse zusammengelegt, je nachdem welche weniger Teilnehmer hat.

Sind in dieser Mischklasse noch immer weniger als 10 Teilnehmer, werden diese mit der dritten Klasse zu einer entsprechenden Mischklasse zusammengelegt.

- 1.3.2 Im Falle der Zusammenlegung zu einer Mischklasse, wird mit dem **AUSTRO-INDEX** (siehe *Handicap-Liste ANHANG 1*, siehe auch **Pkt 8.2.4**) gewertet.

WICHTIG: In der Cub-Klasse ist Wasserballast untersagt !!!

WICHTIG: Werden die Standard- und 15 m Klassen in einer Mischklasse gewertet, so ist die MTOW für alle Flugzeuge in dieser Klasse MAX. 525 kg“

WICHTIG: Wird die Club-Klasse in einer der Mischklassen gewertet, so ist in dieser Mischklasse Wasserballast untersagt.

Es können für alle Klassen die selben Aufgaben gestellt werden.

1.4 Zusätzliche Sicherheitsregeln

- 1.4.2 Der Veranstalter behält sich das Recht vor, den Wettbewerb abzusagen oder abzubrechen, sofern unvorhersehbare Umstände dies notwendig machen.

Der Veranstalter anerkennt keine, wie auch immer gearteten Ersatzansprüche von Teilnehmern, die mit der Durchführung, der Absage oder einem Abbruch zusammenhängen.

Die offizielle Wettbewerbskarte wird vom Veranstalter allen Piloten kostenlos zur Verfügung gestellt. Diese ist von den Piloten mitzuführen.

Der Sicherheitsausschuss besteht aus mindestens einem Vertreter des Ausrichterpersonals und den Pilotensprechern.

Die Pilotensprecher werden beim ersten Briefing aus den Reihen der Teilnehmer gewählt (1 Pilotensprecher / Klasse).

Die Aufgabe der Pilotensprecher ist es, der Wettbewerbsleitung beratend zur Seite zu stehen und die Interessen von Piloten und Helfern wahrzunehmen. Die Pilotensprecher können auch bei der Aufgabenstellung beratend hinzugezogen werden.

1.4.3 Nationale Forderungen für Dopingtest

Es gelten folgende Richtlinien unter: www.nada.at

Anmerkung:

Alkohol ist nur im Wettkampf verboten.

Die Feststellung erfolgt durch Atem- und/oder Blutanalyse.

Der Grenzwert (Blutwerte), ab dem ein Verstoß vorliegt, beträgt 0,10 g/l.

1.4.5.3 Wettbewerbsgebiet, Verbotene Lufträume und Höhenlimits

Das Meisterschaftsgebiet wird beim Eröffnungsbriefing festgelegt.

Die Grenzen des Meisterschaftsgebietes sind in der Luftraum-Datei definiert, die vor Beginn des Wettbewerbes veröffentlicht wird.

Nicht aktive Lufträume und entsprechende Höhenlimits werden beim Tagesbriefing bekannt gegeben. Maximale Abflughöhen siehe Pkt 7.4.5 b

3 C Nationale Mannschaften bzw. Nennungen

3.2 Voraussetzungen für die Teilnahme:
Mindestens 100 Segelflugstunden und Streckenflugerfahrung.

3.4.1 Mit der Anmeldung zum Bewerb erklärt sich der Pilot mit dem „Örtlichen Verfahren“ einverstanden, des Weiteren stimmt er für sich und seinen Helfern der Veröffentlichung allfälliger Foto- / Filmaufnahmen, im Zusammenhang mit dem Wettbewerb, zu.

Jeder Pilot soll während der gesamten Dauer des Wettbewerbes über Helfer verfügen.

Mitarbeiter des Ausrichters sollen nicht als Helfer herangezogen werden.

Während des Startvorgangs muss jeder Pilot über mindestens einen Helfer verfügen.

Nennungen sind bis zum 24.04.2021 nur mittels des Online Formulars einzureichen bei <https://rhu3.at/igcupl/sfa/?xx=ssm2021loij>

3.4.2 Nenngeld

Das Nenngeld beträgt EUR 250,-, sowie für Junioren, bis zum 25. Lebensjahr, EUR 200,- und ist auf folgendes Konto zu überweisen:

Konto	Fliegerclub St. Johann in Tirol
Bank	RAIKA St. Johann
IBAN	AT24 3626 3000 0536 0284
BIC	RZTIAT22263

Das Nenngeld ist bis spätestens eine Woche nach Abgabe der Nennung zu überweisen.

Es gilt die Reihenfolge der Anmeldung und die Reihenfolge der Einzahlung des Nenngeldes.

Verspätete Nennungen können nur berücksichtigt werden, wenn noch Startplätze verfügbar sind.

Bei Zurückziehung der Nennung, bis spätestens 21.05.2021 (1 Woche vor Wettbewerbsbeginn), wird das Nenngeld rückerstattet. Bei späterer Absage verfällt das Nenngeld zugunsten des Ausrichters.

Es werden folgende Leistungen geboten:

- Organisation des Wettbewerbes
- Bereitstellung der notwendigen Unterlagen und Formulare
- Laufende Information über Wetter und Ergebnisse

3.4.3 b Annahme von Nennungen

Gemäß Rangordnungsliste sind alle Piloten der österr. Nationalmannschaft fix qualifiziert. (18 Piloten + 5 Junioren). Die restlichen Plätze werden nach Eingang der vorläufigen Nennung gereiht. Bei Überschreiten der erlaubten Höchstteilnehmerzahl haben die österr. Teilnehmer in der Reihenfolge der Platzierung in der österr. ROL das Recht teilzunehmen. Eventuelle Ersatzpiloten werden bis zum 01.05.2021 verständigt, ob ihre Teilnahme möglich ist.

3.4.3 c Höchstteilnehmerzahl insgesamt

Die max. Teilnehmerzahl, über alle Klassen, ist mit 35 Teilnehmern begrenzt. Junioren werden in die Teilnehmerzahl mit eingerechnet.

3.5.4 b Gültige Dokumente, die an Bord mitzuführen sind

- Segelflugglizenz SFCL, Medical
- Personaldokument (Reisepasse oder Personalausweis)
- Funksprechzeugnis
- Eintragungsschein (Certificate of Registration) oder „permit to fly“
- Lufttüchtigkeitszeugnis (Certificate of Airworthiness)
- Nachprüfungsbescheinigung ARC (Airworthiness Review Certificate)
- Haftpflichtversicherung (gültig auch für Wettbewerbe)
- Bewilligungsbescheid für Funkgeräte (Aircraft Station Licence)
- Betriebshandbuch
- Bordbuch
- Flugbuch
- Offizielle Wettbewerbskarte (wird vom Veranstalter kostenlos zur Verfügung gestellt)

Ausländische Teilnehmer müssen gegebenenfalls die Anerkennung ihrer Dokumente vorlegen.

3.6.1 Verlangte Deckungssummen für die Haftpflichtversicherung

Der Halter des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts haftet für jeden Unfall entsprechend dem für den Abflug zugelassenen Höchstgewicht (Maximum Take-Off Mass – MTOM) bis zu folgenden Beträgen:

1. MTOM von weniger als 500 kg 750 000 SZR;
2. MTOM von weniger als 1.000 kg 1 500 000 SZR;

Für Doppelsitzer ist eine abgeschlossene Luftfahrt-Unfallversicherung für den Fluggastsitzplatz in Höhe von 100 000 SZR nachzuweisen.

3.6.2 Jeder Teilnehmer muss eine Unfallversicherung mit Wettbewerbseinschluss nachweisen.

4 D Ausrüstung / Technische Erfordernisse

4.1.1 b + c Vorgeschriebene zusätzliche Ausrüstung

An Bord mitzuführen sind:

- Ein betriebsstüchtiger Fallschirm

- Ein zugelassener und funktionsbereiter Notsender:
ELT (Emergency Locator Transmitter) oder
PLB (Personal Locator Beacon)
- Antikollisionsgeräte, wie FLARM, siehe Anmerkung *)
- Ein von der IGC anerkannter GNSS Flugdatenschreiber (bei Motorseglern mit Motorsensor)
- Backup-System: Ein von der IGC anerkannter GNSS Flugdatenschreiber
(bei Motorseglern mit Motorsensor) wird empfohlen
- Ein zugelassenes Funkgerät

*) Antikollisionsgeräte (FLARM) dürfen während des Wettbewerbsfluges nicht ausgeschaltet werden. Es bleibt allerdings dem Piloten überlassen, ob er Flarm im „stealth mode“ betreibt oder nicht.

Jedes Flugzeug muss für das gesamte Training und dem Wettbewerb korrekt im OGN (Open Gliding Network) registriert sein, um eine ständige öffentliche Positionsaufzeichnung zu gewährleisten.

4.1.1 d Markierungen zur besseren Erkennbarkeit

Eine Warnlackierung am Ende der Tragflächen, Winglets oder auf der Rumpfspitze ist verpflichtend. Flugzeuge ohne Warnlackierung müssen mit Leuchtfolien beklebt werden oder mit einem LED- Anti-Kollisionslicht ausgerüstet sein.

4.1.2 Instrumente die ausgebaut werden müssen

Instrumente für das Fliegen ohne Bodensicht müssen ausgebaut bzw. deaktiviert werden. Dazu gehören insbesondere künstlicher Horizont, Wendezeiger sowie Bohli, Schanz oder KT1 Kompass.

4.2.1 Maximales Abfluggewicht

Zusätzlich zu den durch das Lufttüchtigkeitszeugnis des Segelflugzeugs auferlegten Grenzwerten, sind die Grenzwerte für die maximale Startmasse (MTOM) und die Flächenbelastung einzuhalten.

4.2.2 Wiegeverfahren für Segelflugzeuge

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Flugzeuge einzeln oder in Gruppen vor den jeweiligen Starts jederzeit auf ihr Abfluggewicht nachzuwiegen.

4.3.2 Wettbewerbskennzeichen

Das Wettbewerbskennzeichen besteht aus max. drei Zeichen (Buchstaben oder Zahlen; Kombination ist möglich) und ist beidseitig am Seitenleitwerk, einfarbig, in gut sichtbarer Größe anzubringen.

4.3.3 Wird das gleiche Wettbewerbskennzeichen zweifach genannt, so muss jener Pilot sein Zeichen verändern, dessen Nennung später eingetroffen ist.

5 E Allgemeine Flugverfahren

5.1 Wolkenflug und nicht genehmigte Kunstflüge sind verboten. Alle Manöver in der Luft und am Boden, die andere gefährden, müssen vermieden werden und sind zu bestrafen.

Der Wettbewerbsleiter darf einen Wettbewerbsteilnehmer wegen Fehlverhaltes oder Regelverletzungen bestrafen oder disqualifizieren. (SC 3 Annex A gemäß "8.7 List of approved penalties" (**ANHANG 2**).

5.3.1 c Funkfrequenzen für den Wettbewerb

Offizielle Wettbewerbs-Funkfrequenz: wird beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben

Weitere, für den Ablauf des Wettbewerbes erforderliche Funkfrequenzen (Frequenzen für Start, Abflug, Ziellinie, Landung, für die Klasse, etc.) werden spätestens beim Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

6 Aufgaben

6.1 Aufgaben die gestellt werden

Racing Task (RT)

Assigned Area Task (AAT)

Rennaufgabe mit festgelegten Wendepunkten

Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Gebieten

7 F Wettbewerbsverfahren

7.1. e Vorschriften für das Ablassen von Wasserballast vor dem Start

Wasserballast darf am Grid abgelassen werden.

7.2.2 Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes

Als Grenze des Wettbewerbsflugplatzes gelten die behördlich genehmigten Flächen des Zivilflugplatzes St. Johann/Tirol. Der Wettbewerbsflugplatz ist nicht umzäunt.

Die Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes werden spätestens zum Eröffnungsbriefing allen Teilnehmern zur Kenntnis gebracht.

Die aktuelle **ZFBO** des Flugplatzes St. Johann/Tirol ist zu beachten (Aushang vor Ort).

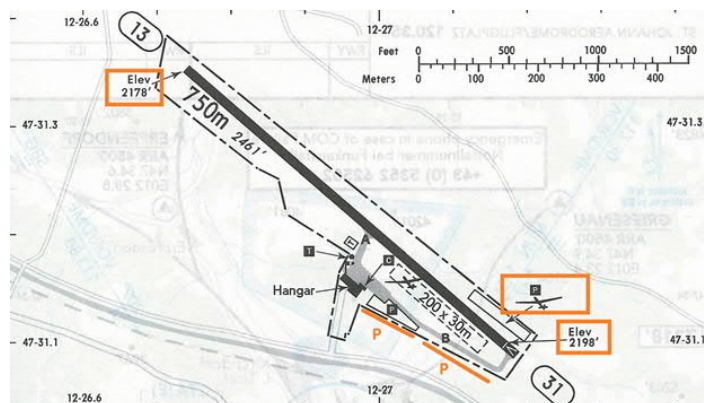


Foto: Flugplatz St. Johann/Tirol

7.2.2 a Das Rücklandefeld befindet sich – wenn möglich auf der Piste – sonst im Außenlandefeld (200 x 30 m) im südlichen Bereich der Hauptpiste.

7.2.2 b Eine Landung bzw. Motorinbetriebnahme außerhalb der Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes berechtigt nicht zu einem Neustart.

7.3.1 Startverfahren

Jeder Wettbewerbsteilnehmer hat max. 3 Starts pro Wertungstag zur Verfügung.

Segelflugzeuge und nicht eigenstartfähige Motorsegler werden geschleppt.

Die Startreihenfolge wird beim Briefing bekannt gegeben.

Die Schlepphöhe und der Ausklinkpunkt werden beim Briefing bekannt gegeben.

Ein frühzeitiges Ausklinken ist nur aus Sicherheitsgründen erlaubt.

7.3.2 Startverfahren für Motorsegler

Für selbst startende Motorsegler wird das Startverfahren (Start, Route, Höhe am Endpunkt bzw. Unterschreiten der vorgegebenen Höhe am Endpunkt nach Abschalten des Motors) beim Briefing erläutert.

Anmerkung: Vor dem Erreichen des Endpunktes darf der Motor vorzeitig auch oberhalb der vorgegebenen Höhe abgestellt werden, sofern anschließend ohne Verzögerung bis zum Endpunkt weiter geflogen und dort auch die vorgegebene Höhe unterschritten wird.

Motorsegler, die sich schleppen lassen, müssen den Nachweis über die ENL Loggeraufzeichnung mit Abgabe des ersten Loggerfiles (spätestens vom 1. Wettbewerbstag) erbringen. Dies gilt auch für Back-up Systeme.

7.3.2 c Wiederstart eines Motorseglers:

Eigenstartfähige und nicht eigenstartfähige Motorsegelflugzeuge müssen für einen nochmaligen Start nicht landen. Die Wettbewerbsleitung muss vor dem Anstarten des Triebwerks über Funk informiert werden.

Die Anstartphase des Triebwerkes hat bei einem Überflug über dem Flugplatz LOIJ in einem Höhenband von 970m NN bis 1270m NN über Platz zu erfolgen.

7.4.3 Arten und Definitionen der Abflüge, die genutzt werden

7.4.3 a Gerade Abfluglinie mit einer Länge von 20 km (= 10 km Radius)

7.4.5 a Funkverfahren für den Abflug

Die Öffnung der Abfluglinie wird auf der Wettbewerbsfrequenz allen Teilnehmern bekannt gegeben.

Sprachregelung:

„Die Startlinie der xx-Klasse (z.B. Standard) wird in 15 min, in 10 min, in 5 min eröffnet“
(muss nicht bestätigt werden)

„Die Startlinie der xx-Klasse (z.B. Standard) ist geöffnet.“

Wird die Aufgabe neutralisiert, so wird dies auf der Wettbewerbsfrequenz mitgeteilt.

7.4.5 b Höhenverfahren bei den Abflügen

Die maximale Abflughöhe und Abfluggeschwindigkeit wird beim Briefing bekannt gegeben und wird im Aufgabenblatt angeführt.

7.7.1 a Instruktionen für reale Außenlandungen

Bei einer reale Außenlandung ist unverzüglich telefonisch die Wettbewerbsleitung in Kenntnis zu setzen.

Das Hochladen der Flugwegdatei (*.IGC File) hat, wie in Punkt 7.11 beschrieben, innerhalb von 45 Minuten zu erfolgen.

7.7.2 Virtuelle Außenlandungen

Es ist möglich, mittels einer virtuellen Außenlandung (auch Beginn der Motornutzung) eine Tagesaufgabe abzubrechen. Bei der virtuellen Außenlandung wird unter Berücksichtigung aller aufgezeichneten Positionsfixes die virtuelle Außenlandeposition ermittelt, mit der sich die größte Wertungsdistanz ergibt.

Eine virtuelle Außenlandung ist auch bei einem lateralen oder vertikalen Einflug in Lufträume gegeben, die Beschränkungen unterliegen und für den Wettbewerb gesperrt sind. .

Eine Luftraumverletzung vor dem Abflug wird als virtuelle Außenlandung vor dem Abflug gewertet, mit 0 Punkten in der Tageswertung.

7.7.3 Vorkehrungen und Erfordernisse für Rückholung per F-Schlepp

Rückschlepps von Flugfeldern und Flugplätzen sind erlaubt.

7.8.2 Arten und Definitionen der Zielüberflüge, die genutzt werden

7.8.2 a Der Zielkreis

ist ein Zylinder mit 4 km Durchmesser (Radius = 2 km), vom Flugplatzbezugspunkt und einer Mindesthöhe von 1000m NN.

Innerhalb der letzten 30 Sekunden darf diese Höhe nicht unterschritten werden.

Ein Hochziehen wird wie gefährliches Fliegen bestraft. (Strafe gem. SC Annex A –Ziff.8.7, siehe ANHANG 2)

Die Unterschreitung der Mindesthöhe beim Einflug in den Zielkreis wird mit einem Strafpunkt pro Meter bestraft, maximal die erreichten Geschwindigkeitspunkte.

Abweichende Einflugverfahren, werden bei Bedarf spätestens zum Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

7.8.4 a Verfahren für den Einflug in den Zielkreis

9 km zum Flugplatzbezugspunkt LOIJ (7 km vor Einflug in den Zielkreis) hat sich der Teilnehmer auf der Zielkreisfrequenz, unter Angabe seines Wettbewerbskennzeichens, zu melden.

Sprachregelung: „St. Johann Flugplatz, xx (Wettbewerbskennzeichen) 9 km zum Flugplatz“

Die Wettbewerbsleitung bestätigt die Anmeldung, nicht aber den Einflug.

Direkt landende Flugzeuge haben sich auf der Landefrequenz zu melden.

7.10 Verfahren für die Landung

Das Landeverfahren wird beim Briefing erläutert.

Auf der Flugplatzbetriebsfrequenz (120,355 Mhz) werden zusätzliche Informationen gegeben.

Nach der Landung ist das Landefeld umgehend zu räumen.

Den Vorgaben der Flugbetriebs- bzw. Startleitung ist unbedingt Folge zu leisten.

7.11 Abgabe der Flugdokumentation

Flugwegdateien sind so bald als möglich, spätestens aber 45 Minuten nach der Landung, auf die beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben Webseite, hochzuladen (Upload).

8 G Punktwertung und Strafpunkte

8.1 Art des Wertungssystems

Die Wertung aller Aufgaben erfolgt nach dem 1000 Punkte Wertungssystem.

8.2.4 Index-Liste: Es wird mit dem **AUSTRO - INDEX V3e** gewertet“ (siehe **ANHANG 1**)

Siehe auch Punkt 1.3.2

8.7 Liste der genehmigten Strafpunkte gem. SC Annex A - Ziff. 8.7 (ANHANG 2)

9 H Beschwerden und Proteste

9.1 Beschwerden

- 9.1.1 Der Zweck einer Beschwerde ist es, ohne der Notwendigkeit eines Protestes, eine Korrektur herbeizuführen.
- 9.1.3 Jederzeit während des Bewerbes darf der Wettbewerbsteilnehmer dem Wettbewerbsleiter oder dessen Stellvertreter eine Beschwerde einreichen. Eine solche Beschwerde muss unverzüglich behandelt werden.
- 9.1.4 Die Beschwerde ist schriftlich einzureichen. Der Wettbewerbsleiter wird eine schriftliche Antwort so schnell wie möglich verfassen.
Wird die Beschwerde abgewiesen, so kann der Wettbewerbsteilnehmer Protest einreichen.

9.2 Protest

- 9.2.1 Ein Protest welcher sich auf den Code Sportiv oder auf Örtliche Verfahren („Local Procedures“) bezieht, ist unzulässig. (SC Allgemeiner Teil)
- 9.2.3 Die Höhe der Protestgebühr beträgt € 100,- und verfällt, wenn dem Protest nicht vollständig stattgegeben wird.
- 9.2.4 b Ein Protest gegen die Entscheidung über die Beschwerde muss, mit der Protestgebühr, innerhalb einer Frist von 14 Stunden (2 Stunden Frist am letzten Wettbewerbstag), dem zuständigen Funktionär in schriftlicher Form übergeben werden.

9.3 Behandlung der Proteste

Der Wettbewerbsleiter muss den Protest unverzüglich dem Jurypräsidenten zuleiten.

- 9.3 a Der Präsident der Jury muss innerhalb von 24 Stunden, nach Erhalt des Protestes vom Wettbewerbsdirektor (am letzten Tag so schnell wie möglich), eine Sitzung der Jury einberufen und einen Beschluss verfassen.
- 9.3 c Der Wettbewerbsleiter ist an die Beschlüsse der Jury gebunden.
- 9.4 Rechtsmittel
Gegen die Entscheidung der Jury ist eine Berufung an die ONF - Segelflug möglich.
Die Entscheidung der ONF- Segelflug ist endgültig.

ÖAEC - ONF-Fachdelegierte

Horst Baumann
Herbert Pirker

OAEC – Sektion Segelflug

Bundeseaktionsleiter
Michael Gaisbacher

Wien, am 21.12.2020

ANHANG 1**Handicap-system – AUSTRO - INDEX V3e**

Flugzeug	Index	Flugzeug	Index
Antares 18m	116.5	Diamant 16.5m	101
Antares 20m	118	Diamant 18m	103
Antares 21.5m	120	Diana2	114
Antares 23	121	Diana2 13.5m	109
Arcus	115	Diana2 13.5m (350kg)	107.5
AS33 15m	114	Diana3 18m	118.5
AS33 18m	118.5	Discus B+CS	107.5
AS34 15m	110	Discus2 B+C 15m	110
AS34 18m	112.5	Discus2a	110.5
ASG29 15m	113	Discus2c 18m	112.5
ASG29 18m	117.5	DiscusA	108
ASG32	115	Duo Discus alle 700kg	111
ASH25 25.6m (750kg)	117.5	DuoDiscusX+XL 750kg	111.5
ASH25 25m (750kg)	117	EB28	121.5
ASH25 26m (790kg)	118	EB29	122.5
ASH25EB28	119	EB29D	122
ASH26	115	EB29DR	123
ASH30	121	EB29R	123.5
ASH31 18m	116.5	Eta	121.5
ASH31 21m	118.5	Glasflügel304 (b)	109
Astir CS	97	Glasflügel304 17m	110
ASW17	112.5	GP14	108
ASW19 (b)	102	GP14 350kg	107.5
ASW20 15m	110	GP15	112.5
ASW20 16.6m	110.5	H201 (b) 15m	98
ASW20 (B+C) 16.6m	111	H201(b) 17m	100
ASW22 750kg	119	H301 (b) (bis315kg)	100
ASW22 850kg	120	Hornet	99
ASW24 (b)	107	HPH304C	106
ASW24 (b) WL	107.5	HPH304CZ 15m	109
ASW27	113	HPH304CZ 17.6m	110.5
ASW28 15m	110	HPH304S 18m	116
ASW28 18m	112.5	Jantar2 (b)	112
ASW 15 (b)	98	Jantar Std (2+3)	101
Concordia	124.5	Janus C (festes FW)	105.5
DG100 (101)	99	JanusB (festes FW)	102.5
DG200 (202) 15m	106	JanusCE+M	109
DG200 (202) 17m	109	JS1 18m	117
DG300/303	105.5	JS1C21m	121
DG300WL/DG303WL	106	JS1EVO 18m	117.5
DG400 15m	106	JS3 15m	114
DG400 17m	109	JS3 18m	118.5
DG500/505 18m	106	Kestrel 17m	110
DG500/505 22m	110	Kestrel 19m	110
DG500/505 Orion 20m	108	Lak12	112
DG600 17m	111.5	Lak17a 15m	111
DG600 18m	113.5	Lak17a 18m	115.5
DG800 15m	111	Lak17b	116
DG800 S+B 18m	116	Lak17B21m	119
DG808 15m	111	Lak17b 15m	112
DG808 18m S+C	116.5	Lak19 15m	110
DG808B 18m	116	Lak19 18m	112
DG1000/1001 18m	108	LS1 (bcde)	99
DG1000/1001 20m	110	LS1-0	98
DG1001 neo 20m	111	LS1f	102

Flugzeug	Index	Flugzeug	Index
LS1f neo	102.5	Nimeta	122
LS3 17m	109	Pegase	101
LS3 (a) 15m	106.5	PIK20	104.5
LS4 (472 kg)	105.5	PIK 20 (BDE)	105.5
LS4 A+B (525 kg)	106	Quintus	121
LS4 A+B neo (505kg)	106.5	Speed Astir2 (b)	105.5
LS4 A+B WL (525 kg)	106.5	Std Cirrus (75) 15m	99
LS4 neo (472 kg)	106	Std Cirrus (75) 16.6m	100
LS4 WL (472 kg)	106	StemmeS10	110
LS6 15m	111	StemmeS12	113
LS6 17.6m	114	SZD55	106.5
LS6C 18m	114.5	TwinShark	115
LS6neo	111.5	Ventus2 a(x)	113
LS7	105.5	Ventus2 c+b 15m	112.5
LS7 neo	106.5	Ventus2 C (565kg) 18m	116
LS7 WL	106	Ventus2 Ct/Cm (525kg) 18m	115.5
LS8 15m	110	Ventus2 cx 18m	117
LS8 18m	112	Ventus2 cx(a) 15m	112.5
LS8neo 15m	110.5	Ventus2 cxa 18m	117.5
LS10	116.5	Ventus3 18m Perf	118
LS10 15m	112.5	Ventus3 18m Sport	118.5
MiniLak 13.5m	107	Ventus3 Perf 15m	113.5
MiniNimbus	107.5	Ventus3 Sport 15m	114
Mosquito 17m	110.5	VentusA	111.5
Mosquito (b) 15m	107.5	VentusB 15m	111
Nimbus2	112	VentusB 16.6m	112
Nimbus3 24.5m	116.5	VentusC 15m	111
Nimbus3 25.6m	117.5	VentusC 17.6m	114
Nimbus3D 25.6m	116.5	VentusCM 17.6m	112.5
Nimbus4 750kg	119		
Nimbus4 850kg	120		
Nimbus4D 750kg	118		
Nimbus4D 850kg	119		

Der AustroIndex ist für zentrale Wettbewerbe mit hohen Flächenbelastungen und 3-5 Stunden Aufgaben erstellt!

ANGABEN in Klammern sind das zugelassene Höchstgewicht bzw. die vorhandenen Spezifikationen.

Die Gewichts sowie Spannweitenangaben sind jeweils als ``BIS`` zu verstehen.

Die Indices wurden so angepasst, dass der jeweilige Flugzeugtyp mit seinem zugelassenen Höchstgewicht bzw. mit dem Höchstgewicht der jeweiligen IGC-Klasse (kleineren Wert anwenden) starten kann.

Beschränkungen des max. zulässigen Gewichts (durch zB die Wettbewerbsleitung) bedürfen einer Neubewertung des jeweiligen Flugzeugtyps sofern nicht alle Flugzeuge dieser Klasse gleich betroffen sind.

Auf Wettbewerben bei denen nicht gewogen wird, wird empfohlen den jeweils höheren Index (sofern angegeben) anzuwenden.

Für einen reinen Clubklassebewerb (ohne Wasser) den jeweils gültigen IGC Clubklasse Index anwenden.

Flugzeuge mit FES erhalten pauschal einen Indexabschlag von 0,5 Punkten.

Flugzeuge mit festen Fahrwerk die nicht extra aufgelistet sind, erhalten pauschal einen Indexabschlag von 2,0 Punkten.

R.Huschka 20.12.2020

ANHANG 2

1) SC Annex A –Ziff.8.7 (Strafen)

8.7 LIST OF APPROVED PENALTIES

Type of Offence	First Offence	Subsequent Offence	Max Penalty
Overweight/Underweight of W kilograms	W x 2 pts	n x W x 2 pts	n x W x 2 pts
Wrong, late or missing information			
Documentation not complete	No launch	No launch	No launch
Configuration check not complete	No launch	No launch	No launch
Changing FR without advising the Organisers	10 pts	20 pts	25 pts
Failure to record takeoff pressure altitude	10 pts	25 pts	10 + n x 25 pts
Incorrect FR configuration (Time interval between fixes > 5 sec)	Warning	10 pts	25 pts
Late delivery of documentation (FR, outlanding certificate) according to time limit in LP.	Warning	10 pts	25 pts
Late delivery of backup documentation > 60 min.	Warning	10 pts	25 pts
Incomplete outlanding report	Warning	10 pts	25 pts
Incorrect Start			
Between 0 and 0.50 Km from the start line or Ring	50 pts	50pts	50pts
More than 0.50 km from the start line or Ring	No valid start	No valid start	No valid start
Lowest pre-start fix above the altitude limit	1 pt/m	n pts/m	Day Disqual.
Incorrect claiming of Turn Points or Areas			
Less than 0.50 km from the boundary of the Turn	50 pts	50 pts	50 pts
More than 0.50 km from the boundary of the Turn	No Control	No Control	No Control
Incorrect Finish			
Finishing below altitude limit defined at briefing	1 pt/m*	1 pt/m*	Disqualification
*not exceeding achieved speed points			
Dangerous or hazardous flying			
Cloud flying or unauthorized aerobatics, para 5.1	100 pts	Day Disqual.	Disqualification
Circling in wrong direction in the local zone	Warning	(n-1) x 25 pts	Disqualification
Towing: early or late release	Warning	(n-1) x 25 pts	Disqualification
Towing: pull-up before release	Warning	Day Disqual.	Disqualification
Entering forbidden airspace vertically or horizontally	Outlanded at the point of airspace entry	Day Disqual.	Disqualification
Flying above the absolute altitude limit defined at briefing (Sporting Limit):			
Excess altitude 100m or less	1 pt/m	n pts/m	Disqualification
Excess altitude >100m	Outlanded at the point exceeding 100m	Day Disqual.	Disqualification
Finish: hazardous maneuver	25 pts	n x 25 pts	Disqualification
Landing: incorrect landing lane	Warning	(n-1) x 25 pts	Disqualification
Landing after legal daylight	10 pts/min	Day Disqual.	Disqualification
Cheating or falsifying documents			
Falsifying documents	Disqualification	Disqualification	Disqualification
Attempt to obtain external help for finding lift from non competing glider or airplane	Day Disqual.	Disqualification	Disqualification
Other Violations			
Unsporting behaviour	See para. 8.6.5	See para. 8.6.5	See para. 8.6.5
Flying under influence of alcohol	Day Disqual.	Disqualification	Disqualification
Late start of MoP after release from tow	Warning	(n-1) x 25 pts	Disqualification
Self-launch above altitude limit (7.3.2a)	1 pt/m	n pts/m	n pts/m
Positive doping control	See FAI policy	See FAI policy	
Wing Span Penalty, other than Open Class (#)	1 pt/cm	1 pt/cm	1 pt/cm

(#) If the span of a glider in the 20m-multiseat, 18 m, 15 m, Standard, 13.5 m, or Club Class exceeds the wingspan definition of the relevant class (or type), a penalty of a fixed number of points shall be subtracted from the daily score. The number of daily penalty points is obtained by subtracting 0.3 cm from the measured overspan, then rounding this number to the nearest whole cm.

Examples:

- (i) A 2.7 cm overspan will give daily penalty points of $2.7 - 0.3 = 2.4$ which is then rounded down to 2 points.
- (ii) A 3.9 cm overspan will give daily penalty points of $3.9 - 0.3 = 3.6$ which is then rounded up to 4 points.