

Örtliche Verfahren

Local Procedures

Österreichische Bundes Junioren Segelflugmeisterschaft 2021

31. Juli - 07. August 2021
in Micheldorf - LOLM

Der Bewerb wird in Anlehnung an
Annex A zum FAI Sporting Code Teil 3, aktuelle Fassung
durchgeführt.

A EINZELHEITEN ZUR MEISTERSCHAFT

Name der Veranstaltung

Österreichische Bundes Junioren Meisterschaft 2021

Veranstalter

Österreichischen Aero-Club, Sektion Segelflug, A-1040 Wien, Prinz Eugen Straße12

Durchführung

Segelflug- und Modellbauclub, Kirchdorf-Micheldorf, Flugplatzstraße 15, A-4563 Micheldorf

Ort der Veranstaltung

Flugplatz Micheldorf / LOLM

GPS-Koordinaten: N 47° 52' 15", E 14° 07' 30" (WGS84)

ELEV: 460 m (MSL)

Piste: 14 / 32

Frequenz: 123.205

Zeitplan

Termin für vorläufige Anmeldungen	So. 30 Mai 2021
Einzahlungsfrist für das Nenngeld	So. 30 Mai 2021
Termin für akzeptierte Anmeldungen	So. 11 Juli 2021
Registrierungsperiode	Do. 29 Juli bis Fr. 30. Juli 23:00
Trainingstage	Do. 29 Juli und Fr. 30.Juli 2021
Eröffnungsfeier	Fr. 30. Juli. 2021, 19:00 Uhr Flugplatz
Erstes offizielles Briefing	Sa. 31.Juli 2021, 09:00 Uhr
Meisterschaftsflüge	Sa. 31.Juli bis Sa. 07. Aug. 2021
Ersatztag	So. 08. Aug. 2021
Abschlussfeier und Siegerehrung	Sa. 07. Aug. 2021, 20:00 Uhr

Namen und Funktionen des Ausrichterpersonals

Direktor (Wettbewerbsleiter) der Meisterschaft	Leopold Felbermayr
Stellvertreter des Direktors	Dr. Hubert Just
Tasksetting	Eduard Supersperger Jun.
Meteorologie	David Richter-Trummer
Verantwortlicher für die Auswertung	Clemens Haslinger
Sicherheitskommissar	Robert Miesbauer

Jury

Die Jury wird von der Sektionsleitung 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: david_richter@gmx.at

Online-Anmeldeformular: <http://www.flugplatz-micheldorf.at/juniorms21/>

Offizielle Websites Junioren-MS 2021: <http://jms21.flugplatz-micheldorf.at/joomla/>

Websites Flugplatz Micheldorf: <http://www.flugplatz-micheldorf.at/>

Naviter-Flugeinreichung: https://www.soaringspot.com/en_gb/osterreichische-junioren-meisterschaft-2021-micheldorf-2021/

1 B ALLGEMEINES

1.1 Zusätzliche Ziele der Meisterschaft

1.1.a Die Ermittlung des österreichischen Bundes Juniorenmeisters, sowie des Siegers der Juniorenmeisterschaft 2021.

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 3 gültige Wertungstage absolviert wurden. Bei einer Wertung als Österreichische Meisterschaft, müssen mindestens 6 Piloten mit österreichischer Staatsbürgerschaft teilnehmen.

1.2.2 Der bestplatzierte Junior-Pilot ist **Sieger** der Junioren Meisterschaft. Bei der Wertung für die Österreichische Bundesmeisterschaft ist **Österreichischer Junior-Bundesmeister** der bestplatzierte Junior-Pilot mit österreichischer Staatsbürgerschaft. Nicht Junioren können an der Meisterschaft teilnehmen, erhalten aber keine offizielle Wertung und damit auch keine ROL Punkte. Jeder österreichische Bundes - Juniorenmeister erhält die Medaille der BSO. Ehrenpreise und Pokale werden entsprechend ihrer Anzahl vergeben.

1.3 Wertungsklassen

1.3.1 Der Wettbewerb wird in einer gemischten Klasse mit dem letzten gültigen Austro-Index (**ANHANG 1**) gewertet.

1.3.1a Maximale Spannweite ist 20m (Doppelsitzer). Die Verwendung von Wasserballast, sowie das maximale Abfluggewicht wird aus Sicherheitsgründen Tagesaktuell vor dem Briefing festgelegt (maximal 45kg/m² um auch einem Doppelsitzer eine doppelsitzige Teilnahme zu ermöglichen).

1.4 Zusätzliche Sicherheitsregeln

- 1.4.2 Da bei dieser Meisterschaft viel Neues probiert wird, wo mitunter während des Bewerbes Anpassungsbedarf besteht, behält sich die Wettbewerbsleitung das Recht vor, mit Zustimmung des Pilotensprechers die Regeln während des Bewerbes zu adaptieren.

Absage beziehungsweise Abbruch

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

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

Die offizielle Sprache im Rahmen des Wettbewerbes ist Deutsch.

Die offizielle Wettbewerbskarte ist die gültige ICAO-Karte oder Segelflugkarte von Österreich, diese sind von den Piloten mitzubringen.

- 1.4.2.1 Sicherheitsausschuss /Pilotensprecher

Der Sicherheitsausschuss besteht aus mindestens einem Vertreter des Ausrichterpersonals und dem Pilotensprecher .

Die Aufgabe des Pilotensprechers ist es, die Interessen von Piloten und Helfern wahrzunehmen. Der Pilotensprecher wird beim ersten Briefing gewählt.

Die Pilotensprecher kann bei der Aufgabenstellung beratend hinzugezogen werden.

- 1.4.2.2 Nationale Forderungen für Dopingtest

Es gelten die folgende Richtlinien der NADA: www.nada.at
http://www.nada.at/de/menu_2/medizin/ausnahmegenehmigung

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

Als Meisterschaftsgebiet gilt das österreichische Staatsgebiet.

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 NENNUNGEN

- 3.2 Teilnahmevoraussetzungen

Zur Teilnahme am Wettbewerb muss der Pilot eine Silber-C Distanz oder 150 Flugstunden nachweisen können, sowie eine Überlandberechtigung seines Vereines besitzen. Können diese

Voraussetzungen nicht erfüllt werden, ist Rücksprache mit dem Veranstalter zu halten, um eine Lösung zu ermöglichen (z.B. Doppelsitzer).

Die Ausschreibung der Bundes Junioren Meisterschaft richtet sich wie der Namen schon sagt hauptsächlich an Junioren, also Piloten, die in der Saison 2021 ihr 25 Lebensjahr noch nicht vollendet haben werden (Geburtsdatum nach dem 30.09.1996). Um ein interessantes Starterfeld unter Ausnutzung aller verfügbaren Plätze zu ermöglichen, soll es zudem auch für ältere Piloten, die jedoch noch „fliegerisch jung“ sind und damit gut zum Niveau der Junioren passen möglich sein, an der Meisterschaft teilzunehmen. Selbstverständlich werden österreichische und ausländische Junioren bei der Nennung bevorzugt behandelt.

Mit der Anmeldung zum Bewerb erklärt sich der Pilot mit dem „Örtlichen Verfahren“ einverstanden, weiter stimmt er für sich und seinem Helfer 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 dürfen nicht als Helfer herangezogen werden. Der Helfer ist bei der Nennung anzugeben

Nennungen sind bis zum 30.05.2021 nur mittels des Online Formulars einzureichen bei <http://www.flugplatz-micheldorf.at/juniorms21/index.html>

3.4.2 Nengebühr

Das Nenngeld beträgt € 300,- für die Junioren € 100,- und ist auf das folgende Konto zu überweisen:

Konto	SMBC Kirchdorf-Micheldorf
Bank	Raiffeisenbank Region Kirchdorf
IBAN	AT29 3438 0000 0242 6435
BIC	RZOOAT2L3180

Das Nenngeld ist bis spätestens eine Woche nach Abgabe der Nennung zu überweisen, jedoch nicht später als am 30. 05.2021.

Eine Nennung ist erst dann gültig, wenn auch das Nenngeld beim Ausrichter vorliegt.

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 15.07.2021 werden 50% des Nenngeldes und des Kostenbeitrages rückerstattet. Bei späterer Absage oder Nichterscheinen verfällt das Nenngeld zugunsten des Ausrichters.

Das Nenngeld beinhaltet folgende Leistungen:

- Organisation des Wettbewerbes
- Bereitstellung der notwendigen Unterlagen und Formulare
- Laufende Information über Wetter und Ergebnisse
- Flugplatzgebühren (Einschreibung und Akkreditierung)
- Gastmitgliedschaft für die Dauer der Meisterschaft
- Camping am Campingplatz für die Dauer des Wettbewerbes

3.4.3.a Annahme von Nennungen

Die Plätze werden nach Eingang der vorläufigen und der gültigen oder akzeptierten Nennung gereiht. Bei Überschreiten der erlaubten Höchstteilnehmerzahl haben die österreichischen Junioren in der Reihenfolge der Platzierung in der österreichischen ROL das Recht teilzunehmen. Es werden für 5 ausländische Teilnehmer Plätze reserviert, hier erfolgt die Reihung auf Grund der Platzierung in der Internationalen ROL. Sind diese bis zum 30.06.2021 noch nicht vergeben, verfallen diese zu Gunsten österreichischer Teilnehmer und umgekehrt.

Ab dem 30.06.2021 werden weiters noch verfügbare Starterplätze an alle bis zu diesem Zeitpunkt genannten nicht Junioren vergeben.

Eventuelle Ersatzpiloten werden bis zum 15.07.2021 verständigt, ob ihre Teilnahme möglich ist.

3.4.3c Erlaubte Höchstteilnehmerzahl

Die Teilnehmerzahl ist mit 26 Segelflugzeugen begrenzt (inkl. ausländischer Teilnehmer).

3.5.4.b Gültige Dokumente, die an Bord mitzuführen sind

- Segelflugglizenz SFCL, Medical
- Personaldokument (Reisepass 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

Ausländische Teilnehmer müssen gegebenenfalls die Anerkennung ihrer Dokumente vorlegen.

3.6.1 Verlangte Deckungssummen für die Haftpflichtversicherung

Jedes teilnehmende Segelflugzeug muss eine Haftpflichtversicherung mit Wettbewerbseinschluss mit einer Deckungssumme von:

- (MTOM = maximales Abfluggewicht)
- bei einem MTOM von weniger als 500 kg..... 750 000 SZR;
- bei einem MTOM von weniger als 1 000 kg..... 1 500 000 SZR;

nachweisen.

3.6.2a Jeder Konkurrent muss eine Unfallversicherung mit Wettbewerbseinschluss (Bergekosten sind nicht inkludiert!) nachweisen

€ 3.634,00 für Todesfall und
€ 8.721,00 für dauernde Invalidität

(wird durch die österreichische Aero-Club-Versicherung abgedeckt).

3.6.2b Für Doppelsitzer ist eine abgeschlossene Luftfahrt-Unfallversicherung für den Fluggastsitzplatz in Höhe von 100 000 SZR nachzuweisen

4 D TECHNISCHE ERFORDERNISSE

4.1.1 b,c Vorgeschriebene zusätzliche Ausrüstung

An Bord mitzuführen sind:

Ein betriebstüchtiger Fallschirm

- Ein zugelassener und funktionsbereiter Notsender:
ELT (Emergency Locator Transmitter) oder
PLB (Personal Locator Beacon)
- Antikollisionsgeräte, wie FLARM
- Ein IGC GNSS Flugdatenschreiber (bei Motorseglern mit Motorsensor)
- Backup IGC GNSS Flugdatenschreiber sind erlaubt (bei Motorseglern mit Motorsensor),
müssen aber vor dem jeweiligen Wettbewerbsstart bekannt gegeben werden.
- Ein Funkgerät

Die Verwendung von Gurten und Fallschirm ist zwingend vorgeschrieben.

Ein Antikollisionsgerät (FLARM) muss während der Dauer des Fluges im Flugzeug mitgeführt und eingeschaltet sein. Das FLARM darf nicht im „stealth mode“ betrieben werden.

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.

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 Maximales Abfluggewicht

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

4.2.2 Wiegeverfahren für Segelflugzeuge

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

4.3.1 Wettbewerbskennzeichen

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

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

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 Funkfrequenzen für die Meisterschaft

Offizielle Wettbewerbs-Funkfrequenz: **123,205 MHz**.

Weitere, für den Ablauf des Wettbewerbs erforderliche Funkfrequenzen (Frequenzen für Start, Abflug, Zielkreis, Landung, etc.) werden spätestens beim Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

6 Aufgaben

- 6.1 Aufgaben die gestellt werden

- Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Punkten Racing Task
- Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Gebieten Assigned Area Speed Task
- Freie Geschwindigkeitsaufgabe siehe **ANHANG 3**

7 F MEISTERSCHAFTSVERFAHREN

- 7.1e Vorschriften für das Ablassen von Wasserballast vor dem Start
Wasserballast darf in der Startaufstellung abgelassen werden.

- 7.2.2 Grenzen des Meisterschaftsflugplatzes

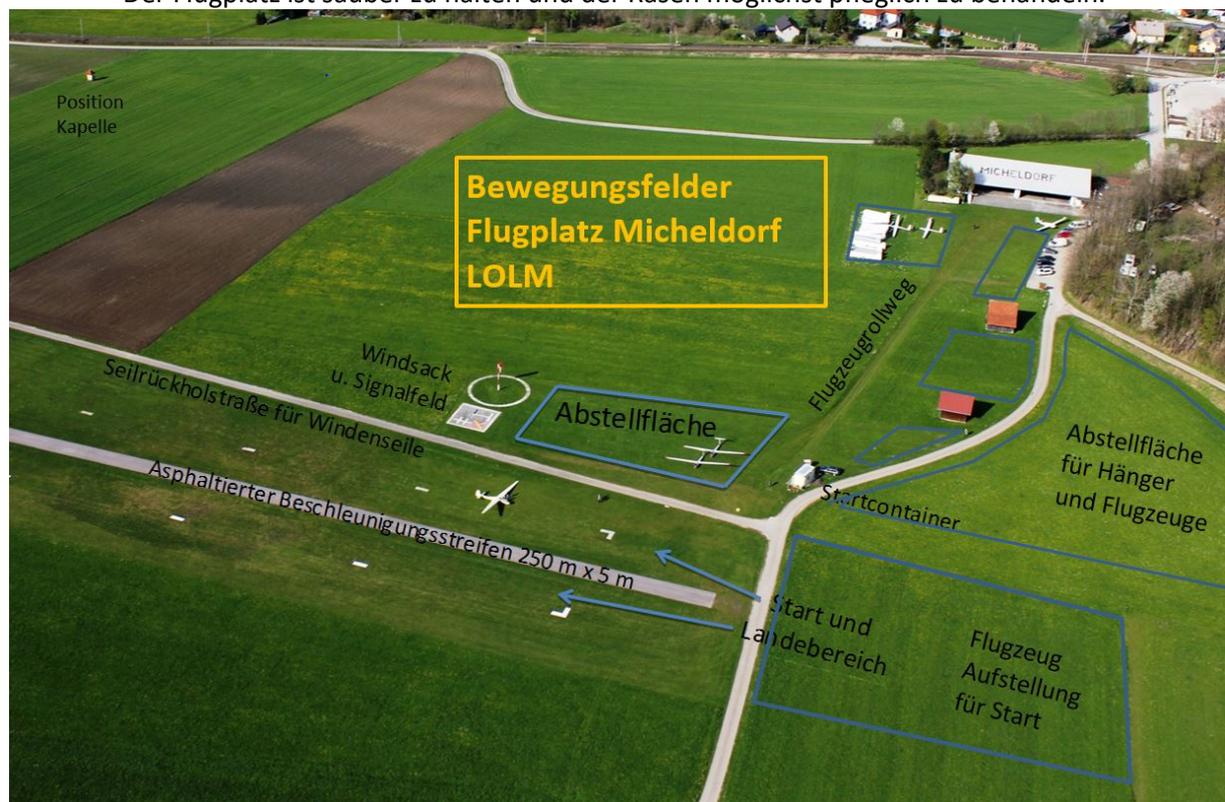
Als Grenze des Wettbewerbsflugplatzes gelten die behördlich genehmigten Flächen des Zivilflugplatzes Micheldorf.

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

Die aktuelle **ZFBO** (Zivilflugplatz-Betriebsverordnung), wie auch das örtliche Verfahren des Flugplatzes Micheldorf sind zu beachten (**Aushang vor Ort**).

Skizze: Flugplatz Micheldorf mit den voraussichtlich verfügbaren Abstell- und Bewegungsflächen.

Der Flugplatz ist sauber zu halten und der Rasen möglichst pfleglich zu behandeln.



7.2.2.a Rücklandungen

Rücklandungen sind am Funk zeitnah anzukündigen und westlich des Beschleunigungsstreifens auszuführen.

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 drei Starts pro Wettbewerbstag zur Verfügung. Siehe auch Pkt 7.4.6.

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 frühzeitig 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 (1. Wettbewerbstag) erbringen.

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

7.3.2.c Wiederstart eines Motorseglers

Gemäß SC3a-2020 Ziff 7.3.2.c.i: Eigenstartfähige Motorsegelflugzeuge brauchen bei einem nochmaligen Start nicht zu landen.

Die Anstartphase des Triebwerkes hat bei einem Überflug über dem Flugplatz LOLM in einem Höhenband von 900m bis 1000m NN zu erfolgen.

Die Wettbewerbsleitung muss vor dem Anstarten über Funk informiert werden.

7.4.3 Arten und Definitionen der Abflüge, die genützt werden.

- Gerade Abflug-Linie mit einer Länge von 20 km (= 10 km Radius)
- Abflug-Kreisbogen mit dem ersten Wendpunkt als Mittelpunkt, mit definiertem Kreisradius, damit ist die Distanz zum ersten Wendepunkt, egal von wo abgeflogen wird, immer gleich.
- Abflug-Kreise bei AAT

7.4.5 Die Öffnung der Startlinie (Abflug-Linie, -Kreisbogen, -Kreis) erfolgt 30 min nach dem Start des letzten Segelflugzeuges in der jeweiligen Klasse.

7.4.5 a Funkverfahren für den Abflug

Die Öffnung der Startlinie (Abflug-Linie, -Kreisbogen, -Kreis) wird auf der Wettbewerbsfrequenz allen Teilnehmern bekannt gegeben.

Sprachregelung:

„Die Startlinie (Abflug-Linie, -Kreisbogen, -Kreis) wird in 20 min, 10 min, 5 min eröffnet“.
(muss nicht bestätigt werden.)

"Die Startlinie (Abflug-Linie, -Kreisbogen, -Kreis) ist geöffnet“.

Die genannten Zeiten und das Öffnen der Startlinie ist vom Pilotensprecher über Funk zu bestätigen.

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

7.4.5 b Höhenverfahren bei den Abflügen

Der Abflug ist mit maximal FL 85 und 150 km/h über Grund beschränkt.

Tiefere Abflughöhen können durch die Wettbewerbsleitung festgesetzt werden.

7.4.6 Mehrfacher Start

Jeder Teilnehmer hat maximal drei Startversuche zur Verfügung. Ein Start nach einem vollendeten Task ist aber nicht mehr gültig.

7.7 Außenlandungen

7.7.1 a Instruktionen für wirkliche Außenlandungen

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

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

7.7.2 Virtuelle Außenlandungen

Es ist möglich, mittels einer virtuellen Außenlandung (z.B. 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.

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

7.7.3 Vorkehrungen und Erfordernisse für Rückholung per F-Schlepp. Rückschlepps von Flugfeldern und Flugplätzen sind gestattet.

7.8.2 Zielkreis und Ziellinien Geometrie

Es wird ein Zielkreis von 3km Radius um den Flugplatzbezugspunkt von LOLM oder eine Ziellinie mit 3km Länge verwendet.

Der Radius des Zielkreises kann aus Sicherheitsgründen (z.B. Wetter) geändert werden. Dies wird beim Briefing bekannt gegeben.

7.8.2.a,b Überflug des Zielkreises oder der Ziellinie

Der Zielkreis oder die Ziellinie ist mit einer Mindesthöhe von 760m MSL (300 m über Grund) zu überfliegen.

Diese Mindesthöhe kann aus Sicherheitsgründen (z.B. Wetter) geändert werden. Dies wird beim Briefing bekannt gegeben.

Innerhalb der letzten 60 Sekunden vor dem Zielüberflug darf diese Mindesthöhe nicht unterschritten werden.

Das Unterschreiten dieser Mindesthöhe innerhalb der letzten 60 Sekunden vor dem Zielüberflug wird mit einem Punkteabzug von 1 Punkt pro Meter bestraft, sofern der Punkteabzug nicht die Geschwindigkeitspunkte überschreitet (Sporting Code 3, Annex A, Ziff. 8.7, **ANHANG 2**).

Ein Hochziehen vor der Ziellinie wird wie gefährliches Fliegen bestraft gemäß Sporting Code 3, Annex A, Ziff. 8.7 (**ANHANG 2**).

Landet der Pilot nach Überfliegen der Ziellinie außen oder startet er den Motor in der Luft, wird sein Flug als vollendet gewertet.

Abweichende Anflugverfahren werden bei Bedarf spätestens beim Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

7.8.4a Verfahren für den Zielüberflug

Zehn Kilometer vor dem Überflug des Zieles (Zielkreis oder Ziellinie) ist auf der Wettbewerbsfrequenz der Überflug unter Nennung des Wettbewerbskennzeichens anzukündigen. Das Wettbewerbsteam bestätigt die Anmeldung, nicht aber den Überflug.

Sprachregelung:

„Micheldorf Flugplatz, xx (Wettbewerbskennzeichen) 10 km vor Zielkreis / Ziellinie“

Direktlandungen sind rechtzeitig auf der Landefrequenz zu melden.
Nähere Informationen werden beim Eröffnungsbriefing erteilt.

7.10 Verfahren für die Landung

Das Landeverfahren wird beim Briefing erläutert.
Auf der Flugbetriebsfrequenz werden zusätzliche Weisungen gegeben. Nach der Landung ist das Landefeld schleunigst 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 gegebene Webseite hochzuladen (Upload).

8 G PUNKTEWERTUNG UND STRAFPUNKTE

8.1 Art des Wertungssystems

Die Wertung aller Aufgaben erfolgt nach dem 1000 Punkte Wertungssystem.

8.2.4 Liste der Handicap-Faktoren

Die aktuelle Austroindex- Liste (**ANHANG 1**) wird verwendet. Siehe auch Punkt 1.3.1.

9 H BESCHWERDEN UND PROTESTE

9.1 Beschwerden

9.1.1 Der Zweck einer Beschwerde ist es, ohne die Notwendigkeit eines Protestes eine Korrektur herbeizuführen.

9.1.3 Jederzeit während des Bewerbes darf der Wettbewerbsteilnehmer dem Direktor der Meisterschaft oder dessen Stellvertreter eine Beschwerde einreichen. Eine solche Beschwerde muss unverzüglich behandelt werden.

Wird die Beschwerde abgewiesen, so kann der Wettbewerbsteilnehmer Protest einreichen.

9.2 **Proteste**

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 von 14 Stunden (zwei Stunden am letzten Tag) dem Direktor in schriftlicher Form übergeben werden.

9.3. **Behandlung der Proteste**

Der Direktor 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 oberste Nationale Segelflugbehörde (ONF – Segelflug) möglich. Die Entscheidung der ONF-Segelflug ist endgültig.

11 **Teilnahmebedingungen und Haftungsausschluss (siehe ANHANG 4)**

ÖAeC - ONF-Fachdelegierte

Horst Baumann

Herbert Pirker

OAeC – Sektion Segelflug

Bundessektionsleiter

Michael Gaisbacher

Wien, am 07.01.2021

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 AustrolIndex 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

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.

ANHANG 3

Freie Geschwindigkeitsaufgabe:

Bei freien Geschwindigkeitsaufgaben wird versucht möglichst viel der Entscheidungen dem Piloten zu übertragen. Vorgegeben werden beim Briefing: ein Abfluggebiet, ein oder mehrere Wendengebiete, die Aufgabenzeit, und das Ende des Wertungszeitraumes.

Der Wertungszeitraum beginnt mit der Freigabe des Abflugs (= Öffnung der Startlinie bei klassischen Geschwindigkeitsaufgaben), in der Regel **30** Minuten nach dem Start des letzten Flugzeuges der jeweiligen Klasse. Bei Freigabe des Abfluges muss sich das Flugzeug innerhalb des Abfluggebietes befinden, eine maximale Höhe vor Öffnung des Abfluges kann festgelegt werden.

Die Aufgabenzeit muss innerhalb des Wertungszeitraumes liegen. Sie endet immer mit Überfliegen der Ziellinie (-kreis).

Der Wertungsflug beginnt an der Position wo sich das Flugzeug zum Zeitpunkt Ziellinien-Überflug minus Aufgabenzeit befand. Der Wertungsflug beginnt jedoch frühestens an der Position, an der sich der Pilot zum Zeitpunkt der Freigabe des Abflugs befand.

Sollte die Ziellinie (-kreis) erst nach Ende des Wertungszeitraumes überflogen werden, wird der Pilot als außengelandet gewertet, und zwar an jener Position an der er sich am Wertungszeitschluss (Ende des Wertungszeitraumes) befand.

Bei einer tatsächlichen Außenlandung wird jener Punkt als Abflugpunkt gewertet, an dem sich der Pilot zum Zeitpunkt Landezeit minus Aufgabenzeit befand, bzw. zum Zeitpunkt der Freigabe des Abflugs, je nachdem was später war.

Die Aufgaben entsprechen Assigned Area Tasks mit sehr großen Radien (Wendengebiete), in der Regel mit 2 bis 3 Wendepunkten, die sich nicht überschneiden sollten.

Beispiel:

Der Wertungszeitraum liegt zwischen 12:17 (Freigabe des Abflugs) und 19:00 Uhr. In diesen Zeitraum ist die Aufgabenzeit, z.B. 5 Stunden, zu legen.

1: Der Pilot geht um 12:45h auf Strecke, und überfliegt die Ziellinie um 18:32h. Sein gewerteter Flug beginnt an der Position, an der er sich um 13:32h befand. Es zählt die Distanz von diesem Punkt zur Ziellinie (-kreis).

2: Der Pilot geht um 12:45h auf Strecke, und überfliegt die Ziellinie um 19:16h. Sein Flug endet als (virtuelle) Außenlandung an der Position, an der er sich um 19:00h befunden hat. Als Abflugpunkt wird die Position gewertet an der er sich um 14:00h befunden hat.

3: Der Pilot überfliegt um 16:45h die Ziellinie, sein Flug beginnt damit um 12:17h (Freigabe des Abflugs). Seine geflogene Distanz wird durch 5 Stunden dividiert, damit verringert sich seine Geschwindigkeit entsprechend.

ANHANG 4

Teilnahmebedingungen und Haftungsausschluss

- 11.1 Jeder Teilnehmer erklärt sich mit der Anmeldung mit den Teilnahmebedingungen bzw. dem Haftungsausschluss einverstanden.
- 11.2 Die Teilnehmer verzichten für sich und ihre Rechtsnachfolger gegenüber dem Veranstalter, dem Verein »SMBC Kirchdorf/Micheldorf«, und Ausrichter bzw. den freiwilligen Helfern auf sämtliche

Ansprüche betreffend Schäden welcher Art auch immer, die mit dem typischen Flugsportrisiko verbunden sind, insbesondere auf alle typischen und vorhersehbaren Schäden, dies auch für den Fall leichter Fahrlässigkeit der jeweiligen Personen.

- 11.3 Die Hilfestellungen, Aufgabenstellungen und theoretischen Schulungen seitens der Lehrgangleiter sind keineswegs als Weisung sondern vielmehr als Anregungen zur zielgerichteten Erlernung des alpinen Streckensegelfluges zu verstehen. Sicherheitsentscheidungen und kollegiales Verhalten ist unbedingt Vorrang gegenüber sportlichen Ambitionen einzuräumen. Der jeweilige Teilnehmer trägt vollinhaltlich als Pilot die Eigenverantwortung für die Durchführung der Vorflugkontrolle und aller fliegerischen Handlungen. Aus diesen Gründen werden eine aufrechte Segelfluglizenz sowie ein Mindestmaß an Training für die Teilnahme vorausgesetzt.
- 11.4 Der Veranstalter übernimmt keine Haftung für die von ihm beauftragten Dritte (Helfer).
- 11.5 Jeder Teilnehmer hat selbst für Versicherungsschutz zu sorgen.
- 11.6 Mit der Anmeldung zu dieser Veranstaltung geben die Teilnehmer ihr Einverständnis dazu, dass die in der Anmeldung genannten Daten richtig sind und im Zusammenhang mit der Teilnahme an dem Lehrgang gemachte Fotos bzw. Filmaufnahmen ohne Vergütungsansprüche seitens des Veranstalters genutzt werden dürfen, ebenso dass die Ergebnisse veröffentlicht werden dürfen. Die Daten der Teilnehmer werden nach dem Datenschutzgesetz elektronisch verarbeitet