

Örtliche Verfahren

Local Procedures

5. Grimming TAL

Steirische Streckensegelflug Meisterschaft

02.07. bis 09.07. 2022

in Niederöblarn - LOGO

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

A EINZELHEITEN ZUR MEISTERSCHAFT**Name der Veranstaltung**

5. Grimming TAL
Steirische Landesmeisterschaft Streckensegelflug 2022

Veranstalter/Ausrichter

Alpenflugschule Niederöblarn
Niederöblarn 83
8960 Niederöblarn

Ort der Veranstaltung

Flugplatz Niederöblarn **LOGO**
N 47 28.43 / E014 00 28
Elev653 m / 2140ft (MSL)
RWY 04 / 22
Frequenz 122,705
<http://www.alpenflugschule.at>

Zeitplan

Termin für vorläufige Anmeldungen:	01.06.2022
Termin für endgültige Anmeldungen:	15.06.2022
Einzahlungsfrist für das Nenngeld	15.06.2022
Schlussstermin für Konfigurationswechsel	02.07.2022
Offizielles Training	02.07.2022
Registrierungsschluss	02.07.2022, 17:00 Uhr loc. time
Eröffnungs-Briefing (Pflichtbriefing):	02.07.2022, 18.00 Uhr loc. time
Eröffnungs-Feier am Flugplatz:	02.07.2022, 19.00 Uhr loc. time
Wettbewerbsflüge:	03.07.2022 bis 09.07.2020
Ersatztag	10.07.2022
Abschlusszeremonie und Siegerehrung:	10.07.2022, 19:00 Uhr loc. time

Namen und Funktionen des Ausrichterpersonals

Direktor (Wettbewerbsleiter)	Tibor Schmidt
Stellvertreter des Direktors	Wagner Herwig
Tasksetting/ Sportlicher Leiter	Wagner Herwig
Verantwortlich für die Auswertung	Gottsbacher Richard

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

Alpenflugschule Niederöblarn
Niederöblarn 83
8960 Niederöblarn

Telefon: +43 3684 6066
Mobil: +43 664 60613352
Bürozeit: Täglich 08.00 bis 18:00 Uhr

e-Mail: flugplatz@sportsarea.at

Homepage www.alpenflugschule.at , www.sportsarea.at

Nennungen: rhu3.at/igcupl/sfa/?xx=logo2022

Flugeinreichung: rhu3.at/igcupl/?xx=logo2022

1 B ALLGEMEINES

1.1 Ziel des Wettbewerbes

- 1.1a Ermittlung der Sieger der steirischen Landesmeisterschaft im Streckensegelflug
Ermittlung der Sieger des Grimming TALs
- 1.1b Vertiefung von Freundschaften zwischen Segelfliegern
Vermittlung von theoretischem Wissen im Streckenflug

1.2 Generelle Informationen

- 1.2.1 Der Wettbewerb wird nur als solcher gewertet, wenn in der jeweiligen Klasse am ersten Tag mindestens 6 Piloten je Klasse teilgenommen haben und mindestens 1 gültiger Wertungstag absolviert wurde.
- 1.2.4 Die offizielle Sprache im Rahmen des Wettbewerbes ist Deutsch.

1.3 Wertungsklassen

- 1.3.1 **110-Klasse:** Flugzeuge mit Index von max. 110 und darunter, wobei als niedrigster Index 94 angenommen wird. Wasserballast ist untersagt.

Allgemeine-Klasse: Index größer als 110. Wasserballast ist erlaubt.

Mischklasse: Sind in einer Klasse weniger als 6 Teilnehmer genannt, so werden beide Klassen zusammengelegt. Die Verwendung von Wasserballast ist dann untersagt.

Geflogen und gewertet wird der gesamte Bewerb immer in der Konfiguration des 1. Wertungstages.

- 1.3.2 Es wird mit dem **Austro-Index** (siehe **ANHANG 1**) gewertet. Siehe auch Pkt. 8.2.4.

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 geartete Ersatzansprüche von Teilnehmern, die mit der Durchführung, der Absage oder einem Abbruch zusammenhängen.

Die offizielle Wettbewerbssprache ist Deutsch. Wenn notwendig werden Briefings bzw. meteorologische Auskünfte auf Englisch gegeben.

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

Die Pilotensprecher werden beim ersten Briefing aus den Reihen der jeweiligen Klasse-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 die Richtlinien der Nada.

Siehe: <https://www.nada.at/de/service/download-center>

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:

Mindestflugerfahrung von 80 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 Photo-/Filmaufnahmen im Zusammenhang mit dem Wettbewerb zu.

3.4.2 Nenngebühr

Die Nenngebühr beträgt € 150,00.

Für **Junioren** bis zum 25 Lj. € 70,00.

Bei Zurückziehung der Nennung vor dem 25.06.2022 werden 100% des Nenngeldes rückerstattet

Bei Zurückziehung der Nennung nach dem 25.06.2022 bzw. Nichterscheinen verfällt das Nenngeld zugunsten des Ausrichters.

Das Nenngeld ist auf folgendes Konto zu überweisen:

Raika Gröbming
IBAN AT63 3811 3000 0011 6988
BIC RZSTAT2G113

Das Nenngeld ist innerhalb einer Woche nach Abgabe der Nennung zu überweisen, spätestens jedoch am 15.6.2021.

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

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

Es werden folgende Leistungen geboten:

- Organisation des Wettbewerbes
- Laufende Informationen über Wetter und Ergebnisse

3.4.3 c Höchstteilnehmerzahl

Insgesamt 30 Teilnehmer

3.5.4b 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

Ausländische Teilnehmer müssen gegebenenfalls die Anerkennung ihrer Dokumente vorlegen.

3.6.1 Verlangte Deckungssummen für die Haftpflichtversicherung lt. LFG § 151:

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 1000 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 mit mindestens €3.634,00 für Todesfall und € 8.721,00 für dauernde Invalidität vorweisen. Für Inhaber einer österreichischen Sportlizenz wird diese Deckungssumme durch die österreichische Aero-Club-Versicherung abgedeckt.

4 D Ausrüstung / Technische Erfordernisse

4.1.1b+c Vorgeschriebene zusätzliche Ausrüstung

An Bord mitzuführen sind:

- Ein betriebstüchtiger Fallschirm
- Ein ELT oder PLB (Personal Locator Beacon)
- Ein Antikollisionsgerät, wie FLARM, siehe Anmerkung *)
- Ein von der IGC anerkannter GNSS Flugdatenschreiber (bei Motorseglern mit Motorsensor)
- Backup-Systeme empfohlen: siehe Anmerkung **)
- Ein zugelassenes Funkgerät

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

***) Bei Verwendung von Back-up Systemen müssen diese IGC anerkannte Flugdatenschreiber sein und sind dem Ausrichter vor dem Wettbewerbstag mitzuteilen.

Gegebenenfalls sind auf Verlangen der Wettbewerbsleitung entsprechende Kalibrierungen der Flugdatenschreiber vorzulegen

Der verantwortliche Pilot hat bei Verlust das Schleppseil des Ausrichters, unabhängig von etwaigen Verschuldensfragen, zu ersetzen.

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

- 4.1.1b Die Verwendung von Gurten und eines Fallschirms ist zwingend vorgeschrieben.
- 4.1.1c 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.

- 4.1.1d Markierungen zur besseren Erkennbarkeit:

Warnmarkierungen am Ende der Tragflächen oder auf der Rumpfspitze sind verpflichtend.

- 4.1.2 Instrumente die ausgebaut werden müssen

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

- 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 Wettbewerbskennzeichen

- 4.3.2 Das Wettbewerbskennzeichen besteht aus max. 3 Ziffern oder Buchstaben (Kombination möglich)

- 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 gemäß SC3, Annex A, "8.7 List of approved penalties" (**ANHANG 2**) zu bestrafen.

Der Wettbewerbsleiter darf weiters einen Wettbewerbsteilnehmer wegen Fehlverhaltes oder Regelverletzungen bestrafen oder disqualifizieren; siehe SC3, Annex A, "8.7 List of approved penalties" (**ANHANG 2**).

- 5.3.1c Funkfrequenzen für den Wettbewerb

Offizielle Wettbewerbs-Funkfrequenz: 122,705 Mhz

Weitere, für den Ablauf des Wettbewerbes erforderliche Funkfrequenzen (Frequenzen für Start, Abflug, Ziellinie bzw. Zielkreis, 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)

Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten

Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Gebieten

Es können für beide Klassen die gleichen Aufgaben gestellt werden.

7 F Wettbewerbsverfahren

- 7.2.2 Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes

Als Grenze des Wettbewerbsflugplatzes gelten die behördlich genehmigten Flächen des Zivilflugplatzes Niederöblarn. Der Wettbewerbsflugplatz ist nicht umzäunt. Die Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes, sowie der Rücklande-Bereich werden spätestens zum Eröffnungsbriefing allen Teilnehmern zur Kenntnis gebracht.

Die aktuelle **ZFBO** des Flugplatzes Niederöblarn ist zu beachten (Aushang vor Ort).



Foto: Flugplatz Niederöblarn (LOGO)

7.2.2 a Das Rücklandefeld befindet sich wenn möglich auf der Piste – sonst im Segelflug-Landefeld nördlich der Hauptpiste, Zwischen der Enns und Rollweg.

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 Schlepphöhe und der Ausklinkpunkt werden beim Briefing bekannt gegeben.
Ein frühzeitiges Ausklinken ist nur aus Sicherheitsgründen erlaubt.

Die Startreihenfolge (GRID-Order) wird vor dem Wettbewerbstag bekannt gegeben. Die jeweils erste Reihe wird nach einem gültigen Wettbewerbstag als letzte Reihe des Folgetages gesetzt.

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. Dies gilt auch für Back-up Systeme.

7.3.2 c. i Wiederstart eines Motorseglers (gemäß SC3 Annex A, siehe **ANHANG 2**)

Eigenstartfähige Motorsegelflugzeuge brauchen bei einem nochmaligen Start nicht zu landen.
Die Wettbewerbsleitung muss vor dem Anstarten über Funk informiert werden.
Die Anstartphase hat über dem Flugplatz Niederöblarn (LOGO) zu erfolgen.

7.4.3 Arten und Definitionen der Abflüge, die genutzt werden

7.4.3 a Es wird eine gerade Startlinie mit einer Länge von 20 km (Radius = 10km) verwendet.

7.4.5a Funkverfahren für den Abflug

Die Öffnung der Startlinie wird auf der Startlinienfrequenz (siehe Pkt. 5.3.1c) bekanntgegeben.

Sprachregelung:

„Die Startlinie der xx-Klasse (z.B. Allgemeine) wird in 15 min, in 10 min, in 5 min eröffnet.“

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

Diese Hinweise müssen nicht bestätigt werden.

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

7.4.5b Höhenverfahren bei den Abflügen

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

Die bei Überschreiten der erlaubten Höhe und Geschwindigkeit verhängten Strafen (Penalties) werden beim Eröffnungsbriefing mitgeteilt.

7.7. Außenlandungen

7.7.1a Instruktionen für wirkliche Außenlandungen

Die Außenlandungen sind der Wettbewerbsleitung innerhalb einer halben Stunde nach der Außenlandung mitzuteilen.

Tel. Nr. +43 3684 6066 0 (Office Flugplatz) oder
Mobil +43 664 60613352 LOGO Betriebsleitung

Die Flugwegdatei (*.IGC File) ist innerhalb von 45 Minuten abzuliefern (online uploaden).

7.7.2 Virtuelle Außenlandungen

Eine virtuelle Außenladung erfolgt durch Anlassen des Motors oder durch den lateralen bzw. vertikalen Einflug in einen Luftraum, der für den Wettbewerb gesperrt ist (siehe Pkt. 1.4.5.3).

Hierbei wird unter Berücksichtigung aller aufgezeichneten Positionsfixes die virtuelle Außenlandeposition ermittelt, die die größte Wertungsdistanz ergibt.

Achtung: Eine Luftraumverletzung vor dem Abflug gilt als virtuelle Außenlandung vor dem Abflug 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 Ziellinie und Zielkreis

Es wird eine **Ziellinie** von 1 Km Länge oder ein **Zielkreis** mit einem Durchmesser von 3 Km verwendet

7.8.2a,b Überflug der Ziellinie oder des Zielkreises

Die Ziellinie oder der Zielkreis ist mit einer Mindesthöhe von 1100 m MSL zu überfliegen.

Innerhalb der letzten 60 Sekunden darf diese Höhe nicht unterschritten werden. Ein Hochziehen wird wie gefährliches Fliegen bestraft (Strafe gem. Sporting Code 3, Annex A, Ziff. 8.7, siehe **ANHANG 2**)

Die Unterschreitung der Mindesthöhe beim Überflug der Ziellinie oder des Zielkreises wird mit einem Strafpunkt pro Meter bestraft, maximal mit den erreichten Geschwindigkeitspunkten.

Abweichende Anflugverfahren werden bei Bedarf spätestens beim Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

7.8.4.a Verfahren für den Zielüberflug

10 Kilometer vor Überflug des Zieles (Ziellinie oder Zielkreis) hat sich der Teilnehmer auf der Zielfrequenz (wird beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben) unter Angabe seines Wettbewerbskennzeichens zu melden.

Sprachregelung: „*Niederöblarn Flugplatz, xx (Wettbewerbskennzeichen) 10 Kilometer*“.

Die Wettbewerbsleitung bestätigt die Anmeldung, jedoch nicht den tatsächlichen Überflug der Ziellinie oder des Zielkreises.

Direktlandungen sind rechtzeitig auf der Landefrequenz zu melden.

7.10 Verfahren für die Landung

Das Landeverfahren wird beim Briefing erläutert.

Auf der Landefrequenz werden zusätzliche Informationen gegeben. Nach der Landung ist das Landefeld schleunigst zu räumen.

7.11 Abgabe der Flugdokumentation

Flugunterlagen sind so bald wie möglich, spätestens aber 45 Minuten nach der Landung abzugeben bzw. an den bereitgestellten PC's ein Upload der Flugwegdatei durchzuführen.

Die Onlineabgabe ist erwünscht und wird beim Eröffnungsbriefing erläutert.

Backupsysteme müssen der IGC Zulassung entsprechen. Andere Backupsysteme werden nicht anerkannt. Gegebenenfalls ist eine gültige Kalibrierung vorzuweisen (erstellt bis max. 5 Jahre vor dem Wettbewerbsbeginn).

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 (**ANHANG 1**) Siehe auch Punkt 1.3.2

8.7 Liste der genehmigten Strafpunkte gem. SC3 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 beim Direktor (Wettbewerbsleiter) oder dessen Stellvertreter eine Beschwerde einreichen. Eine solche Beschwerde muss unverzüglich behandelt werden.

9.1.4 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 Protestgebühr beträgt € 50,- und verfällt, wenn dem Protest nicht vollständig stattgegeben wird.

9.2.4b Der Direktor (Wettbewerbsleiter) muss den Protest unverzüglich dem Jurypräsidenten zuleiten.

9.3 Behandlung des Protestes

9.3.a Der Präsident der Jury muss innerhalb von 24 Stunden nach Erhalt des Protestes vom Direktor (am letzten Tag so schnell wie möglich) eine Sitzung der Jury einberufen und einen Beschluss verfassen.

9.3.c Der Direktor (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

Direktor (Wettbewerbsleiter)

Tibor Schmidt, e.h.

Niederöblarn, am 03.01.2022

ANHANG 1 Handicap-system – AUSTRO - INDEX 2021https://aeroclub.at/uploads/download/AustroIndex_2021.pdf

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.

ANHANG 2 Sporting Code Section 3 Annex A, 2021

Sc3a.pdf: <https://www.fai.org/igc-documents> (dann weiter: Sporting Code-section3: Gliding /
/ Current Sporting Code for Gliders/ **Annex A-Rules**)

SC3 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.