

Örtliche Verfahren

Local Procedures

Offene Österreichische Juniorensegelflugmeisterschaft 2019

08. bis 14. Juli 2019 in Altlichtenwarth - LOAR

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

A EINZELHEITEN ZUR MEISTERSCHAFT**Name der Veranstaltung**

Offene Österreichische Juniorensegelflugmeisterschaft 2019

Veranstalter

OeAeC, Sektion Segelflug,
A-1040 Wien, Prinz Eugenstrasse 12

Ausrichter

Sportunion Fliegergruppe Weinviertel,
Flugfeldstraße 1
2144 Altlichtenwarth

Ort der Veranstaltung

Flugplatz Altlichtenwarth **LOAR**
N 48 40.0 / E016 49.5
Elev 184 m / 604 ft (MSL)
RWY 04 / 22
Frequenz 125.255
<https://www.loar.at>

Zeitplan

Termin für vorläufige Anmeldungen:	01.05.2019
Termin für endgültige Anmeldungen:	15.06.2019
Termin für Einzahlung des Nenngeldes:	15.06.2019
Schlussstermin für Konfigurationswechsel	07.07.2019, 19:00 Uhr
Offizielles Training (nicht verpflichtend)	06.07.2019 – 07.07.2019
Registrierungsschluss	07.07.2019, 19:00 Uhr loc.time
Eröffnungs-Feier am Flugplatz:	07.07.2019, 19.00 Uhr loc.time
Eröffnungs-Briefing (Pflichtbriefing)	07.07.2019, 19.00 Uhr loc.time
Wettbewerbsflüge:	08.07.2019 bis 14.07.2019
Abschlusszeremonie und Siegerehrung	14.07.2019, 19:00 Uhr loc.time

Namen und Funktionen des Ausrichterpersonals

Direktor (Wettbewerbsleiter)	Sölle Walter
Stellvertreter des Direktors	Münzker Josef
Tasksetting	Wagner Herwig
Meteorologie	Wagner Herwig
Verantwortlich für die Auswertung	Huschka 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

Schriftverkehr bitte ausschließlich per E-Mail an seidl-gerda@aeroclub.at
Tel. 01 505 1028 – 75 DW, Montag bis Freitag von 08:00 Uhr bis 12:30 Uhr

Teilnehmermeldungen: <https://rhu3.at/igcupl/sfa/?xx=jun2019>

1 ALLGEMEINES

1.1 Zusätzliche Ziele der Meisterschaften

Die Ermittlung der Österreichischen Juniorenmeister, der Juniorensieger und Sieger der Offenen Österreichischen Juniorensiegelflugmeisterschaft 2019

Vertiefung von theoretischem Wissen im Segelflug.
Vertiefung von Freundschaften zwischen Segelfliegern..

1.3 Der Wettbewerb wird nur als solcher gewertet, wenn in der jeweiligen Klasse am ersten Tag mindestens 6 Piloten mit österreichischer Staatsbürgerschaft und österreichischer Sportlizenz teilgenommen haben und mindestens ein gültiger Wertungstag absolviert wurde.

Der bestplatzierte Pilot ist Sieger der jeweiligen Meisterschaftsklasse.
Die bestplatzierten Junioren in der jeweiligen Meisterschaftsklasse sind Juniorensieger und die bestplatzierten Junioren mit österreichischer Staatsbürgerschaft und österreichischer Sportlizenz sind Österreichische Juniorenmeister.

1.3.1 Wertungsklassen

Clubklasse: Junioren und ältere Piloten , nur Flugzeuge der Clubklasse, Kein Wasserballast

Allgemeine Klasse: Junioren und ältere Piloten, keine Flugzeuge der Clubklasse. Wasserballast erlaubt

Es wird in jeder Klasse mit der BGA-Handicap-Liste (ANHANG A1) gewertet, wobei Flugzeuge mit einem Handicap-Faktor von weniger als 96 mit 96 gewertet werden. Flugzeuge, die in diesem Index nicht enthalten sind, werden entsprechend ergänzt.

Die Clubklasse wird weiters gemäß dem letzten gültigen FAI-Sporting Code, Section 3, Annex A (SC3a_2018, ANHANG A3) und Annex A Handicap (SC3ah_2018, ANHANG A4) gewertet

Mischklassen:

Sind in der Clubklasse oder in der Allgemeinen Klasse weniger als 6 Österreichische Piloten genannt, so werden beide Klassen zu einer Mischklasse zusammengezogen. Die Verwendung von Wasserballast ist dann untersagt.

In der Mischklasse wird weiters ein zusätzlicher Faktor eingeführt, der über das maximale Abfluggewicht bzw. Referenzgewicht definiert ist. Wasser-Ballast ist dann nur erlaubt zur Erlangung des Referenzgewichtes gemäß ANHANG A4, A5. Das tatsächliche Abfluggewicht ist mittels Formblatt A6 (ANHANG A6,) im Zuge der Nennung anzugeben. Das Abfluggewicht ist dann für den gesamten Wettbewerb beizubehalten und wird einzeln oder in Gruppen kontrolliert. Verstöße werden mit Strafpunkten geahndet.

1.4.2 Zusätzliche Sicherheitsregeln

Da bei dieser Meisterschaft auch Neues probiert wird, wo mitunter während des Bewerbes Anpassungsbedarf besteht, behält sich die Wettbewerbsleitung das Recht vor, die Regeln während des Bewerbes zu adaptieren.

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 Sprache im Rahmen des Wettbewerbes ist Deutsch. Wenn notwendig werden Briefings bzw. meteorologische Auskünfte auf Englisch gegeben.

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

Der Sicherheitsausschuss besteht aus mindestens einem Vertreter des Ausrichterpersonals und den Pilotensprechern. Die Pilotensprecher (für jede gewertete Klasse ein Pilotensprecher) werden beim ersten Briefing gewählt.

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

1.4.3 Nationale Forderungen für Dopingtest

Weitere Informationen unter:

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

Anmerkung zu:

Alkohol Grenzwert P1. ALKOHOL:

Alkohol (Ethanol) ist nur im Wettkampf verboten. Die Feststellung erfolgt durch Atem- und/oder Blutanalyse. Der Grenzwert (Blutwerte), ab dem ein Dopingverstoß vorliegt, beträgt 0,10 g/l.

1.4.5.3 Wettbewerbsgebiet, verbotene Lufträume und Höhenlimits

Als Meisterschaftsgebiet gilt das österreichische, tschechische und slowakische 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. Der Abflug ist mit maximal FL 95 beschränkt. Tiefere Abflughöhen können ebenfalls beim Tagesbriefing festgesetzt werden

3 Nennungen

Die Junioren werden gleichzeitig sowohl in den Junioren-Klassen als auch in den entsprechenden Kombi-Klassen genannt

3.4 Voraussetzungen für die Teilnahme:

Als Altersgrenze für die Junioren gilt der Sporting Code 3, Pkt 5.6b, (SC3_2018, ANHANG A2) .

Ein Pilot gilt als Junior, wenn er nach dem 31.12.1993 geboren wurde.

Mindestflugerfahrung von Junioren und Piloten ohne Alterslimit:

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.

Jeder Pilot soll während der gesamten Dauer des Wettbewerbes über Helfer verfügen. Der Helfer ist bei der Nennung anzugeben.

3.4.2 Nenngebühr

Die Nenngebühr beträgt € **200,00**.

Die Nenngebühr von Junioren wird auf die Schleppkosten angerechnet.

Bei Zurückziehung der Nennung vor dem 15.06.2019 werden 50% des Nenngeldes rückerstattet.

Bei Nichtteilnahme oder Zurückziehung der Nennung nach dem 15.06.2019 verfällt das Nenngeld zugunsten des Ausrichters.

Das Nenngeld ist auf folgendes Konto zu überweisen:

Raika Altlichtenwarth
IBAN AT24 3222 7000 0430 5025
BIC RLNWATWWBGA

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.

Es werden folgende Leistungen geboten:

- Organisation des Wettbewerbes
- Bereitstellung der notwendigen Unterlagen und Formulare
- Laufende Information über Wetter und Ergebnisse
- Flugplatzgebühren (Einschreibung und Akkreditierung)

3.4.3 b Erlaubte Höchstteilnehmerzahl

Insgesamt 25 Teilnehmer

3.5.4 a Zusätzlich verlangte Dokumentation

- gültiger Eintragungsschein oder ‚permit to fly‘
- Verwendungsbescheinigung (bei OE Registrierung)
- gültige Nachprüfungsbescheinigung
- Bewilligungsbescheid für das Funkgerät, Transponder und ELT

3.5.4 b Dokumente die an Bord mitgeführt werden müssen

- gültiger Segelflugschein und gültiges Medical
- gültiger Reisepass oder Personalausweis
- gültiges Funksprechzeugnis
- gültiger Eintragungsschein
- Verwendungsbescheinigung (bei OE Registrierung)
- gültige Nachprüfungsbescheinigung
- gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis oder ‚permit to fly‘
- Haftpflichtversicherung (gültig auch für Wettbewerbe) und
- Bewilligungsbescheid für das Funkgerät, Transponder und ELT oder PLB

Ausländische Teilnehmer müssen gegebenenfalls die Anerkennung ihrer Dokumente vorlegen.

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).

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

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 (SDR 1.000.000)
 - bei einem MTOM von weniger als 1 000 kg..... 1 500 000 SZR (SDR 2.000.000)
- nachweisen.

4 Technische Erfordernisse

4.1.1c Vorgeschriebene zusätzliche Ausrüstung

An Bord mitzuführen sind:

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

Bei Verwendung von Back-up Systemen müssen diese von der IGC anerkannte Flugdatenschreiber sein und sind dem Ausrichter vor dem Wettbewerbstag mitzuteilen. Gegebenenfalls sind auf Verlangen der Wettbewerbsleitung entsprechende Kalibrierungen der Flugdatenschreiber vorzulegen

Die Verwendung von Gurten und Fallschirm ist zwingend vorgeschrieben.
Antikollisionsgeräte (FLARM) dürfen während des Wettbewerbsfluges nicht ausgeschaltet werden.
Es bleibt jedem Piloten frei, zu entscheiden, ob er sein Flarm im „stealth mode“ betreibt.

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

Die Verwendung von Gurten und eines Fallschirms ist zwingend vorgeschrieben.
Antikollisionsgeräte (FLARM) dürfen während des Wettbewerbsfluges nicht ausgeschaltet werden.

Jedes Flugzeug muss für das gesamte Training und den 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.

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..

4.2.2 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. 3 Ziffern oder Buchstaben (Kombination möglich)

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

5 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 Pkt. 8.7 (SC3a_2018, ANHANG A3) zu bestrafen.

Der Wettbewerbsleiter darf weiters einen Wettbewerbsteilnehmer wegen Fehlverhaltes oder Regelverletzungen bestrafen oder disqualifizieren. (SC3, Annex A, Pkt 8.7 "List of approved penalties" (Sc3a_2018, ANHANG A3)

5.3.1c Funkfrequenzen für den Wettbewerb

Offizielle Wettbewerbs-Funkfrequenz: 125.255

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

Rennaufgabe	(Racing Task)
Geschwindigkeitsaufgabe – Festgelegte Gebiete	(Speed Task - Assigned Areas)
Handicap – Geschwindigkeitsaufgabe	(Handicap Task) siehe ANHANG A7

Es können für beide Klassen die gleichen Aufgaben gestellt werden.

7 Wettbewerbsverfahren

7.2.2 Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes

Die Grenze des Wettbewerbsflugplatzes wird wie folgt festgelegt:

Als Grenze des Wettbewerbsflugplatzes gelten die behördlich genehmigten Flächen des Zivilflugplatzes Altlichtenwarth. Der Wettbewerbsflugplatz ist nicht umzäunt. Die Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes werden spätestens zum Eröffnungsbriefing allen Teilnehmern zur Kenntnis gebracht.

Die aktuelle **ZFBO** (Zivilflugplatz-Betriebsverordnung) des Flugplatzes Altlichtenwarth ist zu beachten. (ANHANG A8)



Foto Flugplatz Altlichtenwarth (LOAR)

7.3.1 Startverfahren

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

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

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.

7.3.1a Die Startreihenfolge (GRID-Order) wird vor dem Wettbewerb ermittelt. 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 (Startkurs und Ort für das Abstellen des Antriebes) beim Briefing verlautbart.

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.

- 7.3.2b Wiederstart eines Motorseglers (*Anm:* Abweichend von SC3 Annex A (sc3a_2018, ANHANG 3) 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 Altlichtenwart (LOAR) zu erfolgen.

7.4.3 Arten und Definitionen der Abflüge, die genutzt werden

Es wird eine gerade Startlinie mit einer Länge von 10 km verwendet.

- 7.4.5a Funkverfahren für den Abflug
Siehe auch Pkt 5.3.1c.Funkfrequenzen

Die Öffnung der Startlinie wird auf der Startlinienfrequenz bekannt gegeben.

Sprachregelung:

„Die Startlinie wird in 15 min, in 10 min, in 5 min eröffnet“.

„Die Startlinie ist geöffnet.“

Diese Hinweise müssen nicht bestätigt werden.

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

- 7.4.3b Höhenverfahren bei den Abflügen

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

Die bei Nichteinhaltung (Höhe und Geschwindigkeit) verhängten Penalties werden beim Eröffnungsbriefing mitgeteilt.

7.6. Außenlandungen

- 7.6.1a Instruktionen für wirkliche Außenlandungen

Die Aussenlandungen sind der Wettbewerbsleitung innerhalb einer halben Stunde nach der Aussenlandung mitzuteilen.

Mobil +43 664 2736885 (Betriebsleiter Flugplatz)

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

- 7.6.2 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 Werungsdistanz ergibt.

- 7.6.3 Vorkehrungen und Erfordernisse für Rückholung per F-Schlepp

Rückschlepps von Flugfeldern und Flugplätzen sind erlaubt.

7.7.2 Arten und Definitionen des Ziellinienüberfluges

Es wird eine gerade Ziellinie mit einer Länge von 1 km (R = 500m) oder ein Zielkreis mit einem Durchmesser von 3 km (R = 1,5 km) verwendet.

Die Ziellinie oder der Zielkreis ist mit einer Mindesthöhe von 600 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, Pkt. 8.7, ANHANG 3)

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

Abweichende Anflugverfahren werden bei Bedarf spätestens zum Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

7.7.3a Verfahren vor dem Überflug der Ziellinie

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

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

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

Danach hat der Teilnehmer auf die Landefrequenz umzuschalten. Direktlandungen sind rechtzeitig auf der Landefrequenz zu melden.

7.9.1 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.

7.10 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 Punktwertung

8.1 Art des Wertungssystems

Die Wertung aller Aufgaben erfolgt nach dem 1000 Punkte Wertungssystem.

8.2.4 Es wird mit der BGA-Handicap-Liste (ANHANG A1) gewertet. Jedoch ist der Mindestindex 96 (siehe auch 1.3.1 Wertungsklassen)

9 Beschwerde, Protest und Einspruch

9.1 Beschwerde

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

9.1.2 Jederzeit während des Bewerbes darf der Wettbewerbsteilnehmer beim Direktor (Wettbewerbsleiter) oder dessen Stellvertreter eine Beschwerde einreichen. Eine solche Beschwerde muss unverzüglich behandelt werden.

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

9.2 Protest

9.2.3 Höhe der Protestgebühr

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 Protest

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 Einspruch

Gegen die Entscheidung der Jury ist eine Berufung an die ONF - Segelflug möglich.
Die Entscheidung der ONF- Segelflug ist endgültig.

Der Direktor (Wettbewerbsleiter)
Walter Sölle, e.h.

ONF-Delegierte Segelflug

Horst Baumann, e.h.
Herbert Pirker, e.h.

Altlichtenwart, am 04.03.2019

ANHANG:

Soferne hier nicht angeführt, sind die Anhänge auf der Homepage www.soaringspot.com/de/jun2019 unter downloads zu finden.

A1) BGA-Handicap-Liste:

<https://www.bgaladder.co.uk/Handicap.asp>

A2) Sporting Code 3 (SC3_2018)

https://naa.aero/userfiles/files/documents/Downloads/sc3_2018.pdf

A3) Sporting Code 3 Annex A 2018 (SC3a_2018):

https://www.fai.org/sites/default/files/sc3a_2018.pdf

A4) Sporting Code 3 Annex A Handicaps (SC3ah) –Index Liste:

https://www.fai.org/sites/default/files/sc3ah_2018a.pdf

<https://de.wikipedia.org/wiki/Segelflug-Indexliste>

A5) Excelliste zur Ermittlung des Referenzgewichtes

A6) Formblatt A4 :

A7) Rennaufgaben als Handicap Task :

Bei dieser Form der Aufgabe wird die Größe eines oder mehrerer Wendepunkt Zylinders so gewählt, dass das Verhältnis der damit tatsächlich zu fliegenden Streckenlängen, dem Verhältnis der Handicapfaktoren der Flugzeuge entspricht. (Kleiner Handicapfaktor kurze Strecke, hoher Handicapfaktor lange Strecke)

A8) ZFBO (Zivilflugplatz-Betriebsverordnung):