

B. Durchführungsbestimmungen für Wettbewerbe

1. Allgemeines	B-3
1.1. Gleichartige Auswertung	B-3
1.2. Standardisierte Vorlagen	B-3
1.3. Vertreter der Österreichischen Liga HG/PG bzw. Sportzeugen übernehmen Teile der Auswertung	B-3
1.4. Technische Delegierte (TD)	B-3
2. Ausschreibung und Wettbewerbsinformation	B-3
2.1. Ausschreibung	B-3
2.2. Zusätzliche Lokale Regelungen	B-4
2.3. Mögliche Tagesausgaben	B-4
2.4. Tonbanddienst	B-4
2.5. Verschiebung bzw. Absage eines Wettbewerbs	B-4
2.6. Informationen des Veranstalters an die Piloten	B-4
2.7. Wettbewerbsprogramm	B-4
3. Teilnahme und Anmeldung	B-4
3.1. Teilnahmekriterien	B-4
3.2. Einschränkungskriterien für teilnehmende Piloten	B-4
3.3. Nenngeld	B-4
3.4. Nenngeld-Rückerstattung	B-5
3.5. Fluggerätewechsel während des Wettbewerbs	B-5
3.6. Leistungen des Veranstalters im Wettbewerb	B-5
3.7. Mannschaftswertung	B-5
3.8. Unsportliches Verhalten, gefährliches Fliegen, Wolkenflug	B-5
4. Veranstaltungsvorbereitung	B-6
4.1. Public Relation	B-6
4.2. Zusammenarbeit mit dem zugeordneten TD	B-6
4.3. Zusätzliche Infos des Veranstalters an Liga HG & PG	B-6
4.4. Campier-Möglichkeit	B-6
4.5. Anmeldung	B-6
4.6. Vergabe der Startnummern	B-6
4.7. Wichtige Informationen für die Piloten	B-6
4.8. Wettbewerbsbüro	B-8
4.9. Wetterinformationen	B-8
5. Benötigte Komitees	B-8
5.1. Task-Komitee	B-8
5.2. Sicherheits-Komitee	B-8
6. Pilotenbesprechung (Briefing)	B-8
6.1. Wettbewerbs-Hauptbriefing und morgendliches Piloten-Briefing	B-8
6.2. Task-Briefing	B-9
7. Erstellen der Tagesaufgabe (Tasksetting)	B-9
7.1. Festlegen der Tagesaufgabe	B-9
7.2. Festlegen der Nominalwerte des Wettbewerbs	B-9
7.3. Setzen der Wendepunkte	B-10
7.4. Ändern der Tagesaufgabe	B-10
7.5. Varianten der Streckenführung	B-10
7.6. Varianten der Zeitwertung	B-10
7.7. Varianten des Startverfahrens	B-11
8. Der Start	B-11
8.1. Organisation	B-11

8.2.	Das Startgelände _____	B-11
8.3.	Sign-In _____	B-11
8.4.	Notwendige Startbedingungen für eine Wertung _____	B-12
8.5.	Start im Startfenster _____	B-12
8.6.	Mindestpunkte für Piloten pro Wertungsdurchgang _____	B-12
8.7.	Startfreigabe _____	B-13
8.8.	Startwiederholung _____	B-13
8.9.	Taskboard _____	B-13
9.	Dokumentation der Flugaufgabe _____	B-15
9.1.	Start _____	B-15
9.2.	GPS-Auswerteprogramm _____	B-16
10.	Zielüberflug _____	B-17
10.1.	Ziellinie und Zeitnehmung _____	B-17
10.2.	Überflughöhen _____	B-18
11.	Rückholung _____	B-19
11.1.	Koordination _____	B-19
11.2.	Pflichten der Piloten für eine problemlose Rückholung _____	B-19
11.3.	Unerwartete Mitfahrgelegenheit _____	B-19
11.4.	Nach der Rückholung bzw. Rückmeldung _____	B-19
12.	Auswertung _____	B-20
12.1.	Der Runreport _____	B-20
12.2.	Auswertehelfer _____	B-21
12.3.	Berechnung der Flugstrecke _____	B-21
12.4.	Elektronische Auswertung des Wettbewerbs _____	B-21
13.	Ergebnislisten, Einspruch und Protest _____	B-22
13.1.	Inoffizielle Ergebnisliste _____	B-22
13.2.	Einspruch _____	B-22
13.3.	Offizielle Liste _____	B-22
13.4.	Protest _____	B-22
13.5.	Endgültige Ergebnisliste _____	B-22
13.6.	Protest an die ONF _____	B-22
14.	Abbruch eines Durchgangs _____	B-23
14.1.	Abbruch eines gestarteten Durchgangs (HG) _____	B-23
14.2.	Abbruch/Stopp eines gestarteten Durchgangs (PG) _____	B-23
15.	Ende der Veranstaltung _____	B-23
15.1.	Bekanntgabe des Ergebnisses und Siegerehrung _____	B-23
15.2.	Verteilung der Preisgelder unter den Wertungsklassen _____	B-24
15.3.	Rücksendung diverser Listen und Protokolle an OeAeC und ONF _____	B-24
15.4.	Weiterleiten der Ergebnisse an die FAI _____	B-24

1. Allgemeines

Die nachfolgenden Richtlinien sollen dazu beitragen, die Ausführung österreichischer Wettbewerbe mit folgenden Vorteilen zu vereinheitlichen:

1.1. *Gleichartige Auswertung*

Verschiedene Wettbewerbe sollen in gleicher Art und Weise ausgewertet werden, wodurch die Vergleichbarkeit der Ergebnisse mehrerer Wettbewerbe gewährleistet ist. Außerdem sollen dem jeweiligen Veranstalter Abläufe präsentiert werden, die sich in der Praxis bewährt haben.

1.2. *Standardisierte Vorlagen*

Vertreter der Österreichischen Liga HG/PG entwickeln standardisierte Vorlagen für Taskboard, Runreports u.ä., auf die alle Veranstalter zurückgreifen.

Die Veranstalter ersparen sich somit die Entwicklung eigener Vorlagen. Die Piloten, die doch meist an mehreren Wettbewerben teilnehmen, haben den Vorteil sich nicht bei jedem Wettbewerb auf die regionalen, durch verschiedene Veranstalter bedingten, Besonderheiten einstellen zu müssen. Mißverständnisse zwischen Piloten und Veranstaltern können dadurch vermieden werden.

1.3. *Vertreter der Österreichischen Liga HG/PG bzw. Sportzeugen übernehmen Teile der Auswertung*

Dieser Punkt soll zu einer einheitlichen und qualitativ hochwertigen Auswertung führen. Die einzelnen Wettbewerbs- bzw. Taskergebnisse bieten die Grundlage für diverse Wertungen, welche sich über das ganze Jahr erstrecken.

1.4. *Technische Delegierte (TD)*

Bei allen Wettbewerben mit Ligabeteiligung (HG & PG) wird dem Veranstalter nach internationalem Vorbild ein sogenannter „Technischer Delegierter“ (TD) zugeordnet.

TDs sind erfahrene Piloten, die möglichst in der Nähe des Wettbewerbs wohnhaft sind und den Veranstaltern als Ratgeber zur Verfügung stehen. Der TD soll in allgemeinen Fragen im Vorfeld der Veranstaltung die erste Ansprechperson für den jeweiligen Veranstalter sein.

Durch diese Regelung wird schon vor Wettbewerbsbeginn der Kontakt mit der Liga intensiviert. Ziel ist sowohl eine Entlastung der Sportlichen Leiter HG/PG als auch das Erkennen und Beheben möglicher Probleme und Mängel schon vor Beginn des Wettbewerbs.

Den Verfassern dieser Wettbewerbsordnung ist bewußt, daß auch dieses Regelwerk nie alles abdecken kann - Ziel sollte es aber sein, alle Erfahrungen und Verbesserungen, welche die Zukunft bei verschiedenen Veranstaltungen mit sich bringen werden, in dieses Regelwerk einfließen zu lassen.

2. Ausschreibung und Wettbewerbsinformation

2.1. *Ausschreibung*

Welche Informationen eine Wettbewerbs-Ausschreibung im Detail zu enthalten hat, legt die Österr. Wettbewerbsordnung (siehe A.4) fest.

Wettbewerbe für die kommende Saison mit Beteiligung der Liga HG oder PG sollten bis spätestens 31.12. des Jahres der ONF und dem jeweiligen Sportlichen Leiter HG/PG bekannt gegeben werden. Bei verspäteten Wettbewerbsanmeldungen kann nur mehr in Ausnahmefällen eine Beteiligung der Liga zugesagt werden (siehe A.3.1).

HINWEIS:

Dies ist notwendig, um eine Koordination der einzelnen Wettbewerbstermine zu gewährleisten, und den Piloten schon eine frühe Urlaubsplanung zu ermöglichen.

2.2. *Zusätzliche Lokale Regelungen*

Zusätzliche lokale Regelungen müssen mit dem TD abgesprochen werden (siehe A.2.17.5).

2.3. *Mögliche Tagesausgaben*

Sonderaufgaben können für die Wettbewerbs- und Ligawertung nicht herangezogen werden. Der Veranstalter kann jedoch außer Konkurrenz an Tagen, an denen Wetter bedingt kein regulärer Durchgang geflogen werden kann publikumswirksame Sonderaufgaben (Punktlanden,...) ausfliegen lassen.

2.4. *Tonbanddienst*

Eine der wichtigsten Einrichtungen des Veranstalters ist ein Tonbanddienst, über den am Tag vor Beginn der Veranstaltung (12:00 Uhr mittags) folgende Informationen abrufbar sein müssen:

- Entscheidung über Durchführung, Verschiebung oder Absage
- Nennungs-, Anmeldefristen
- Wettervorschau
- Bei Verschiebung: Ersatztermin

2.5. *Verschiebung bzw. Absage eines Wettbewerbs*

Ein Veranstalter sollte keinesfalls versuchen, bei hoffnungsloser Wetterlage den Wettbewerb durchzuführen. Der Image-Verlust durch einen mißlungenen Wettbewerb ist weit größer als der durch Verschiebung oder Absage. Im Falle einer Absage muß den Piloten die bezahlten Nenn gelder rückerstattet werden (siehe auch A.6.3).

2.6. *Informationen des Veranstalters an die Piloten*

Beim Wettbewerb selbst müssen sämtliche Informationen des Veranstalters an die Piloten (Termine, Ergebnislisten, Entscheidungen über Einsprüche und dgl.) auf einer Info-Tafel beim Wettbewerbsbüro schriftlich festgehalten sein. Dies garantiert einen einheitlichen Informationsfluß an die Teilnehmer und ermöglicht es jedem Teilnehmer sich selbständig und ohne mündliche Rückfragen beim Veranstalter zu informieren.

2.7. *Wettbewerbsprogramm*

Der Veranstalter hat ein Wettbewerbsprogramm auszuarbeiten, das auch unter mäßigen meteorologischen Voraussetzungen noch realisierbar ist. Insbesondere der letzte Wettbewerbstag mit Wertungsflug, Rückholung, Auswertung, Siegerehrung und Heimreise stellt oft unzumutbare Anforderungen an Piloten und Helfer und ist besonders sorgfältig zu planen.

3. *Teilnahme und Anmeldung*

3.1. *Teilnahmekriterien*

Die Kriterien zur Teilnahme am Wettbewerb legt der Veranstalter in der Ausschreibung fest. Die unter A.5 angeführten Teilnahmekriterien müssen immer eingefordert werden.

3.2. *Einschränkungskriterien für teilnehmende Piloten*

Der Wettbewerbsleiter hat das Recht einem Piloten aus Sicherheitsgründen (fehlende sportliche Eignung) oder aus organisatorischen Gründen (Beschränkung der Teilnehmerzahl) die Teilnahme am Wettbewerb zu verwehren. Organisatorische Einschränkungsmaßnahmen müssen in der Ausschreibung angeführt werden (siehe auch A.5).

3.3. *Nenn geld*

Das Nenn geld sollte zur Deckung der sportlichen Abwicklung dienen, darf €23,- pro Wettbewerbstag (für Ligapiloten) nicht überschreiten und muß die unter B.3.6 angeführten Leistungen abdecken.

Die voraussichtliche Höhe des Nenn gelds für den Wettbewerb muß bei der Bewerbung um Ausrichtung

angegeben werden.

In der Ausschreibung muß der endgültige Betrag des Nenngelds angeführt werden. Ligapiloten sind von einer etwaigen Nachnenngebühr befreit.

HINWEIS:

Ein hohes Nenngeld schreckt in der Regel viele Nachwuchspiloten von der Teilnahme ab; durch ein hohes Preisgeld werden jedoch nur wenige Spitzenpiloten angelockt.

3.4. Nenngeld-Rückerstattung

Wird ein Durchgang so frühzeitig abgesagt, daß für den Veranstalter ein Teil der Kosten für die sportliche Abwicklung nicht anfällt (z.B. Seilbahn-Karten u.ä.), so ist dieser Anteil des Nenngelds den Piloten rückzuerstatten.

3.5. Fluggerätewechsel während des Wettbewerbs

Das Fluggerät darf während des Wettbewerbs nur bei irreparablen Schäden und nur mit Zustimmung des Wettbewerbsleiters gewechselt werden.

3.6. Leistungen des Veranstalters im Wettbewerb

Mit ordnungsgemäßer Anmeldung und Bezahlung des Nenngelds sind bestimmte Leistungen des Veranstalters an die Teilnehmer verbunden:

- Startnummer für Helm und/oder Fluggerät
- Einspielung der GPS Koordinaten
- Runreport-Formulare und Pilotenpaß
- Kartenmaterial und Wendepunktkatalog mit Koordinaten
- Auftransport zum Startplatz
- Rückholung und Rückholkoordination
- Ein Lunch-Paket wird nicht benötigt. Organisiert der Veranstalter es dennoch, soll es nicht zu Kosten der Piloten fallen.

3.7. Mannschaftswertung

Falls der Wettbewerb eine Mannschaftswertung vorsieht, hat die Mannschaftsbildung im Zuge der Anmeldung, jedenfalls aber rechtzeitig vor dem ersten Wertungsdurchgang zu erfolgen.

3.8. Unsportliches Verhalten, gefährliches Fliegen, Wolkenflug

Unsportliches Verhalten und gefährliches Fliegen werden im Ermessen des Wettbewerbsleiters geahndet. Verwarnung, Punkteverlust für den entsprechenden Durchgang, oder sogar Ausschluss aus dem Wettbewerb sind Konsequenzen mit denen der betreffende Pilot zu rechnen hat.

Das Einfliegen in Wolken ist laut österr. Luftverkehrsrecht für HG & PG verboten.

Kann die Position eines Piloten aufgrund des Einfluges in eine Wolke nicht mehr ausgemacht werden und wird dies von mindestens zwei Piloten oder Mitgliedern der Veranstaltungsmannschaft bestätigt, so gilt dies als Wolkenflug. Gleichzeitig muß gesichert sein, daß sich der betreffende Pilot nicht seitlich der Wolke befindet.

Wird ein Pilot gegen seinen Willen in eine Wolke gesogen, hat er diese schnellstmöglich wieder zu verlassen, ohne dabei Strecke zu machen. Das heißt PG haben mittels B-Stall, Spirale oder ähnlichem (tunlichst unter Vermeidung der Gefährdung anderer Piloten) die Wolke wieder zu verlassen.

HINWEIS (FÜR PG):

Ohren anlegen allein genügt nicht, kann aber helfen Wolkenflug zu vermeiden!

PENALTY FÜR WOLKENFLUG:

Wenn sich der Pilot nach Ansicht von Veranstalter bzw. Jury keinen Vorteil verschafft hat, kann er ohne Punkteverlust gewertet werden.

Ansonsten erhält er für den betreffenden Wertungsdurchgang Null Punkte. Im Wiederholungsfall kann er vom gesamten Wettbewerb disqualifiziert werden.

4. Veranstaltungsvorbereitung

4.1. Public Relation

Die Print- und elektronischen Medien werden durch den Veranstalter rechtzeitig über den Anlaß informiert, zur Berichterstattung eingeladen und während bzw. nach Beendigung des Wettkampfs mit Informationen und Resultaten beliefert.

4.2. Zusammenarbeit mit dem zugeordneten TD

Zwei Wochen vor Wettbewerbsbeginn sollte organisatorisch alles festgelegt sein und abschließend mit dem jeweiligen TD durchgesprochen werden. Dabei ist der Tagesablaufplan (Registrierung, Wettbewerbs-Hauptbriefing, GPS Daten, Sign-In, Auffahrt zum Start, Task-Briefing, Rückholung, Runreport Abgabe; Sign-Out, inoffizieller & offizieller Ergebnisaushang; Auswertung, etc.) für alle Wettbewerbstage, speziell auch für den letzten Tag mit Siegerehrung durchzusprechen.

4.3. Zusätzliche Infos des Veranstalters an Liga HG & PG

Da im Wettbewerbskalender jeweils der Wettbewerbsleiter sowie die Nummer des Telefonanrufbeantworters aufgeführt sind, sollten diese Daten möglichst schon zu Saisonbeginn fixiert sein.

4.4. Campier-Möglichkeit

Für alle Individualisten sollte der Veranstalter eine Möglichkeit zum campieren in einer Wiese oder auf einem Parkplatz in unmittelbarer Nähe des Treffpunkts organisieren.

4.5. Anmeldung

Die Anmeldung und Nenngeldzahlung soll bis zum ersten Wettbewerbstag allen Piloten ohne Erhöhung des Nenngelds ermöglicht werden.

- Ligapiloten, die eingezahlt haben und nicht beim Wettbewerb erscheinen, erhalten nur bei außerordentlichen Gründen (Unfall, Krankheit, usw.) ihr Nenngeld zurück.
- Piloten die sich erst am Wettbewerbsmorgen nach dem ersten Briefing anmelden, müssen mit einem erhöhten Nenngeld rechnen. Dieser Aufschlag darf aber 25% des ursprünglichen Nenngelds nicht übersteigen und ist in der Ausschreibung bekanntzugeben. Ligapiloten sind von einem Nenngeldaufschlag generell befreit.

4.6. Vergabe der Startnummern

Um den Piloten das mehrmalige Wechseln der Startnummern zu ersparen, bekommt der Veranstalter vom Sportlichen Leiter HG/PG bis spätestens eine Woche vor Wettbewerbsbeginn eine Liste der schon fix vergebenen Startnummern, die für die jeweiligen Ligapiloten reserviert bleiben müssen. Andere Nummern können vom Veranstalter frei vergeben werden. Die Höhe der einzelnen Ziffern sollte mindestens 40 cm betragen.

4.7. Wichtige Informationen für die Piloten

Neben dem Wettbewerbs-Reglement sind vom Veranstalter sämtliche flugrechtlichen Bestimmungen und sonstige behördliche Auflagen, die den Ablauf des Wettbewerbs betreffen, den Piloten bei der Anmeldung zur Kenntnis zu bringen.

4.7.1. WENDEPUNKTLISTE

Kreuzjochcup - Pfunds		Koordinaten						Höhe		
Wendepunkt		N	°	'	°	E	°	'	°	Höhe
01 Startplatz Pfunds		N	46°	58'	15"	E	10°	29'	44"	2100 m
02 Kobler Alm / Almhütte		N	46°	57'	26"	E	10°	29'	00"	1921 m
03 Hexenseehütte / Berghütte		N	47°	01'	10"	E	10°	28'	53"	2850 m
04 Kölner Haus / Mittelstation Seilbahn		N	47°	02'	24"	E	10°	33'	47"	1965 m
05 Schönjoch FIS / Bergstation Seilbahn		N	47°	04'	32"	E	10°	35'	18"	2432 m
06 Pontlatzbrücke P.		N	47°	06'	23"	E	10°	39'	37"	863 m
07 Aifner Alm /		N	47°	06'	19"	E	10°	42'	22"	1980 m
08 Fedels Burg	Bezeichnung des Wendepunkts mit Beschreibung des zu dokumentierenden Objekts	N	47°	03'	55"	E	10°	40'	47"	1614 m
09 Anton Reck		N	47°	00'	44"	E	10°	41'	58"	2260 m
10 Gepatschsta		N	47°	05'	35"	E	10°	44'	39"	1772 m
11 Kaunertaler Gletscher / Bergrestaurant		N	46°	51'	53"	E	10°	42'	46"	2750 m
12 Glockturm / Gipfelkreuz		N	46°	53'	38"	E	10°	39'	59"	3353 m
13 Radurschlalm / Almhütte		N	46°	54'	57"	E	10°	37'	21"	1820 m
14 Gschneir Alm / Almhütte		N	46°	57'	54"	E	10°	36'	49"	2042 m
15 Platzer Alm / Almhütte		N	46°	58'	10"	E	10°	38'	46"	2181 m
16 Tscheyegg / Bergstation Seilbahn		N	46°	53'	20"	E	10°	34'	18"	2666 m
17 Nauders Bergkastel / Bergstation Seilbahn		N	46°	51'	48"	E	10°	32'	17"	2170 m
18 Schmalzkopf Gipfelkreuz		N	46°	55'	54"	E	10°	32'	09"	2724 m
19 Kirche Sent		N	46°	48'	59"	E	10°	20'	14"	1420 m
20 Chamanna Lischanna / Berghütte		N	46°	45'	58"	E	10°	20'	07"	2500 m
21 Mutzkopf Nauders / Bergstation Seilbahn		N	46°	52'	58"	E	10°	29'	22"	1812 m
22 Mutterl / Gipfelsender		N	46°	54'	04"	E	10°	22'	45"	3294 m
23 Toarjoch / Gipfelkreuz		N	46°	59'	50"	E	10°	32'	07"	2406 m
24 St. Ulrichskopf / Gipfelkreuz		N	46°	56'	37"	E	10°	32'	37"	2457 m
25 Innbrücke Tösens		N	47°	00'	50"	E	10°	36'	01"	930 m
26 Landeplatz Pfunds		N	46°	57'	53"	E	10°	32'	13"	976 m

Map-Datum für GPS-Einstellung : EUROPEAN 1979

Die nachfolgend beschriebene Wendepunktliste gehört zu einem durchdachten Auswertesystem und sollte, wie erklärt, erstellt werden.

Die Liste sollte alle Start- und Landeplätze sowie alle möglichen Wendepunkte beinhalten. Dabei ist zu beachten, daß geeignete Wendepunkte für gute und mäßige Flugtage vorzubereiten sind. Wurden in der näheren Umgebung des Ziels zudem mehrere Wendepunkte vorbereitet, besteht die Möglichkeit für publikumswirksame Zielflüge.

Alle Punkte dürfen ausschließlich aus Karten des Bundesamts für Eich- und Vermessungswesen (BEV) 1:50.000 gemessen werden. In diesen Karten sind die Koordinaten im geodätischen Datum WGS 84 dargestellt.

Format für die Koordinaten: Grad / Minuten / Sekunden

Die Wendepunktliste muß folgende Werte beinhalten:

- Durchnummerierte Wendepunkte von 01 ... XX (in Karte eingezeichnet)
- Bezeichnung des Wendepunktes beinhaltet den Namen des Wendepunkts sowie eine Erklärung für ein Objekt zur optischen Orientierung. (z.B.: Kölner Haus/Mittelstation Seilbahn)
- Koordinaten im oben beschriebenen Format
- Höhe der Wendepunkte bezogen auf den Meeresspiegel in Metern

HINWEIS:

Die Vergangenheit hat gezeigt, daß bei den meisten Wettbewerben zumindest an einem Tag zusätzliche Wendepunkte benötigt werden. Daher ist es sinnvoll die Wendepunktliste eher zu lang als zu kurz zu gestalten.

4.7.2. **KARTENMATERIAL FÜR PILOTEN**

Farbkopie der Bundesamt für Eich- & Vermessungswesen-Karte (BEV) 1:200.000 [DATENSCHUTZ BEACHTEN]. Auf der Karte sollen alle Wendepunkte sowie gefährliche Stellen (Seile, Seilbahnen...) übersichtlich eingezeichnet werden.

HINWEIS:

Das gesamte in Frage kommende Fluggebiet soll auf einem Blatt sichtbar sein, damit die gesamte Flugroute von den Piloten einfach eingezeichnet werden kann.

4.8. **Wettbewerbsbüro**

Für die Durchführung einer erfolgreichen Veranstaltung hat es sich herausgestellt, daß eine Organisationszentrale (Wettbewerbsbüro) für Anmeldung, Runreport-Abgabe, Auswertung, Briefings, Ergebnis- und Info-Aushang unerlässlich ist.

4.9. **Wetterinformationen**

Der Veranstalter organisiert täglich alle für eine sichere Beurteilung der Wetterlage notwendigen Satellitenbilder und Wetterkarten oder engagiert einen ausgewiesenen Meteorologen.

5. **Benötigte Komitees**

5.1. **Task-Komitee**

Das Task-Komitee besteht aus dem Startleiter und mindestens zwei Piloten, die von allen teilnehmenden Piloten bei der ersten Pilotenbesprechung gewählt werden. Wenn möglich sollte ein ortskundiger sowie ein ortsfremder, erfahrener Pilot vom Wettbewerbsleiter zur Wahl vorgeschlagen werden.

Aufgaben des Task-Komitees:

- legt vor Wettbewerbsbeginn die geeigneten GAP-Faktoren (Nominale Distanz, Nominale Zeit, Minimum-Distanz, Ziel-Verhältnis (siehe C) fest.
- entscheidet bei mehreren Startplätzen aufgrund der meteorologischen, technischen und sportlichen Gegebenheiten über den geeigneten Startplatz
- legt gemeinsam eine geeignete Tagesaufgabe fest

5.2. **Sicherheits-Komitee**

Unter den Piloten wird beim Wettbewerbs-Hauptbriefing ein Pilotenkomitee aus drei erfahrenen Piloten gewählt. Dieses Komitee kann in Fragen der Sicherheit den Wettbewerbsleiter auffordern etwaige Sicherheitsmängel zu beseitigen bzw. bei gefährlichen Verhältnissen einen Durchgang abzubrechen.

6. **Pilotenbesprechung (Briefing)**

6.1. **Wettbewerbs-Hauptbriefing und morgendliches Piloten-Briefing**

Das Wettbewerbs-Hauptbriefing wird vom Wettbewerbsleiter nach dem Nennungsschluß abgehalten, die Teilnahme daran ist für alle Piloten verbindlich.

Jeder weitere Wettbewerbstag beginnt mit einem morgendlichen Briefing.

Wann und wo das Wettbewerbs-Hauptbriefing bzw. das morgendliche Briefing stattfindet erfahren die Piloten bei der Anmeldung bzw. Nennung und an der Info-Tafel (siehe B.2.6).

Folgende Punkte sollen behandelt werden:

Nur beim Wettbewerbs-Hauptbriefing:

- Wettbewerbs-Reglement und lokale Regelungen
- Sämtliche flugrechtliche Bestimmungen und sonstige behördliche Auflagen, die den Ablauf des Wettbewerbs betreffen
- Besonderheiten und den generellen Ablauf des Wettbewerbs

Beim Wettbewerbs-Hauptbriefing und bei jedem morgendlichen Briefing:

- Umfassende Wetterinformation
- Allfällig auftretende Probleme zwischen Teilnehmern und Veranstalter (Anmeldung, Rückholung, Auswertung, etc.) besprochen.
- Bekanntgabe des weiteren Tagesablaufs (Durchführung eines Durchgangs, Verschiebung der Entscheidung mit Festsetzen eines neuerlichen Briefings, wetterbedingte Absage, etc.)
- Bekanntgabe, wann und in welcher Form der Geräte- und Personentransport zum Startplatz stattfinden soll bzw. wann das nächste Briefing am Berg/Startplatz erfolgt

Bei Wettbewerben mit internationalem Teilnehmerfeld werden die Briefings auf Wunsch auch in Englisch durchgeführt.

6.2. **Task-Briefing**

Spätestens beim morgendlichen Piloten-Briefing gibt der Veranstalter Zeitpunkt und Ort des Tasks-Briefings bekannt.

Das Briefing für die Bekanntgabe der Tagesaufgabe (Task-Briefing) ist so anzusetzen, daß den Piloten nach Ende des Briefings noch genügend Zeit (mindestens 20 Minuten) bleibt, um sich auf die Flugaufgabe vorzubereiten.

Informationen an die Piloten:

- Wettbewerbsaufgabe:
Alle auf dem Taskboard (siehe B.8.9) angeführten Punkte müssen berücksichtigt werden
- Aktuelle(!) Wetterinformationen
- Gefahren und Hindernisse im Bereich der Wettbewerbsaufgabe
- Bekanntgabe der Startplätze
- Bekanntgabe der Landeplätze und gegebenenfalls Notlandeplätze
- Art und Weise der Rückmeldung

Es steht dem Wettbewerbsleiter frei aus organisatorischen oder meteorologischen Gründen nötigenfalls mehrmals ein neuerliches Briefing einzuberufen und die Flugaufgabe vorzubereiten.

7. **Erstellen der Tagesaufgabe (Tasksetting)**

7.1. **Festlegen der Tagesaufgabe**

Nach eingehender Wetteranalyse und Rücksprache mit den Mitgliedern des Task-Komitees legt der Wettbewerbsleiter die Tagesaufgabe fest.

Im einzelnen gehört dazu:

- Festlegen eines Startfensters (siehe auch B.8.4 und B.8.5). Die Zeitdauer des Fensters ist so zu bemessen, daß jedem Piloten ein ausreichendes Startintervall für den eigentlichen Startvorgang zur Verfügung steht
- Festlegen der Drehrichtung am Startberg: Aus Sicherheitsgründen ist es sinnvoll im Bereich über dem Startberg bzw. über der Startboje eine einheitliche Drehrichtung zu vereinbaren (siehe B.8.9.5).
- Festlegen einer Funk-Frequenz und Telefonnummer, über die der Veranstalter erreicht werden kann
- Angabe der Telefonnummer(n) für die Rückholung
- Angabe der Zeit, bis zu der von jedem Teilnehmer zumindest eine telefonische Rückmeldung erfolgt sein muß
- Festsetzen des Startverfahrens und der Art der Zeitwertung
- Angabe und Erläuterung des Flugkurses und der Wendepunkte anhand einer genauen Karte

Die Aufgabe sollte so gestellt sein, daß das meteorologische Potential des Flugtages ausgeschöpft wird. Das taktische Geschick und das fliegerische Können der Piloten soll im Vordergrund stehen, nicht ihre Risikofreudigkeit (gilt auch für Sonderbewerbe).

7.2. **Festlegen der Nominalwerte des Wettbewerbs**

Vor dem Start des 1. Durchgangs müssen die Nominal-Werte (siehe C) für die Auswertung mittels GAP vom Wettbewerbs- oder Startleiter in Zusammenarbeit mit dem Task-Komitee für den Wettbewerb festgelegt werden. Diese Werte sind für den gesamten Wettbewerb gültig und dürfen nicht mehr geändert werden.

7.3. Setzen der Wendepunkte

Durch geeignete Kurswahl (Setzen entsprechender Wendepunkte) sollte erreicht werden, daß der Kurs nicht über unlandbares Gebiet führt.

Der Schwierigkeitsgrad der Flugaufgabe sollte allmählich zunehmen und nicht bereits zu Beginn des Kurses Schlüsselstellen aufweisen. Bei geschlossenen Aufgaben sollte zuerst mit, dann gegen den Wind geflogen werden.

Die Kurswahl bei Wettbewerben muß sich nicht an FAI-Aufgaben (Dreieck, Zielrück...) orientieren.

7.4. Ändern der Tagesaufgabe

Sollten äußere Bedingungen (Wetter, organisatorische Probleme, etc.) Veränderungen an einem schon bekannt gegebenen Task nötig machen, so erfordert dies ein erneutes Task-Briefing, bei dem die Änderungen offiziell bekannt gegeben werden.

Bis zu diesem Zeitpunkt darf noch kein Pilot gestartet sein. Sobald ein Pilot ordnungsgemäß gestartet ist, können keine Veränderungen mehr am Task vorgenommen werden.

Nach einem wiederholten Task-Briefing müssen die Piloten mindestens 10 Minuten Vorbereitungszeit bis zum Öffnen des Startfensters erhalten.

7.5. Varianten der Streckenführung

7.5.1. FREIE STRECKE UND FREIE STRECKE ENTLANG EINER VORGEgebenEN KURSLINIE

Diese Aufgabenstellung hat den Vorteil, den Piloten die Möglichkeit zu geben, selbst über die Streckenwahl zu entscheiden. Eine GPS Auswertung ist jedenfalls notwendig. Der Nachteil besteht durch den zum Teil beträchtlichen Rückholaufwand. Gewertet wird der Abstand Startplatz zu Landeplatz, bzw. die Projektion dieser Strecke auf die vorgegebene Kurslinie.

7.5.2. ZIELFLUG UND ZIELRÜCKFLUG ENTLANG BELIEBIGER FOLGE VON KURSBOJEN

Flüge mit Zielankunft erfordern stets eine GPS Auswertung. Falls möglich sollten geschlossene Flugaufgaben gestellt werden, da sie sportlich gesehen am anspruchvollsten sind. Gewertete Strecke ist hier die Differenz aus Gesamtdistanz der Aufgabe und der nicht absolvierten Strecke bis zum Ziel. Insbesondere die Möglichkeit Strecken kleinräumig auszuschreiben und Wendepunkte mehrmals abzufliegen ist sehr publikumswirksam.

7.6. Varianten der Zeitwertung

7.6.1. KEINE ZEITWERTUNG (FREIE STRECKE / FREIE STRECKE ENTLANG EINER VORGEgebenEN KURSLINIE)

Das Startfenster sollte so gewählt sein, daß ein möglichst früher Streckenflug gewährleistet ist. Die Piloten werden im eigenen Interesse auf einen baldigen Start drängen.

7.6.2. SPEEDRUN

Gewertet wird die Zeitspanne von der individuellen Abflugzeit bis zur Zielankunft. Speedruns garantieren bei kleinräumigen Aufbau- und Startverhältnissen die bestmögliche Fairneß hinsichtlich des Startvorganges.

Nachteil: Der bei Speedrun beträchtliche taktische Vorteil hinter dem Hauptfeld nachzufliegen führt bei kurzen Flugaufgaben meist dazu, daß der Großteil der Teilnehmer erst gegen Ende des Startfensters starten will. Entgegen der Vorstellung des Veranstalters verstreicht dadurch die meiste Zeit des Startfensters ungenützt. Um einer solchen Taktik gegenzusteuern gibt es im Wertungsprogramm GAP den sogenannten Frühstarterbonus, der jenen Piloten einen Punktebonus verspricht, die früher starten.

7.6.3. RACE

Gewertet wird die Zeitspanne vom allgemeinen Abflugzeitpunkt (meist Beginn des Startfensters) bis zur Zielankunft des jeweiligen Piloten. Der Vorzug eines Race besteht in der Publikumsattraktivität, da die Reihenfolge in der die Piloten das Ziel erreichen auch der Platzierung im Wertungsdurchgang entspricht. Beim Race geht das Teilnehmerfeld zu einem vorher definierten Zeitpunkt ins Rennen, das Taktieren beim Start fällt damit aus.

7.7. Varianten des Startverfahrens

7.7.1. BODENSTART MIT INDIVIDUELLER STARTREIHENFOLGE

Dabei ist es jedem Piloten selbst überlassen, wann er innerhalb des Startfensters ins Rennen gehen will, d.h. die Piloten gehen auch mit unterschiedlichen Abflugzeiten ins Rennen.

7.7.2. BODENSTART BEI GLEICHZEITIGEM START ALLER TEILNEHMER (PG)

In diesem Fall erfolgt der Start aller Teilnehmer gleichzeitig. Für dieses Startverfahren (Bodenrace) ist ein Startgelände erforderlich, das allen Piloten einen sicheren Start unmittelbar nach Öffnen des Fensters ermöglicht. Weiters ist zu beachten, daß dem gesamten Teilnehmerfeld ein sicherer (sprich: kollisionsfreier) Höhengewinn in der ersten Thermik möglich sein muß.

7.7.3. BODENSTART MIT FESTGELEGTER STARTREIHENFOLGE (HG)

Bei engräumigen Aufbau- und Startverhältnissen in Verbindung mit einem großen Starterfeld kann es sinnvoll sein, die Startreihenfolge vor dem Durchgang festzulegen (etwa durch Losen, Setzen oder unter Berücksichtigung der Ergebnisliste des Vortages).

7.7.4. LUFTSTART

Diese Möglichkeit ist eine echte Alternative zum üblichen Bergstart.

Beide Arten der Zeitwertung, Speedrun und Race, sind möglich. Im Falle eines Race erfolgt der Start des Rennens zum vorher festgelegten Zeitpunkt durch das Abspeichern eines Punktes im vereinbartem Startzylinder mittels GPS. Beim Speedrun mit Luftstart wird der letzte (inter- oder extrapolierte) Tracklog-Punkt, der im Startzylinder abgespeichert wurde, als Startzeitpunkt gewertet. So kann der Pilot selbst seinen idealen Startzeitpunkt wählen.

8. Der Start

8.1. Organisation

Die nähere Vorgangsweise für Geräteaufbau und Startprozedur sollte den Piloten bereits beim ersten Briefing eingehend erläutert werden (oft hilft eine Skizze).

8.2. Das Startgelände

Am Startgelände soll für jeden Startplatz ein Startkorridor abgesteckt sein. Mehrere Helfer haben dafür zu sorgen, daß die Piloten ihre Fluggeräte nur im dafür vorgesehenen Areal aufstellen bzw. auflegen. Den Anweisungen des Startleiters und seiner Helfer ist Folge zu leisten.

HINWEIS:

Ein Startkorridor kann entfallen, wenn genügend Platz zum Aufbauen bzw. Auflegen zur Verfügung steht und ein Starten direkt von Aufbauplatz möglich ist.

PENALTY:

Ein Nichtbeachten wird im Ermessen des Startleiters geahndet und führt im Wiederholungsfall zu einem Punkteabzug von 10% der Tagesmaximalpunkte.

8.3. Sign-In

Mit der Unterschrift in der Sign-In-Liste bestätigt jeder Pilot seinen Willen am entsprechenden Wettbewerbstag teilzunehmen. Die Sign-In-Listen werden den Piloten, wie vom Veranstalter festgelegt, beim morgentlichen Piloten Briefing, vor oder nach der Auffahrt zum Startplatz; spätestens jedoch bis zum Task-Briefing zur Unterschrift vorgelegt.

PENALTY:

Es liegt im Ermessen des Wettbewerbsleiters, einen Piloten der zwar teilnimmt, die Unterschrift in der Sign-In Liste jedoch vergessen hat mit einer Strafe von 10% der Tagesmaximalpunkte zu bestrafen.

ZWECK:

Die Sign-In/Sign-Out-Listen sind zum einen für die Sicherheit der Piloten sehr wichtig, da dem Veranstalter bereits vor Öffnung des Startfensters bekannt ist, wer von den angemeldeten Personen anwesend ist. Zum anderen geht die Anzahl der teilnehmenden Piloten in den GAP-Auswertemodus mit ein.

8.4. Notwendige Startbedingungen für eine Wertung

Damit ein Durchgang gewertet werden kann, muß das Startfenster ausreichend lange geöffnet sein, um allen Piloten genügend Zeit für einen Start einzuräumen; unabhängig davon wie viele Teilnehmer tatsächlich ins Rennen gehen.

Die Zeitraum zwischen "Startfenster offen" und "Startfenster geschlossen" muß so bemessen sein, daß jedem Piloten ein ausreichend Zeit für den eigentlichen Startvorgang verbleibt.

RICHTWERT

Eine Stunde plus eine Minute pro Teilnehmer dividiert durch die Anzahl der Startplätze.

Zeit = 1h + (1min * Anzahl Piloten / Anzahl Startplätze)

8.5. Start im Startfenster

Der Start der Wettbewerbspiloten darf erst mit Öffnen des Startfensters ("Startfenster offen") erfolgen. Das beim Briefing festgesetzte Startfenster kann vom Startleiter aus Sicherheitsgründen vorübergehend geschlossen werden.

Es kann vom Startleiter um jene Zeitdauer verlängert werden, in der er das Startfenster geschlossen hielt. Maximal aber darf er es bis zu der am Taskboard festgelegten "maximalen Verlängerung des Startfensters" verlängern.

Mit dieser Möglichkeit sollte allerdings sehr sorgsam umgegangen werden, keinesfalls soll ein Verschieben des Startfensters die am Start verbliebenen Piloten gegenüber den bereits gestarteten in Vorteil bringen.

PENALTY:

Für Piloten, die es versäumen zu starten bevor das Startfenster geschlossen wird, erhalten für diesen Durchgang keine Punkte (PG).

Piloten, die ohne Startfreigabe starten, erhalten für diesen Durchgang keine Punkte.

ZUSÄTZLICHE REGELUNG FÜR HG:

Für Piloten, die erst nach Ende des Startfensters ins Rennen gehen, gilt folgende Regelung: Als Startzeit gilt die Zeit des Fenster Endes. Zusätzlich wird dem Piloten für je 3 Sekunden Startverzögerung 1 Promille der Tagesmaximalpunkte abgezogen (50 Minuten Startverzögerung bedeuten also in jedem Fall Null Punkte für den Durchgang).

8.6. Mindestpunkte für Piloten pro Wertungsdurchgang

8.6.1. GESTARTETE PILOTEN

Jeder Pilot, der innerhalb des Startfensters startet, erhält zumindest die Punkte, die der beim Wettbewerbs-Hauptbriefing festgelegten "Minimum Distanz" entspricht, auch wenn die tatsächlich geflogene Strecke geringer ist.

AUSNAHME:

Piloten die aus anderen Gründen Punkteabzüge erhalten (Penalties).

8.6.2. ANWESENDE PILOTEN, DIE NICHT STARTEN

Anwesende Piloten, die aus den verschiedensten Gründen nicht starten, bekommen für diesen Wertungsdurchgang keine Punkte. Durch ihren nicht erfolgten Start verringern sie jedoch die "Startqualität" und damit auch die "Tagesqualität" im GAP-Auswertemodus, was zu einer Verringerung der Tagesmaximalpunkte führt (werden im Auswerteprogramm als „DNS“ [did not start] gewertet).

8.6.3. ABWESENDE PILOTEN

Piloten, die schon vor der Auffahrt zum Startplatz beschließen, an einem Wertungsdurchgang nicht teilzunehmen (z.B. wegen Krankheit, Verletzung, frühzeitiger Beendigung des Wettbewerbs, Disqualifikation...) beeinflussen die "Tagesqualität" nicht. Abwesende Piloten bekommen keine Punkte für die entsprechenden Wertungsdurchgänge (werden im Auswerteprogramm als „ABS“ [absent] gewertet).

8.7. Startfreigabe

Die Entscheidung über eine Startfreigabe (Beurteilung der Startverhältnisse) obliegt alleine dem Startleiter. Mit der Freigabe durch den Startleiter hat der an der Reihe befindliche Pilot HG 30 Sek. - PG 60 Sek. Zeit zu starten oder danach den Startplatz wieder zu verlassen. Der Startleiter kann das Startintervall verlängern, falls die Startverhältnisse sich entscheidend verschlechtert haben oder ohnehin keiner der in der Startreihe befindlichen Piloten den Wunsch zum Start äußert.

Ein Pilot, der beabsichtigt an den Start zu gehen, muß flugbereit sein bzw. am Fluggerät eingehängt sein. Er darf den Startkorridor erst betreten, wenn der Startleiter oder dessen Helfer ihn in der Startreihenfolge vorsehen.

Ein Pilot, der sein Startrecht in der Reihe der im Korridor befindlichen Piloten nicht wahrnimmt muß sich wieder am Ende einreihen.

8.8. Startwiederholung

Pro Durchgang ist jedem Piloten ein Wertungsflug gestattet. Wird ein Pilot aufgrund gravierender Probleme unmittelbar nach dem Start in der Nähe des Startplatzes zum Landen gezwungen, darf er nur mit Erlaubnis des Startleiters nochmals starten. Der Startleiter hat seine Entscheidung unmittelbar zu treffen.

Für einen neuerlichen Start nach Startabbruch oder Fehlstart ist keine Erlaubnis des Startleiters erforderlich.

8.9. Taskboard

Es ist bei allen Wettbewerben das hier vorgegebene Taskboard zu verwenden. Es ist in deutscher und englischer Sprache verfügbar.

Bewerb Schöckel Cross Country		DATUM 27.02.04	
GAP - EINSTELLUNGEN		3	
Nominal Distance : 55 km	Goal Proportion : 30 %		
Minimum Distance : 10 km	Nominal Time : 2,5 h		
START - TYP <input checked="" type="checkbox"/> LUFT <input type="checkbox"/> BODEN	TASK - TYP <input checked="" type="checkbox"/> RACE <input type="checkbox"/> ELAPSED TIME SPEED RUN		
DREHRICHTUNG <input type="checkbox"/> rechts <input checked="" type="checkbox"/> links	<input type="checkbox"/> FREIE STRECKE AUF VOR- GEBEBENER RICHTUNG		
STARTFENSTER	START 11:30	WECH 13:00	ZIEL SCHLIEßT * 18:30
max. VERLÄNGERUNG d. STARTFENSTERS	13:30		TASK ENDE * 18:30
STARTBOJE	* optional time 13:30 (14:00; 14:30; 15:00)		
RUNREPORT	*** 17:00	** 20:00	*** 19:00

* optional time ** optional time *** optional time

Stpl.	Strecke [km]
01 Schöckel SO	1,3
1 05 Stubenbergshaus 55 r=400m Enter	25,5
2 21 Rennfeld Sender	26,5
3 12 Novystein	6,5
4 03 Kumberg Tankstelle	
5	
6	
7	
GOAL 08 Talstation ES r=400m Enter	7,0
NOTRUFNUMMER 05574 / 76792 156.755	TASK STRECKE 66,8
RÜCKHOLNUMMER / RÜCKMELDENUMMER 0916 / 813413 151.755	INOFFIZIELLES ERGEBNIS 20:30

Design by Martin Grum / 25.07.2007 / Version 4.5

Im folgenden werden die wichtigsten Punkte erklärt:

8.9.1. BEWERB

Hier hat jeder Veranstalter die Möglichkeit sein eigenes Logo zu plazieren.

8.9.2. DATUM

Datum des Wertungsdurchgangs

8.9.3. TASK

Laufende Nummer des Wertungsdurchgangs

8.9.4. GAP-EINSTELLUNGEN

siehe C

8.9.5. DREHRICHTUNG

Der Bereich, in dem die Drehrichtung einzuhalten ist, legt der Startleiter beim Task Briefing fest. Normalerweise ist die Drehrichtung an geraden Tagen rechts und an ungeraden Tagen links.

PENALTY:

Bei Nichteinhaltung der Drehrichtung im vorgeschriebenen Bereich wird der Pilot mit 5% der Tagesmaximalpunkte bestraft. Im Wiederholungsfall siehe B.3.8.

8.9.6. ZEITEN

Die offizielle Zeit richtet sich nach der GPS-Zeit. Dies betrifft alle am Taskboard angegebenen Zeiten sowie die Zeitnehmung am Start (Startplatz oder Startboje) und im Ziel.

8.9.7. STARTFENSTER OFFEN/GESCHLOSSEN

Siehe B.8.4 und B.8.5.

8.9.8. STARTBOJE OFFEN

Bei einem Luftstart sollte die Startboje mit entsprechender Zeitdifferenz zum "Startfenster offen" geöffnet werden, so daß es allen Piloten möglich ist diese zu erreichen.

Beim Bodenstart gibt es keine Startboje.

8.9.9. MAXIMALE VERLÄNGERUNG DES FENSTERS

siehe B.8.5.

8.9.10. ZIEL SCHLIESST

Bis zu diesem Zeitpunkt werden Zeitpunkte vergeben (gilt für HG&PG). Die manuelle Zeitnehmung im Ziel muß gewährleistet sein (gilt nur für HG).

8.9.11. TASK-ENDE

Dieser Zeitpunkt kann aus Sicherheits- (steigende Gewittergefahr am späteren Nachmittag) oder organisatorischen Gründen (letzter Wettbewerbstag) festgelegt werden um einen Wertungsdurchgang in seiner Dauer zu beschränken.

Für Distanzen, die nach diesem Zeitpunkt erfliegen werden, erhalten die Piloten keine Punkte mehr. Es werden auch keine Zielüberflüge mehr registriert und damit keine Zeitpunkte vergeben. Der Wertungsdurchgang ist ab diesem Zeitpunkt beendet.

HINWEIS:

Piloten können auch nach dem "Task-Ende" in Richtung Ziel fliegen, bzw. Strecke machen. Das verringert den Rückhol-Aufwand des Veranstalters bzw. macht eine Rückholung gegebenenfalls überflüssig.

Die Zeiten für Rückmeldung oder Runreport-Abgabe sind allerdings einzuhalten.

8.9.12. RÜCKMELDUNG

Alle Piloten haben sich spätestens bis zum hier festgelegten Zeitpunkt persönlich oder telefonisch zurückzumelden.

8.9.13. RUNREPORT

Spätestens bis zu diesem Zeitpunkt haben alle Piloten ihren Runreport abzugeben.

8.9.14. REIHENFOLGE DER WENDEPUNKTE

Beginnend mit dem Startplatz (Stpl.) werden alle Wendepunkte der Reihenfolge entsprechend bis zum Ziel, samt der jeweiligen Teilstreckendistanz, eingetragen. Jeder Wendepunkt besteht aus einer Bezeichnung sowie einer Nummer. Diese zum Wendepunkt gehörige Nummer benötigt der Pilot beim Ausfüllen des Runreports.

Zusätzlich sollte die gestellte Aufgabe den Piloten anhand einer genauen Karte näher gebracht werden.

8.9.15. TASKSTRECKE

Summe der Teilstrecken vom Start bis ins Ziel

8.9.16. NOTRUFNUMMER

Telefonnummer und/oder Funkfrequenz für alle Notfälle. Unter der hier angegebenen Nummer/Frequenz muß die Organisation durchgehend erreichbar sein

8.9.17. RÜCKHOLNUMMER/RÜCKMELDENUMMER

Telefonnummer und/oder Funkfrequenz für Rückmeldung/Rückholung

8.9.18. INOFFIZIELLES ERGEBNIS

Voraussichtlicher Zeitpunkt, zu dem das inoffizielle Ergebnis des Wertungsdurchgangs ausgehängt wird. Die Einspruchsfrist beginnt (ohne weitere Terminänderung) zu dem hier angegebenen Zeitpunkt

9. Dokumentation der Flugaufgabe

Die Dokumentation der Aufgabe erfolgt ausschließlich mittels GPS (Global Position System). Es darf nur ein von der Auswertesoftware akzeptiertes Endgerät eingesetzt werden. Alle Einstellungen, die am GPS vorzunehmen sind um eine korrekte Aufzeichnung zu gewährleisten, liegen in der Verantwortung des Piloten.

Der Nachweis, daß ein Pilot den Kurs korrekt absolviert hat, kann nur durch ihn selbst erfolgen. Mündliche oder schriftliche Bestätigungen durch andere Piloten können nicht als Beweis gelten.

Die Verwendung mehrerer GPS (Back-up) ist gestattet.

Die Koordinaten sämtlicher Wendepunkte sind ausschließlich vom Veranstalter zu beziehen. Selbst eingespielte Wendepunktkoordinaten könnten eventuell Abweichungen aufweisen und dadurch zu Fehlern führen.

9.1. Start

Die Startboje besteht aus einem virtuellen Zylinder mit den Startkoordinaten als Mittelpunkt und einem Radius, der beim Task-Briefing bekanntgegeben wird. Mit unterschiedlichen Radien beim Startzylinder kann der Veranstalter auf lokale Gegebenheiten und thermische Verhältnisse Rücksicht zu nehmen. Die Startkoordinaten sollen nahe an einem gut sichtbaren Objekt liegen. Dieses Objekt soll den Piloten die Orientierung erleichtern, als Startboje gilt auf jeden fall der Zylinder.

9.1.1. VARIANTEN DES STARTVERFAHRENS

9.1.1.1. Race mit Bodenstart

Es stehen mehrere Möglichkeiten offen:

- Der Pilot darf frühestens zum Startzeitpunkt des Race den Zylinder um die Startkoordinaten verlassen. Zweckmäßigerweise wird der Startplatz als Mittelpunkt des Startzylinders gewählt und der Startzeitpunkt des Race fällt mit dem Öffnen des Startfensters zusammen.
- Der Pilot darf frühestens zum Startzeitpunkt des Race (Öffnen der Startboje) in den Zylinder um die Startkoordinaten (das letzte Mal) einfliegen. Dabei dient meistens der erste Wendepunkt als Startboje. Hier kann der Radius auch größer als 400 Meter sein.

Der Veranstalter hat dabei alle Piloten darauf hinzuweisen, das GPS bereits am Boden einzuschalten!

9.1.1.2. *Race mit Luftstart*

Es stehen mehrere Möglichkeiten offen:

- Der Pilot darf frühestens zum Startzeitpunkt des Race (Öffnen der Startboje) den Zylinder um die Startkoordinaten (das letzte Mal) verlassen.
- Der Pilot darf frühestens zum Startzeitpunkt des Race (Öffnen der Startboje) in den Zylinder um die Startkoordinaten (das letzte Mal) einfliegen. Dabei dient meistens der erste Wendepunkt als Startboje. Hier kann der Radius auch größer als 400 Meter sein.

9.1.1.3. *Speedrun mit Bodenstart/Luftstart*

Es stehen mehrere Möglichkeiten offen:

- Die Abflugzeit eines Piloten entspricht dem Zeitpunkt, zu dem der Pilot den Zylinder um die Startkoordinaten (das letzte Mal) verlässt.
- Die Abflugzeit eines Piloten entspricht dem Zeitpunkt, zu dem der Pilot in den Zylinder um die Startkoordinaten (das letzte Mal) einfliegt. Dabei dient meistens der erste Wendepunkt als Startboje. Hier kann der Radius auch größer als 400 Meter sein.

9.2. *GPS-Auswerteprogramm*

Die Software wertet GPS-Daten nach den Regeln der FAI Section 7 aus. Neben Koordinaten werden auch Zeiten für die Auswertung herangezogen.

Für die Ermittlung der Zielzeit wird zwischen zwei aufeinanderfolgenden Datenpunkten interpoliert (gilt nur für PG).

Für die Ermittlung der Zielzeit wird die GPS-Zeit an der Ziellinie von den Zielrichtern genommen (gilt für HG).

9.2.1. *WENDEBOJEN*

Die Koordinaten einer Wendeböje soll nahe an einem gut sichtbaren Objekt liegen. Dieses Objekt soll den Piloten die Orientierung erleichtern, als Wendeböje gilt in jedem Fall ein virtueller Zylinder mit den Koordinaten des Wendepunktes als Mittelpunkt und einem Radius von 400 Meter.

Stimmen die Koordinaten einer Wendeböje mit den Koordinaten eines Objektes nicht überein, so sind trotzdem die vom Veranstalter ausgegebenen Koordinaten maßgeblich.

HINWEIS:

In Ausnahmefällen sind auch andere Radien für Wendeböjen zulässig. Es sollte aber bedacht werden, daß eine Abweichung von für die Piloten gewohnten Radien die Wahrscheinlichkeit für Dokumentationsfehler drastisch erhöht.

9.2.2. *GÜLTIGE GPS-DATEN*

Eine Start-, Wende- oder Zielboje gilt als erreicht, wenn:

- ein Datenpunkt des Tracklogs innerhalb des Zylinders abgespeichert wurde und unmittelbar vor oder nach diesem Datenpunkt in Summe weitere 9 Punkte abgespeichert wurden. Von welcher Seite der Pilot diesen Zylinder einfliegt oder verlässt, spielt keine Rolle.
- die Abfolge des gespeicherten Tracklogs bezüglich Start-, Wende- und Zielboje mit der auf dem Taskboard angeführten übereinstimmt
- der Tracklog neben den Koordinaten auch die Höhe und alle Zeiten enthält
- der Tracklog eines Piloten nicht mit dem Tracklog eines weiteren übereinstimmt (wird vom GPS-Auswerteprogramm überprüft).

HINWEIS:

Ist der Tracklog eines Piloten fehlerhaft, werden die Tracklogs etwaig vorhandener Back-up-GPS herangezogen. Bei deren Auswertung werden nur die nicht dokumentierten Start-, Wende- oder Zielböjen

betrachtet. Eine gültige Dokumentation kann sich somit auf mehrere für sich gesehen unvollständige Tracklogs stützen, jedoch dürfen keine wesentlichen Lücken auftreten.

9.2.3. TOLERANZ BEI WENDEPUNKTEN

Der Toleranzbereich bei der gültigen Umrundung einer Start-, Wende- oder Zielboje beträgt **null (0)** Meter. Es liegt in der Verantwortung des Piloten das GPS-Speicherintervall zu berücksichtigen.

9.2.4. UNGÜLTIGER WENDEPUNKT

Im Falle eines ungültig passierten Wendepunktes wird der nächstgelegene beste dokumentierte Punkt gewertet.

9.2.5. BESTER DOKUMENTIERTER PUNKT

Piloten erhalten Distanzpunkte für den besten dokumentierten Punkt. Der beste dokumentierte Punkt wird automatisch vom Auswerteprogramm ermittelt.

9.2.6. KEIN GPS-TRACKLOG VORHANDEN

Liegt kein Tracklog zur Auswertung vor, wird dem betreffenden Piloten die "Minimum Distanz" angerechnet (Penalties ausgenommen).

9.2.7. ZWISCHENLANDUNGEN

Es ist nicht gestattet, während des Flugkurses zwischen zu landen und zu einem späteren Zeitpunkt wieder ins Rennen zu gehen. Die erste Bodenberührung nach erfolgtem Start gilt als Landeort (siehe auch B.8.8).

9.2.8. GPS-AUSWERTUNG EINES DURCHGANGS

Die Auswertung eines Durchganges sollte unbedingt bis zum folgenden Durchgang (Taskbriefing) abgeschlossen sein.

10. Zielüberflug

10.1. Ziellinie und Zeitnehmung

Bei Flugaufgaben mit Zeitwertung wird beim Briefing ein Ziellandefeld mit einer gut sichtbaren Ziellinie vereinbart. Neben den Abmessungen (ca. 1m breit und 50m lang) ist auf guten Kontrast zum Untergrund zu achten. Um das Signal für einen Abbruch erstellen zu können (Kreuz), ist es von Vorteil, wenn die Ziellinie aus zwei Teilen besteht.

Die Position der Ziellinie sollte den anfliegenden Piloten eine möglichst große Landereserve gestatten. Der Veranstalter hat dafür Sorge zu tragen, dass der Mittelpunkt der Ziellinie möglichst exakt auf den Zielkoordinaten liegt.

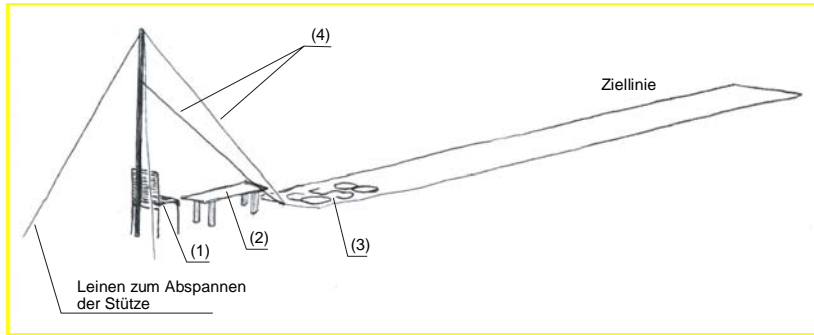
Soweit es die Flugaufgabe erlaubt, sollte der Endanflug auf Gegenwindkurs erfolgen um bei sehr knapp bemessenen Zielanflügen Mitwindlandungen zu vermeiden. Zudem muß die Ziellinie im Winkel vom 90° zum letzten Flugschenkel ausgelegt werden.

10.1.1. REGELUNG FÜR HG:

Die Zeitnehmung erfolgt manuell und auf Sekunden genau per GPS-Zeit.

An der Ziellinie sollten sich mindestens 3 Helfer die Arbeit teilen. Einer notiert die anfliegenden Piloten, einer stoppt die Zeit und einer winkt die Piloten ab. Optional kann eine zusätzliche Videokamera mit Zeiteinblendung eingesetzt werden. Deren Aufzeichnung erleichtert eine nachträgliche Kontrolle des Zieleinlaufs bzw. die etwaige Behandlung von Einsprüchen oder Protesten.

Um die exakte Überflugzeit zu registrieren ist es notwendig mittels zweier Peilschnüre (**4**) die lotrechte Ebene über der Ziellinie aufzuspannen. Das Ziel gilt als passiert, wenn die Nase des Hängegleiters in korrekter Richtung allein durch die Energie des Fluggeräts über die Ziellinie gelangt.



VORGANGSWEISE IM IDEALFALL:

Die Zeit der Piloten ist zu nehmen, wenn die Startnummer vom **Zielrichter (1)** mit freiem Auge oder unter Zuhilfenahme eines Fernglases erkannt werden kann und der Pilot die Ziellinie kreuzt (siehe auch B.10.2.1). Der **Schreiber** notiert jeweils die aktuelle Zeit und die vom **Zielrichter** angesagte Startnummer. Der **Signalgeber** bestätigt dem Piloten (mittels Fahne und/oder Drucklufthupe) den korrekten Überflug. Optional: Zur Kontrolle nimmt der **Kameramann** auf der Bank (2) liegend alles mit einer Videokamera (mit Timecode und Mikrofon) auf.

TIP:

Eine auf der Ziellinie aufgelegte Startnummer (3) hilft dem Piloten, selbst abzuschätzen, ob er nicht zu hoch ist und seine Nummer schon erkennbar ist.

10.1.2. REGELUNG FÜR PG:

Für die Zeitnehmung existiert wie für die Wendebögen ein virtueller Zylinder um die Zielkoordinaten.

Üblicherweise wird ein Radius von 1000 Metern gewählt. Die errechnete Zielzeit ergibt sich für den Piloten aus dem Zeitpunkt, zu dem er das erste Mal in diesen virtuellen Zylinder (die Zielboje) einfliegt.

Mit dem Überflug der am Landeplatz ausgelegten Ziellinie bestätigt der Pilot seine Zeitpunkte. Der Zeitpunkt zu dem, bzw. die Reihenfolge in der ein Pilot die Ziellinie überfliegt, hat keinen Einfluss auf die Zeitpunkte.

Kann ein Pilot die Ziellinie nicht überfliegen, erhält er nur die Distanzpunkte bis zu seinem Landeort (bzw. besten dokumentierten Punkt).

GPS-Geräte bezogene Abweichungen bei der Zielzeit können nicht berücksichtigt werden, und liegen in der Verantwortung des Piloten.

10.2. Überflughöhen

10.2.1. ÜBERFLUGHÖHE FÜR HÄNGEGLEITER

Die Ziellinie muß vom Piloten in vorher vereinbarter Richtung in einer Höhe unter 200 m überflogen werden. Sie gilt als überflogen, wenn die Spitze des Fluggeräts die Ziellinie ohne vorherige Bodenberührung überquert.

10.2.2. ÜBERFLUGHÖHE FÜR PARAGLEITER

Die Ziellinie muß vom Piloten in vorher vereinbarter Richtung in einer Höhe überflogen werden, welche die Startnummer eindeutig identifizieren läßt. Zumindest ein Fuß des Piloten muß die Ziellinie in richtiger Richtung allein durch die Energie des Fluggeräts und nicht durch den Piloten überqueren (keine Bodenberührung vor Zielüberflug).

10.2.3. ABBAUEN ÜBERSCHÜSSIGER HÖHE UND LANDUNG

Nach dem Zielüberflug darf der Pilot seine Resthöhe keinesfalls direkt über der Ziellinie/Zielzylinder abbauen (gilt nur für HG). Nach erfolgter Landung im Ziel muß der Pilot:

- sein Fluggerät aus dem Landebereich tragen.
- seinen Runreport ausfüllen und ihn zusammen mit dem GPS beim dafür Zuständigen bzw. im Wettbewerbsbüro abgeben.

PENALTY

Ein Pilot der unbegründet über der Ziellinie/Zielzylinder Höhe abbaut und damit andere Piloten oder die Helfer im Ziel behindert oder gefährdet, kann im Ermessen des Wettbewerbsleiters mit 10% der Tagesmaximalpunkte bestraft werden.

10.2.4. AUSSENLANDUNG

10.2.4.1. Verursachte Schäden bei der Außenlandung

Im Fall einer Außenlandung haben sich Piloten wie Rückholer um ein gutes Verhältnis mit den Grundstückseigentümern zu bemühen. Entstandene Schäden sollten auf Basis der Pilotenhaftpflicht im Einvernehmen mit den Betroffenen geregelt werden.

PENALTY

Der Veranstalter kann im Fall berechtigter Beschwerde die betreffenden Teilnehmer verwarnen oder auch disqualifizieren.

10.2.4.2. Nach erfolgter Außenlandung muß der Pilot

- das Fluggerät auf einen geeigneten Abbauplatz stellen und abbauen.
- den Landepunkt mittels *Mark/Enter* am GPS markieren und das GPS ausschalten oder die weitere Aufzeichnung des Tracklogs unterbrechen.
- am selben Ort oder in der Nähe gelandete Wettbewerbspiloten (Name, Startnummer) notieren
- das Wettbewerbsbüro umgehend telefonisch von seiner Landung in Kenntnis setzen und erst danach seine Rückholung organisieren

10.2.5. SUCHAKTION FÜR EINEN PILOTEN

Piloten, von denen bis zum festgelegten Zeitpunkt keine Mitteilungen über ihren Landeort vorliegen, müssen damit rechnen auf eigene Kosten vom Veranstalter gesucht zu werden.

Bestehen keine triftigen Gründe für die Verspätung (Verletzung, Baumlandung, Landung in unwegsamem Gelände ohne Rückmeldemöglichkeit, etc.), so erhält der Pilot keine Punkte für diesen Wertungsdurchgang.

11. Rückholung

11.1. Koordination

Der Veranstalter soll im Wettbewerbsbüro einen Telefondienst einrichten, von dem aus die Rückholung der Piloten koordiniert wird. Die Rufnummern der vom Veranstalter für die Rückholung vorgesehenen Telefone werden zu Beginn des Wettbewerbs allen Teilnehmern beim Briefing bekannt gegeben.

Die eintreffenden Mitteilungen der Piloten, werden genau registriert und umgehend an die betreffenden Rückholer weitergeleitet (Mitteilungszettel auf Rückholtafel).

Vom Rückholer wird erwartet in kollegialer Weise auch andere Piloten, deren Rückholung sich anbietet, mitzunehmen. Dies sollte allerdings stets in Rücksprache mit dem Wettbewerbsbüro erfolgen.

11.2. Pflichten der Piloten für eine problemlose Rückholung

Alle Teilnehmer müssen sich telefonisch oder persönlich im Wettbewerbsbüro zurückmelden.

Um die Rückholung effizient und stressfrei zu gestalten, hat der Pilot dem Wettbewerbsbüro beim Anruf folgenden Information zu übermitteln:

- Name und Startnummer des Piloten
- Angabe, ob der Pilot bereits zurückgeholt wird (wenn ja, von wem), oder ob eine Rückholung organisiert werden muß
- bei notwendiger Rückholung, genaue Angaben des Ortes von wo rückzuholen ist, möglichst mit Rückrufnummer (Handynummer) und gegebenenfalls Funkfrequenz
- weitere Angabe, welche Piloten (Name, Nummer) noch am selben Ort abzuholen sind

11.3. Unerwartete Mitfahrgelegenheit

Ergibt sich für einen Piloten eine unerwartete Mitfahrgelegenheit, so hat er dies mit dem Wettbewerbsbüro abzusprechen.

11.4. Nach der Rückholung bzw. Rückmeldung

Nach erfolgter Rückholung muß der Pilot umgehend den ausgefüllte- Runreport und sein GPS beim Wettbewerbsbüro abgeben sowie die Sign-Out-Liste unterschreiben.

PENALTY:

Piloten, von denen zum festgelegten Zeitpunkt "Rückmeldung bis" (siehe B.8.9.12) keine Rückmeldung vorliegt, müssen damit rechnen auf eigene Kosten vom Veranstalter gesucht zu werden.

12. Auswertung

RUNREPORT		Datum	27.02.04		Task	3		Start-Nr.	86	
Name					gestartet (ankreuzen)					
Martin Brunn					<input checked="" type="checkbox"/> JA <input type="checkbox"/> NEIN					
Erreichte Wendepunkte		korrekt dokumentierten Wendepunkte einkringeln					Aufgabe erfüllt (ankreuzen)			
21 12 03							<input type="checkbox"/> JA <input checked="" type="checkbox"/> NEIN			
Ort der Aussenlandung		Drachenfleger Landwiese südl. von St. Radegund								
Unterschrift des Piloten					Mit dieser Unterschrift bestätige ich die Richtigkeit der oben gemachten Daten !!!					
Martin Brunn										
Auswertung (nicht vom Piloten auszufüllen)										
Zielzeit GPS			Zielzeit manuell			Distanz				
						57,5 km				
Bemerkung										

12.1. Der Runreport

Ebenso wichtig wie die frühest mögliche Abgabe des Runreports, ist es, diesen sorgfältig, vollständig und wahrheitsgetreu auszufüllen.

Treten beim Ausfüllen Unsicherheiten auf, ist der Veranstalter oder ein Auswerter zu befragen.

Nachfolgend eine Erklärung der wichtigsten Punkte:

12.1.1. GESTARTET (JA/NEIN)

Alle Teilnehmer haben einen Runreport auszufüllen. Dazu gehören auch jene, welche sich aus den verschiedensten Gründen am Startplatz dazu entschlossen haben, nicht zu starten. All jene Piloten, die den Regeln entsprechend für den Wertungsdurchgang gestartet sind, kreuzen "JA" an - alle anderen "NEIN". Dies gilt nicht für vom Veranstalter abgebrochene Durchgänge (siehe B.14), da keine Wettbewerbspunkte vergeben werden.

12.1.2. ERREICHTE WENDEPUNKTE / AUFGABE ERFÜLLT (JA/NEIN)

Piloten, welche die gestellte Aufgabe des Wertungsdurchgangs nicht zur Gänze erfüllen konnten, müssen die Nummern der korrekt passiertten Wendepunkte in ihrer Reihenfolge eintragen. Im Feld „Aufgabe erfüllt“ sinngemäß „NEIN“. Es sind die Nummern, die den jeweiligen Wendepunkten zugeordnet sind, einzutragen und nicht die laufende Nummer der Bojen im Task.

Hat ein Pilot die gestellte Aufgabe des Wertungsdurchgangs erfüllt, so muß er nicht alle Wendepunkte eintragen. Wichtig ist jedoch im Feld „Aufgabe erfüllt“ – „JA“ anzukreuzen.

TIP FÜR DEN VERANSTALTER:

Nachdem das Taskboard am Startplatz nicht mehr benötigt wird, hängt der Veranstalter dieses beim Wettbewerbsbüro auf. Dies erleichtert den Piloten das Ausfüllen des Runreports.

12.1.3. ORT DER AUßENLANDUNG

Bei einer Außenlandung gibt der Pilot möglichst exakt seinen Landeort an.

12.1.4. UNTERSCHRIFT DES PILOTEN

Durch die Unterschrift bestätigt der Pilot, daß er den Runreport sorgfältig und wahrheitsgetreu ausgefüllt hat.

PENALTY:

Eine vollständige Auswertung kann erst durchgeführt werden, sobald die korrekt ausgefüllten Runreports aller Teilnehmer vorliegen. Unterbleibt die Runreport – Abgabe ohne triftige Gründe oder erfolgt sie nicht zeitgerecht bis zu der beim Briefing angegebenen Frist, so erhält der Pilot, dessen Runreport fehlt, für diesen Durchgang keine Punkte.

Ein Pilot, der aufgrund mangelnder Sorgfalt Angaben über seine Tagesflugeleistungen macht, welche ihn gegenüber seiner tatsächlichen Leistung in Vorteil bringen, wird mit einem Punkteabzug vom Doppelten des erzielten Vorteils bedacht.

Ein Pilot, der vorsätzlich unwahre Angaben bezüglich seiner Tagesflugeleistungen macht, muß mit Streichung seiner Tagespunkte, im Wiederholungsfall sogar mit Ausschluss vom Wettbewerb rechnen.

12.2. Auswertehelfer

Der Auswertungshelfer, der den Runreport entgegennimmt, hat zu kontrollieren, ob die Angaben vollständig sind und eine Auswertung zulassen.

12.3. Berechnung der Flugstrecke

Die Berechnung der Flugstrecke erfolgt automatisch mittels Auswertesoftware.

12.4. Elektronische Auswertung des Wettbewerbs

Sie umfaßt mindestens:

- Gesamtwertung (alle teilnehmenden Piloten) in Abhängigkeit der FAI-Klasse (I, III, V) und einer Mindestteilnehmeranzahl von 5 Piloten
- Damenwertung (bei 3 oder mehr teilnehmenden Damen)
- Landesmeisterschaftswertung (bei Landesmeisterschaften)
- Wertung Österreichische Meisterschaft (bei Österreichischen Meisterschaften)
- Staatsmeisterschaftswertung (bei Staatsmeisterschaften)

Weitere (eingeschränkte) Wertungen bzw. Wertungen der Österreichischen Liga HG/PG sind in Absprache mit dem Technischen Delegierten oder dem auswertenden Sportzeugen zu erstellen.

Auszuwerten ist mit dem aktuellen und von der FAI empfohlenen Auswerteprogramm RACE.

Auf Wunsch des Veranstalters kann die österreichische Liga HG/PG oder ein Sportzeuge die elektronische Auswertung des Wettbewerbs übernehmen. Der Veranstalter hat in diesem Falle nur ein geeignetes Vervielfältigungsgerät (Kopiergerät oder Drucker mit höherer Kapazität) bereit zu stellen, mit dem die Ergebnislisten vervielfältigt werden können. Für die übernommen Arbeiten im Bereich der Auswertung erhält der jeweilige Auswerter vom Veranstalter €50,- für die Anreise, sowie pro auszuwertendem Task zusätzlich €50,- (Bsp.: 2 Wettbewerbstage + Pauschale: €150,-). Übersteigt die Teilnehmeranzahl 70 Piloten, so erhöht sich die Gebühr um €1,- pro zusätzlichem Pilot und Task. Nimmt der Auswerter am Wettbewerb selbst teil, bezahlt er auch kein Nenngeld!

Möchte ein Veranstalter die Auswertung selbst übernehmen, so obliegt ihm die Verantwortung die Ergebnisse zeitgerecht und korrekt ausgewertet zu veröffentlichen. Das von der Liga vorgegebene Auswertesystem ist in jedem Fall einzuhalten. Pilotenkatalog und Liste der schon vergebenen Startnummern erhält der Veranstalter vom Sportlichen Leiter HG/PG.

PENALTY:

Ist ein Veranstalter, der die elektronische Auswertung nicht der österreichischen Liga HG/PG oder einem ausgebildeten Sportzeugen überläßt, nicht in der Lage, den Wettbewerb den Erfordernissen entsprechend auszuwerten und muß diese Arbeit schlußendlich mit Hilfe der Liga oder eines Sportzeugen korrekt durchgeführt werden, so hat der Veranstalter dafür dem entsprechenden Auswerter zusätzlich zum normalen Entgelt mit einer Pönale von €75,-/Tag zu entschädigen.

13. Ergebnislisten, Einspruch und Protest

13.1. Inoffizielle Ergebnisliste

Nach Vorliegen aller Runreports und Tracklogs eines Durchganges wird eine erste Ergebnisliste erstellt, sie ist inoffiziell. Der Aushang der Liste erfolgt beim Wettbewerbsbüro spätestens zu dem am Taskboard angegebenen Zeitpunkt. Sollte es bis zu diesem Zeitpunkt nicht möglich sein eine „Inoffizielle Ergebnisliste“ zu erstellen, muß ein neuer Zeitpunkt für den Aushang festgelegt und ausgehängt werden.

13.2. Einspruch

Werden beim Briefing keine weiteren Angaben gemacht, so endet die Einspruchsfrist ab dem Aushang des inoffiziellen Ergebnisses nach einer Stunde. Die Einspruchsfrist kann aus organisatorischen Gründen auf minimal 30 Minuten verkürzt werden. Dies muß jedoch den Piloten beim Briefing mitgeteilt werden. Generell sollte die Einspruchsfrist so bemessen sein, daß diese von allen Teilnehmern ohne Mühe genutzt werden kann.

Innerhalb der Einspruchsfrist kann jeder Pilot oder dessen Vertreter etwaige Fehler in der Liste beeinspruchen. Der Einspruch muß schriftlich an die Wettbewerbsleitung erfolgen und ist gebührenfrei.

Nach Ablauf der Einspruchsfrist wird eine neue, nötigenfalls korrigierte Liste erstellt, die ebenfalls wieder beeinsprucht werden kann. Allerdings werden nur mehr solche Einsprüche anerkannt, deren Ursache mit der Korrektur der vorherigen Liste in Zusammenhang steht.

Erfolgt kein neuerlicher Einspruch, so gilt die Ergebnisliste als offiziell. Einsprüche zu offiziellen Listen werden von der Wettbewerbsleitung nicht anerkannt.

13.3. Offizielle Liste

Nach dem Ende der Einspruchsfrist wird eine neue, nötigenfalls korrigierte Liste erstellt, die so genannte „Offizielle Ergebnisliste“. Der Zeitpunkt, zu dem das „Offizielle Ergebnis“ ausgehängt wird, sowie die Dauer der Protestfrist müssen auf der „Inoffiziellen Ergebnisliste“ festgelegt werden. Sollte es bis zu diesem Zeitpunkt nicht möglich sein eine „Offizielle Ergebnisliste“ zu erstellen, muß ein neuer Zeitpunkt für den Aushang festgelegt werden.

Piloten oder deren Vertreter, die mit nicht mehr beeinspruchbaren Entscheidungen der Wettbewerbsleitung nicht einverstanden sind, können innerhalb der Protestfrist einen Protest einbringen.

13.4. Protest

Gegen Entscheidungen der Wettbewerbsleitung - insbesondere nicht akzeptierte Einsprüche, nicht gewertete Wendepunkte oder Punkteabzüge - kann von jedem Piloten oder dessen Vertreter innerhalb der Protestfrist Protest eingebracht werden. Dieser ist begründet und schriftlich an die Wettbewerbsjury zu richten. Die Protestgebühr beträgt €36,- und wird zurückerstattet, falls dem Protest stattgegeben wird, ansonsten verfällt sie dem Veranstalter (siehe Teil A.8.6).

Werden auf der „Offiziellen Ergebnisliste“ keine weiteren Angaben gemacht, so dauert die Protestfrist ab dem Aushang eine Stunde. Die Protestfrist kann aus organisatorischen Gründen auf minimal 30 Minuten verkürzt werden. Dies muß jedoch den Piloten beim Briefing und auf der „Offiziellen Ergebnisliste“ mitgeteilt werden. Generell sollte die Protestfrist so bemessen sein, daß diese von allen Teilnehmern ohne Mühe genutzt werden kann.

13.5. Endgültige Ergebnisliste

Sind alle Unklarheiten eines Wertungsdurchganges geklärt und korrigiert und ist die Protestfrist ohne Proteste abgelaufen, so kann die „Endgültige Ergebnisliste“ veröffentlicht werden.

„Endgültige Ergebnisliste“ bedeutet, daß an diesem Ergebnis durch Veranstalter oder Wettbewerbs-Jury nichts mehr geändert werden kann.

13.6. Protest an die ONF

Der Teilnehmer hat grundsätzlich das Recht, gegen die Entscheidung des Veranstalters oder der Wettbewerbs-Jury schriftlich Beschwerde zu führen (siehe Teil A.8.6). Ist nach Aufklärung des Sachverhaltes zwischen Veranstalter und Piloten keine Einigung zu erzielen, hat der Teilnehmer das Recht,

Protest bei der ONF einzulegen. Der Protest muß schriftlich und unter gleichzeitiger Einzahlung von €73,- innert 3 Tagen an die ONF gerichtet werden.
Die Entscheidungen der ONF sind bindend.

14. Abbruch eines Durchgangs

Im Falle des Abbruchs/Stopps eines Wertungsdurchgangs werden an allen vorher definierten Plätzen gut sichtbare Kreuze mit einer Seitenlänge von mindestens 10m und einer Breite von mindestens 1m aufgelegt. Auf jeden Fall muß jedoch die Ziellinie und eine am Startplatz bereitgelegte Folie, sofort wie in Abbildung 1 überkreuzt werden.



Bei weitläufigen Startgeländen kann es sinnvoll sein, zusätzlich akustische Signale zu vereinbaren um noch nicht gestartete Piloten über einen Abbruch zu informieren.

Im Falle des Abbruchs haben die Piloten dies soweit wie möglich an andere weiter zu vermitteln. PG haben als deutliches Zeichen für längere Zeit die "Ohren anzulegen".

14.1. Abbruch eines gestarteten Durchgangs (HG)

Der Wettbewerbsleiter kann einen bereits gestarteten Durchgang aus Sicherheitsgründen abbrechen. Der Abbruch erfolgt über Bodensignale am Startplatz und Landeplatz sowie einer etwaigen Startboje und über Funk (Frequenz des Veranstalters). Eine davon abweichende Vorgangsweise muß beim Wettbewerbs-Hauptbriefing/morgendlichen Briefing oder im Taskbriefing allen Piloten bekanntgegeben werden.

Unter den Piloten ist der Abbruch soweit möglich von Pilot zu Pilot weiter zu vermitteln (üblicherweise lassen die Piloten die Beine aus dem Gurtzeug baumeln).

Ein abgebrochener Durchgang kommt nicht in die Wertung und gilt als nicht durchgeführt. Ein Stopp eines Durchgangs mit anschließender Wertung ist nicht zulässig.

14.2. Abbruch/Stopp eines gestarteten Durchgangs (PG)

Der Wettbewerbsleiter kann einen bereits gestarteten Durchgang aus Sicherheitsgründen *abbrechen* oder *stoppen*. Der *Abbruch/Stopp* erfolgt über Bodensignale am Startplatz und Landeplatz sowie einer etwaigen Startboje und über Funk (Frequenz des Veranstalters). Unter den Piloten ist der *Abbruch/Stopp* soweit möglich von Pilot zu Pilot weiter zu vermitteln ("Ohren anlegen"). Ein *abgebrochener* Durchgang kommt nicht in die Wertung und gilt als nicht durchgeführt. Wird ein Durchgang hingegen *gestoppt*, wird mittels GPS die Position der Piloten zum Zeitpunkt des Stopps festgestellt und der Durchgang gewertet.

15. Ende der Veranstaltung

15.1. Bekanntgabe des Ergebnisses und Siegerehrung

Die Siegerehrung ist zum bald möglichsten Zeitpunkt auch anhand einer provisorischen Rangliste abzuhalten.

Findet die Veröffentlichung der Ergebnisse und die Siegerehrung in einem zeitlich gerechtfertigten Rahmen statt, so verlieren Piloten, die ohne besondere Begründung vorher abfahren ihren Anspruch auf einen Einspruch, Protest und auch auf etwaige Preise.

Sollten sich bei der Fertigstellung der Ergebnisliste noch Veränderungen in der Platzierung und damit auch Veränderungen in der Preisverteilung ergeben, so sind die betroffenen Piloten zu informieren und eine eventuelle Weitergabe des Preisgeldes bzw. der Sachpreise zu veranlassen. Auch bei dieser Vorgehensweise müssen die Piloten die Möglichkeit besitzen Einspruch bzw. Protest gegen das Ergebnis einzulegen.

15.2. Verteilung der Preisgelder unter den Wertungsklassen

15.2.1. REGELUNG FÜR HG

Das Preisgeld ist im Verhältnis der teilnehmenden Piloten zwischen den zwei Wertungen (FAI I und FAI V) aufzuteilen.

Aus Motivationsgründen sollte das Preisgeld mindestens unter den ersten 20 % der teilgenommen Piloten (FAI I und FAI V Wertung) aufgeteilt werden. Durch zusätzliche Sachpreise sowie einer Verlosung kann der Veranstalter eine rege Teilnahme an der Siegerehrung erreichen.

15.2.2. REGELUNG FÜR PG

Das Preisgeld ist im Verhältnis der teilnehmenden Piloten zwischen den Wertungsklassen aufzuteilen.

In der Austria Cup-Serie Wertung werden alle Piloten gewertet, die mit einem gütesiegelkonformen Fluggerät (DHV 2-3 oder sicherer, EN D oder sicherer) fliegen.

In der offenen Wertung werden alle gemeldeten Piloten gewertet.

Für die NC-Klasse ist kein Preisgeld vorgesehen. Sachpreise sollten allerdings vergeben werden!

Aus Motivationsgründen sollte das Preisgeld mindestens unter den jeweils ersten 5 Plätzen aufgeteilt werden. Durch zusätzliche Sachpreise sowie einer Verlosung kann der Veranstalter eine rege Teilnahme an der Siegerehrung erreichen.

15.3. Rücksendung diverser Listen und Protokolle an OeAeC und ONF

Innerhalb von 14 Tagen nach Beendigung des Wettbewerbs hat der Veranstalter folgende Listen und Formulare unaufgefordert zu versenden.

15.3.1. AN DAS ZENTRALSEKRETARIAT DES OeAeC :

- Teilnehmerliste inklusive Nummern der Sportlizenzen
- komplette Durchgangs- und Schlußranglisten

15.3.2. AN DEN ZUSTÄNDIGEN ONF-DELEGIERTEN (REFERAT WETTBEWERBE) :

- Teilnehmerliste inklusive Nummern der Sportlizenzen
- komplette Durchgangs- und Schlußranglisten
- gestellte Wettbewerbsaufgaben
- vollständig ausgefülltes Meisterschaftsprotokoll (bei Absage des Wettbewerbs mit Vermerk über den Grund der Absage)

15.4. Weiterleiten der Ergebnisse an die FAI

Damit die bei Wettbewerben mit Beteiligung der österreichischen Liga erflungenen Leistungen in der FAI-World Ranking Liste aufgenommen werden, haben die Veranstalter ihren Wettbewerb so früh wie möglich als "Kategorie 2" Wettbewerb bei der FAI anzumelden und mit der Anmeldung auch eine Gebühr in der Höhe vom einfachen Nenngeld eines Piloten zu entrichten.

Sobald der Wettbewerb endgültig ausgewertet ist, hat der jeweilige Auswerter die Ergebnisse vollständig an die FAI zu senden.