

ANHANG 1 zum SM-Reglement

DEFINITION DER ABFLUGLINIE, ABFLUGZYLINDER, WENDEPUNKTE, ZIELLINIE

Der SM Organisator definiert die Abflug-, Wende- und Zielpunkte durch eine Liste mit den entsprechenden Polarkoordinaten. Diese Liste ist den teilnehmenden Piloten mindestens 20 Tage vor SM-Beginn in elektronischer Form (Internet) bekannt zu geben.

1. Abfluglinie für Renn- und Geschwindigkeitsaufgaben (RT-Aufgaben, AAT-Aufgaben)

Die Abfluglinie durch den Abflugpunkt verläuft rechtwinklig zum Abflugkurs auf den ersten Wendepunkt und ist 10 km breit (+/- 5 km zum definierten Abflugpunkt). Es sind genügend Abfluglinien vorzusehen, damit alle Klassen getrennt abfliegen und auch die verschiedenen Wettersituationen berücksichtigt werden können.

Die Abfluglinie muss in der vorgeschriebenen Richtung überflogen werden. Wenn nicht nachgewiesen werden kann, dass der Teilnehmer nach der Abflugfreigabe für seine Klasse einen gültigen Abflug hatte, wird ein solcher trotzdem anerkannt, wenn der Pilot nach der Öffnung des Abfluges innerhalb 500m von der Abfluglinie entfernt war. Strafpunkte im Grenzbereich siehe Anhang 2. Die Konkurrenzleitung kann die Abflughöhe aus Sicherheitsgründen (Wolkenhöhe) begrenzen.

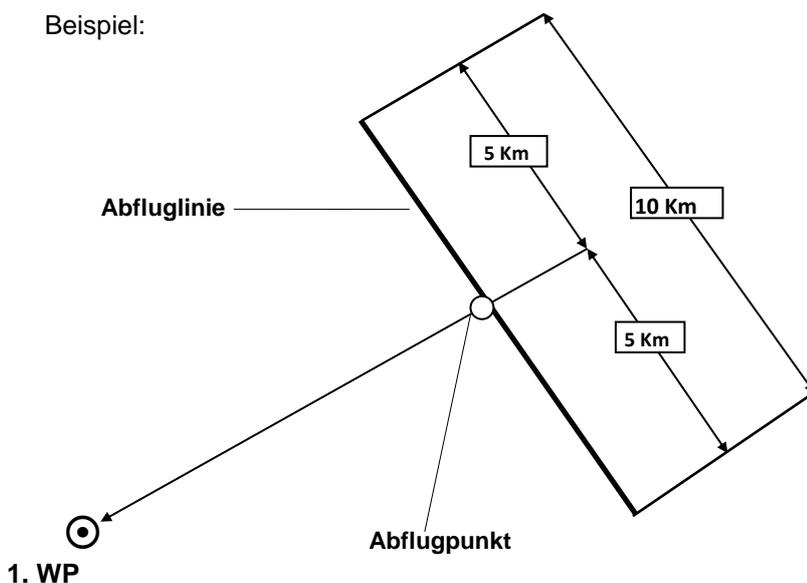
Die Abfluglinie wird normalerweise frühestens 15 min. nach dem Klinken des letzten Piloten der entsprechenden Klasse geöffnet.

Bei kritischem Wetter ist die Konkurrenzleitung befugt die Abfluglinie nicht oder später zu öffnen. Ist sie jedoch einmal geöffnet, kann durch die Konkurrenzleitung die Konkurrenz nicht mehr abgebrochen werden, ausser bei unvorhersehbaren Ereignissen, z.B. einem Unfall. Die Öffnung wie auch die Schliessung der Abfluglinie wird durch die Konkurrenzleitung per Funk übermittelt.

Die Zeit zwischen Öffnung und Schliessung ist auf dem Aufgabenblatt festgehalten und kann durch die Konkurrenzleitung nachträglich nicht mehr verändert werden. Es können beliebig viele Abflüge gemacht werden. Der letzte korrekte Abflug wird für die Konkurrenz gewertet. Die Aufgabe darf 2x abgeflogen werden, dabei zählt der bessere Flug. Für Abflüge nach Schliessung der Linie gilt die Schliesszeit.

Zur Zeitmessung wird der letzte Fix vor der Linie sowie der erste nach der Linie verwendet und zur Linie interpoliert. Es wird auf 1 Sekunde gerundet.

Beispiel:



2. Wendepunkte für RT-Aufgaben

Die Wendepunkte sind definiert durch einen Zylinder mit 0,5 km Radius (Beer-Can). Für eine gültige Umrundung muss mindestens 1 Loggerfix im Zylinder liegen, oder die Verbindungslinie zweier aufeinander folgender Fix muss den Zylinder schneiden. Strafpunkte im Grenzbereich siehe Anhang 2.

3. Wendepunktgebiete für AAT-Aufgaben

Die Wendepunkte sind definiert durch einen Zylinder mit einem durch die Konkurrenzleitung zu bestimmendem Radius (Beer-Can). Für eine gültige Wertung des Gebietes muss mindestens 1 Loggerfix im Zylinder liegen, oder die Verbindungslinie zweier aufeinander folgender Fix muss den Zylinder schneiden. Strafpunkte im Grenzbereich siehe Anhang 2.

4. Ziellinie für RT-Aufgaben und AAT-Aufgaben

Die Ziellinie durch den Zielpunkt verläuft als Geländelinie und ist 1km breit (+/- 0,5 km zum definierten Zielpunkt).

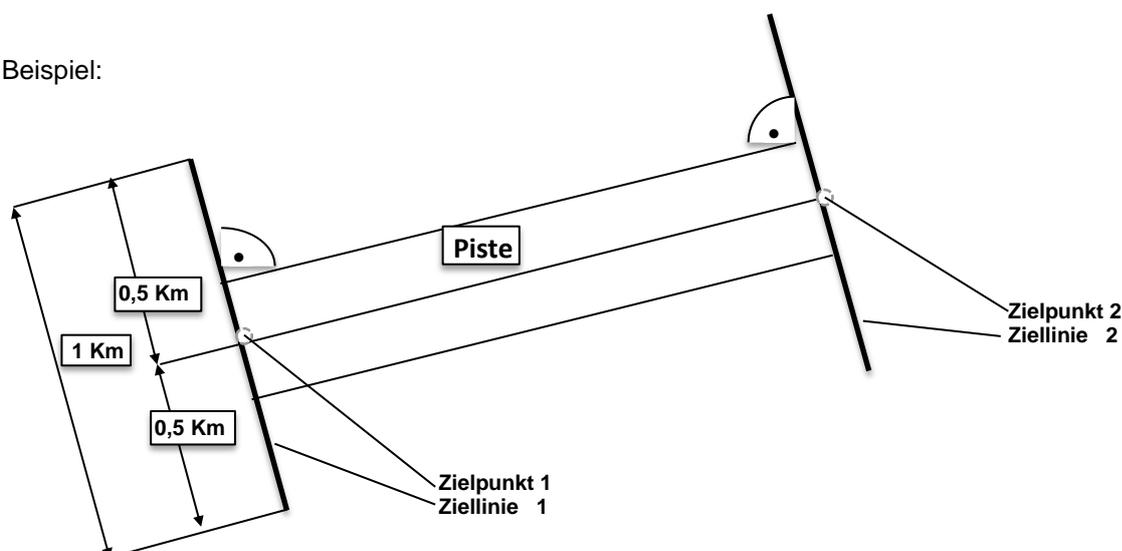
Die Ziellinie muss in der vorgeschriebenen Richtung überflogen werden. Für die Ziellinie gibt es horizontal keine Toleranz.

Normalerweise ist die Ziellinie je nach Anflugrichtung so zu wählen, dass ein auf dem Zielflugplatz regulär gelandetes Flugzeug die Ziellinie in jedem Fall überflogen, bzw. überrollt hat. Die Ziellinie ist also maximal 50 m nach Pistenanfang (je nach Anflugrichtung vom letzten Wendepunkt) zu legen. Wenn die Ziellinie auf dem Wettbewerbsflugplatz liegt, wird ein Segelflugzeug, das auf dem Wettbewerbsflugplatz landet ohne die Ziellinie zu überfliegen oder zu überrollen, behandelt als ob es das Ziel erreicht hätte. Als Zielzeit erhält es die Zeit, zu der es am Boden zum Stillstand kam zuzüglich 5 Minuten.

Als Zielpunkt ist ein Punkt auf der Pistenmittellinie zu nehmen, damit neben der Direktlandung links oder rechts auch noch ein vernünftiger Überflug gemacht werden kann. Wenn geografische oder andere Gegebenheiten eine Ziellinie ausserhalb des Flugplatzes verlangen, ist eine vorgängige Einwilligung des Vorstandes SFVS notwendig. In diesem Fall verläuft die Ziellinie durch einen Zielpunkt mit dazugehöriger Zielpunkthöhe (in der Regel deutlich über der Geländehöhe) rechtwinklig zum Anflugkurs vom letzten Wendepunkt. Anstelle einer Ziellinie ausserhalb des Flugplatzes kann auch ein Zielkreis mit mindestens 3 km Radius (um den Zielflugplatz) mit einer Zielkreishöhe verwendet werden. Zielkreisradius und Zielkreishöhe sind durch den Vorstand des SFVS zu bewilligen. Das Unterfliegen der Zielpunkthöhe bzw. Zielkreishöhe wird gemäss Strafpunktecatalog (Anhang 2) geahndet. Wenn die Ziellinie nicht auf dem Wettbewerbsflugplatz liegt, hat die Konkurrenzleitung bei der Einholung der Bewilligung des Vorstandes zu beantragen, wie Flugzeuge zu behandeln sind, die auf dem Wettbewerbsflugplatz landen ohne die Ziellinie zu überfliegen oder zu überrollen.

Zur Zeitmessung werden der letzte Loggerfix vor dem Überflug sowie der erste Fix nach dem Überflug genommen und zur Ziellinie interpoliert und auf eine Sekunde gerundet.

Beispiel:



Genehmigt und in Kraft gesetzt durch den Vorstand SFVS: Schwarzenberg, 2. November 2018