

# DC Falk Club-Cup Reglement

## Grundsätzliches

Für die bessere Lesbarkeit wird die männliche Schreibform verwendet. Damit ist jeweils auch die weibliche Form gemeint.

Das Reglement dient dazu den «Wertungsrahmen» des Club Cup DC Falk abzustecken. Es legitimiert keinerlei Verstösse gegen die Bestimmungen über das Luftrecht und über den Luftraum.

Abweichende Regelungen zum vorliegenden Reglement müssen am Briefing bzw. vor dem Start des ersten Piloten bekannt gegeben werden. Ins besonders für Zylinder-Radien, Form des Start- und Ziel-Sektors, Zeitnahme, GPS-Intervallzeiten, etc.

Bei Unregelmässigkeiten kann durch den Sportchef eine paritätische Jury einberufen werden. Diese setzt sich aus einem Delta- und Gleitschirmpiloten sowie dem Sportchef zusammen.

Haftung – jeder Teilnehmer nimmt auf eigene Gefahr und Haftung an diesem Wettbewerb teil. Ansprüche gegenüber dem Veranstalter und dem Organisator sind ausgeschlossen.

Die Club-Cup Flüge zählen ebenfalls für den Streckenflugwettbewerb des DC Falk (siehe Reglement Streckenflugwettbewerb).

## Fluggeräte

Im Club-Cup sind nur Fluggeräte zugelassen, welche auch an der Schweizer Meisterschaft zugelassen sind.

## Durchführung

Für den Club-Cup werden zwei Wochenenden eingeplant, wovon das Zweite als Reserve gilt. Es wird in zwei Kategorien gestartet, starten 5 oder mehr Flex Delta, wird eine zusätzliche Kategorie geschaffen. Gewertet werden: Delta (Rigid und Flex), Gleitschirm und (wenn mehr als 5 Flex Delta) Delta Flex.

Beim ersten Durchgang müssen je Kategorie (Delta und Gleitschirm) mindestens fünf Piloten teilnehmen. Ansonsten wird der Club-Cup der entsprechenden Kategorie abgesagt.

Wenn am ersten Wochenende zwei Durchgänge stattgefunden haben, ist der Cup abgeschlossen.

Finden am ersten Wochenende nicht zwei Durchgänge statt, wird das Reservewochenende beansprucht. Falls wir auf das Reservewochenende angewiesen sind, wird am Samstag und Sonntag ein Durchgang stattfinden, sofern es das Wetter zulässt.

Ein abgeschlossener Club-Cup besteht aus mindestens einem, maximal drei Durchgängen und mindestens 500 zu vergebenden Punkten.

Club-Cup Meister wird, wer die höchste Gesamtpunktzahl in der entsprechenden Kategorie aus allen Durchgängen «erflogen» hat.

## **Flug-Dokumentation**

Die Flugdokumentation erfolgt ausschliesslich per GPS mit Höhenaufzeichnung. Für die Höhenaufzeichnung wird üblicherweise die GPS-Höhe herangezogen.

Das Aufzeichnungs-Intervall darf maximal 20 Sekunden betragen.

Das Gerät muss mindestens 1 Minute oder 3 Trackpunkte vor dem effektiven Routen-Start aufzeichnen. Das IGC-File muss bis spätestens drei Tage nach dem letzten Task um 24:00 Uhr beim Sportchef in elektronischer Form eintreffen, ansonsten wird der Durchgang mit 0 Punkten gewertet.

## **Flug-Aufgabe und -Wertung**

Die Minimaldistanzen der Flugaufgaben betragen:

Kategorie Gleitschirm (GS)      10km

Kategorien Delta und Flex      10km

Die Wende-Bojen sind zylindrisch und haben in der Regel einen Radius von 400 m, wobei die Toleranz 50m beträgt. Der Start- und/oder Ziel-Sektor kann zudem eine andere Form aufweisen.

Absaufdistanzen - um Aussenlandungen möglichst zu vermeiden, wird ein «Absaufer» in der Kategorie Gleitschirm auf 5 km und in der Kategorie Delta auf 8 km ausgedehnt, was jeweils 100 Punkte gibt.

Für einen gültigen Durchgang müssen mindestens 25% (kaufmännisch gerundet) der gestarteten Piloten die Minimaldistanz geflogen sein. Falls weniger als 10 Piloten an einem Durchgang teilnehmen, müssen mindestens 3 Teilnehmer die jeweiligen Minimaldistanzen zurückgelegt haben.

Die Zeitnahme erfolgt grundsätzlich individuell nach den GPS-Daten. Eine andere Form der Zeitnahme muss am Briefing bekannt gegeben werden z.B. „race to goal – ground started“. Ebenfalls darf eine Flugaufgabe nur geändert werden, wenn alle bereits gestarteten Piloten einverstanden sind.

Sieger eines Durchganges wird, wer die Flugstrecke korrekt und als schnellster zurückgelegt hat oder wer den grössten Teil der Strecke geflogen ist.

Als Ziel erreicht gilt das Einfliegen in den definierten Ziel-Sektor (od. Linie). Eine Höhenbeschränkung ist nur durch die Luftraumklasse vorgegeben. Das Ziel kann also mit maximaler Höhe überflogen werden, somit hat der Pilot die Möglichkeit den Flug für eine weitere Wertung (z.B. CCC) als den Club-Cup weiter zu führen.

Dem Ziel vorgeschaltet kann allenfalls eine ESS-Boje (End of Speed Section) definiert werden, bei deren Erreichen die Zeitmessung gestoppt wird. Dies dient dazu, Piloten vom beschleunigten Flug nahe dem Gelände abzuhalten. Die Erreichung des Ziels wird dann als Validation der Zeitpunkte angesehen. Kein Ziel – keine Zeitpunkte. Die Wertungsstrecke (für die Streckenpunkte) geht auch wenn eine ESS genannt wird bis zum Ziel.

Die maximale Punktzahl pro Teilnehmer und Durchgang beträgt:

Effektive Flugdistanz	Strecken-Punkte (B)	Zeit-Punkte	Total (A)
Bis 15 km	150	150	300
Bis 25 km	350	150	500
Bis 35 km	600	150	750
Über 35 km	850	150	1'000

Es gibt zwei verschiedene Berechnungsmodi:

Fall 1 – niemand erreicht das Ziel

Fall 2 – mindestens eine Pilotin / ein Pilot erreicht das Ziel

**Fall 1 - Niemand erreicht das Ziel:**

In diesem Fall wird die maximale Punktzahl zur Berechnung gemäss folgender Formel herangezogen:

$$100 + \frac{\text{Individuelle Flugstrecke} - \text{Absaufdistanz}}{\text{Flugstrecke Sieger} - \text{Absaufdistanz}} * (A - 100)$$

**Fall 2 - Mindestens ein Pilot erreicht das Ziel:**

In diesem Fall gibt es eine Strecken- und eine Zeitwertung. Streckenpunkte erhalten alle gestarteten Piloten. Zeitpunkte erhalten nur diejenigen Piloten, welche innerhalb von 150 % der Siegerzeit das Ziel erreichen. Für alle, die später im Ziel landen, gibt es nur noch das Maximum der Streckenpunkte (B). Dabei kommen folgende Berechnungen zum Zug:

Punkteberechnung für „Pilot erreicht das Ziel innerhalb der 150%-Zeitregel“:

$$\frac{1.5 * \text{Siegerzeit} - \text{Individuelle Zeit}}{1.5 * \text{Siegerzeit}} * 150 + B$$

Punkteberechnung für „Pilot erreicht das Ziel nicht“:

$$100 + \frac{\text{Individuelle Flugstrecke} - \text{Absaufdistanz}}{\text{Flugstrecke Sieger} - \text{Absaufdistanz}} * (B - 100)$$

Diese Formel findet auch Anwendung wenn ein Pilot ESS erreicht, aber das Ziel nicht.

Die errechneten Punktzahlen werden kaufmännisch auf einen ganzen Punkt gerundet.

## Luftraum und Penalty

Es gilt die offizielle Regelung gemäss der aktuellen Segelflugkarte über den schweizerischen Luftraum. Es gibt eine Toleranz von 50m und bei einer Verletzung wird ein Penalty fällig.

Der Pilot hat sich selbst über die Lufträume und deren Status (aktiv / nicht aktiv) zu informieren. Eine Orientierung an anderen Luftfahrtteilnehmer geschieht auf eigenes Risiko. Individuelle Freigaben von Lufträumen sind während dem Wettbewerb nicht erlaubt.

Penalty – kommt es zu einer Luftraumverletzung in horizontaler oder vertikaler Ausdehnung, so wird ein fixer und variabler Penalty fällig. Pro Übertretung wird jeweils ein fixer Punkteabzug von 100 Punkten fällig. Als variabler Anteil werden pro angefangene Minute 200 Punkte abgezogen.

Beispiel: ein Pilot verletzt die aktive TMA Tango und befindet sich während 2 Minuten und 07 Sekunden in diesem Luftraum:

Fixer Penalty	100 Punkte
Variabler Penalty (aufgerundete 3 Minuten x 200)	600 Punkte
Total Penalty	700 Punkte

Es werden keine negativen Punkte pro Task vergeben und ein Lauf wird mit minimal 0 Punkten gewertet.

## Faktoren Kategorie Delta

In der Kategorie Delta starten ebenfalls Starrflügler sowie turmlose Geräte. Diese werden mit den jeweils zum Zeitpunkt der Durchführung «aktuellen» Faktoren (analog Sportreglement Delta Schweizer-Clubmeisterschaft) gewertet.

Richtwerte (5.01.2009):

Flex Querrohr aussen	1.20	(keine Angabe im Sportreglement SHV)
Flex Delta mit Turm	1.10	
Flex Delta ohne Turm	1.00	
Starrflügler	0.90	(ATOS, ESC, etc.)

Da die Faktoren im Fall einer Aktivierung der Tangosektoren und Aufgrund der neuesten Entwicklungen der Starrflügler nicht ausgewogen sind, wird in der Kategorie Delta (ab 5 Flex Teilnehmern) eine zusätzliche Wertung für die Delta Flex eingeführt.

## Toleranzen

Eine Toleranz von 50 m für Luftraum und Boyen wird gewährt (horizontal sowie vertikal). Sollte die Toleranz durch Piloten ausgenutzt werden, wird die Toleranz im nächsten Jahr gestrichen.

Revisionen			
„Original“	M. Jufer	02.11.2013	
Rev. A	M. Müller	24.05.2018	ESS reglementarisch hinzugefügt.