



**KSV-SEGELFLUG**



# Örtliche Verfahren

## Local Procedures

### Österreichische Junioren Segelflugmeisterschaft 2025

Teilnahme auch von Nicht-Junioren erwünscht  
Förderung für Streckenflugneulinge

**05. Juli - 12. Juli 2025**  
in Kapfenberg - LOGK



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



## A EINZELHEITEN ZUR MEISTERSCHAFT

### Name der Veranstaltung

Österreichische Junioren Segelflug-Meisterschaft 2025

### Veranstalter

Österreichischer Aero-Club, Sektion Segelflug, A-1040 Wien, Prinz Eugen Straße 12

### Durchführung

KSV Segelflug, Johannes-Brandl-Gasse 25, 8605 Kapfenberg und  
KSV Motor-Flugsportverein, Pötschachgasse 18, 8605 Kapfenberg

### Ort der Veranstaltung

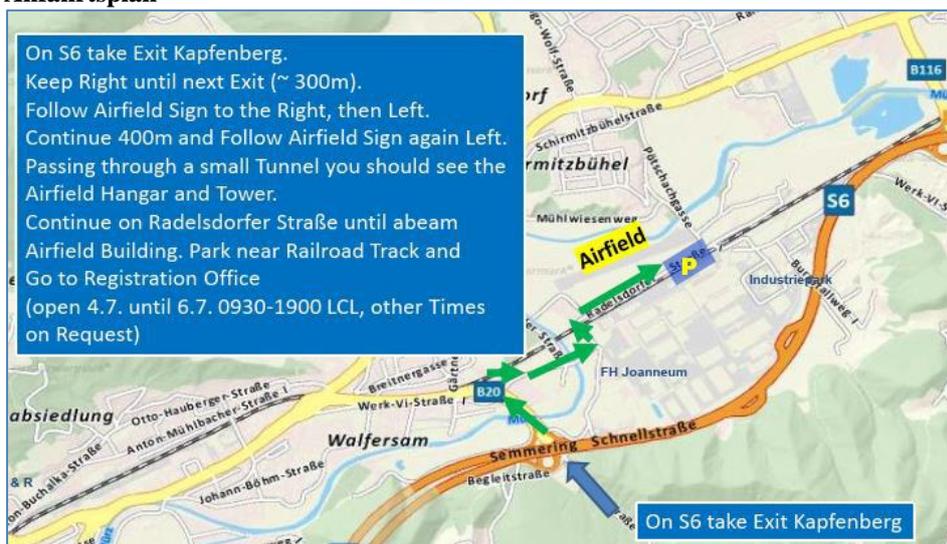
Flugplatz Kapfenberg **LOGK**

Frequenz 119,705

Pötschachgasse 18, 8605 Kapfenberg

N 47 27.5 / E 015 19 8, Elev 523 m / 1690 ft (MSL), RWY 07 / 25

### Anfahrtsplan



### Zeitplan

Termin für Anmeldungen	01.02. bis 15.06.2025
Einzahlungsfrist für das Nenngeld	15.06.2025
Registrierungsperiode & Trainingstage	Fr. 04.07.2025
Eröffnungsfeier	Fr. 04.07.2025, 19:00 Uhr Flugplatz
Erstes offizielles Briefing	Sa. 05.07.2025, 09:00 Uhr
Meisterschaftsflüge	Sa. 05.07.2025 bis Sa. 12.07.2025
Abschlussfeier und Siegerehrung	Sa. 12.07.2025, ca. 20:00 Uhr

### Namen und Funktionen des Ausrichterpersonals

Direktor (Wettbewerbsleiter) der Meisterschaft	Georg Kubasa
Stellvertreter des Direktors	Herwig Wagner
Tasksetting	Dietmar Weingant / Herwig Wagner
Meteorologie	Herwig Wagner
Verantwortlicher für die Auswertung	Christoph Leitgeb
Sicherheitskommissar	Hans Gaida / Stv. Rupert Richter-Trummer

## 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 und Teilnehmermeldungen

Österreichischer Aero Club – Sektion Segelflug

Prinz Eugen Strasse 12

1040 Wien

[www.aeroclub.at](http://www.aeroclub.at)

ZVR-Zahl: 770691831

Telefon +43 1 5051028 DW 75 (Gerda Seidl)

Bürozeit Mo – Fr 08.00 bis 12.30 Uhr

eMail: [lopez-alvarez.reda@aeroclub.at](mailto:lopez-alvarez.reda@aeroclub.at)

Anmeldung unter: [www.ksv-segelflug.at](http://www.ksv-segelflug.at)

Webseite Flugplatz Kapfenberg: [www.flugplatz-kapfenberg.at/](http://www.flugplatz-kapfenberg.at/)

## 1 B ALLGEMEINES

### 1.1 Ziele der Meisterschaft

1.1.a Die Ermittlung des österreichischen Juniorenmeisters 2025.

1.1.b Vertiefung von Freundschaften zwischen Segelfliegern, sowie Vermittlung von theoretischem Wissen im Streckenflug

### 1.2 Generelle Informationen

1.2.1 Der Wettbewerb wird nur als solcher gewertet, wenn in der jeweiligen Klasse am ersten Tag mindestens 6 Piloten teilgenommen haben und mindestens 3 gültige Wertungstage absolviert wurden. Bei einer Wertung als Österreichische Meisterschaft, müssen mindestens 6 Piloten mit österreichischer Staatsbürgerschaft teilnehmen.

1.2.2 Der bestplatzierte Junior-Pilot ist **Sieger** der Junioren Meisterschaft. Der bestplatzierte Junior-Pilot mit österreichischer Staatsbürgerschaft ist **Österreichischer Juniorenmeister im Segelflug**.

**Nicht Junioren** können auch an der Meisterschaft teilnehmen, erhalten aber keine offizielle Meisterschafts-Wertung und damit auch keine ROL Punkte.

Es ist aber wünschenswert Nachwuchspiloten die Teilname zu ermöglichen (auch wenn diese nicht in der Juniorenklasse mitfliegen können oder wollen), weshalb es auch für diese Piloten eine Wertungsklasse geben wird.

Jeder österreichische Juniorenmeister erhält die Medaille der BSO. Ehrenpreise und Pokale werden entsprechend ihrer Anzahl vergeben.

1.2.4 Die offizielle Sprache im Rahmen des Wettbewerbes ist Deutsch

### 1.3 Wertungsklassen

1.3.1 Der Wettbewerb wird **in einer gemischten Klasse** mit dem letzten gültigen Austro-Index (**ANHANG 1**) gewertet.

1.3.1a Teilnehmerberechtigt sind Segelflugzeuge mit einem Mindestindex von 97 bis zu einem maximalen Index von 111.

1.3.1b Die Verwendung von Wasserballast ist untersagt. Doppelsitzer dürfen nur einsitzig geflogen werden.

## 1.4 **Zusätzliche Sicherheitsregeln**

1.4.2 Der Veranstalter behält sich das Recht vor, den Wettbewerb abzusagen oder abzubrechen, sofern unvorhersehbare Umstände dies notwendig machen. Der Veranstalter anerkennt keine, wie auch immer geartete Ersatzansprüche von Teilnehmern, die mit der Durchführung, der Absage oder einem Abbruch zusammenhängen.

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

### 1.4.2.1 Sicherheitsausschuss /Pilotensprecher

Der Sicherheitsausschuss besteht aus mindestens einem Vertreter des Ausrichterpersonals und dem Pilotensprecher.

Der Pilotensprecher wird beim ersten Briefing gewählt.

Die Aufgabe des Pilotensprechers ist es, die Interessen von Piloten und Helfern wahrzunehmen.

Der Pilotensprecher kann bei der Aufgabenstellung beratend hinzugezogen werden.

### 1.4.2.2 Nationale Forderungen für Dopingtest

Es gelten die folgenden Richtlinien der NADA

Weitere Informationen unter: [www.nada.at](http://www.nada.at)

Anmerkung:

Alkohol ist im Wettkampf verboten.

Die Feststellung erfolgt durch Atem- und/oder Blutanalyse.

Der Grenzwert (Blutwerte), ab dem ein Verstoß vorliegt, beträgt 0,10 g/l.

### 1.4.5.3 Wettbewerbsgebiet, verbotene Lufträume und Höhenlimits

Als Meisterschaftsgebiet gilt das österreichische 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. Maximale Abflughöhen siehe Punkt 7.4.3.5 a

## 3 **C Nennungen**

### 3.2 Teilnahmevoraussetzungen

Zur Teilnahme am Wettbewerb muss der Pilot eine Silber-C Distanz oder 100 Flugstunden nachweisen können, sowie eine Überlandberechtigung seines Vereines besitzen. Können diese Voraussetzungen nicht erfüllt werden, ist Rücksprache mit dem Veranstalter zu halten, um eine Lösung zu ermöglichen (z.B. Doppelsitzer).

Die Ausschreibung der Junioren Meisterschaft richtet sich wie der Namen schon sagt hauptsächlich an **Junioren**, also Piloten, die in der Saison 2025 ihr 25 Lebensjahr noch nicht vollendet haben werden (**Geburtstag nach dem 31.12.1999**).

Um ein interessantes Starterfeld unter Ausnützung aller verfügbaren Plätze zu ermöglichen, **soll es zudem auch für ältere Piloten**, die jedoch noch „fliegerisch jung“ sind und damit gut zum Niveau der Junioren passen, **möglich sein, an der Meisterschaft teilzunehmen**. Selbstverständlich werden österreichische und ausländische Junioren bei der Nennung bevorzugt behandelt.

Mit der Anmeldung zum Bewerb erklärt sich der Pilot mit den „Örtlichen Verfahren“ einverstanden, weiters stimmt er für sich und seinem Helfer der Veröffentlichung allfälliger Foto-/Filmaufnahmen im Zusammenhang mit dem Wettbewerb zu, die ohne Vergütungsansprüche vom Veranstalter und der Öffentlichkeit genutzt werden dürfen. Dies gilt auch für die veröffentlichten Ergebnisse und den Logger files (igc-files).

Die Daten der Teilnehmer werden nach dem Datenschutzgesetz elektronisch verarbeitet.

Der Veranstalter anerkennt keine, wie auch immer geartete Ersatzansprüche von Teilnehmern, die mit der Durchführung, der Absage oder einem Abbruch zusammenhängen.

Jeder Pilot soll während der gesamten Dauer des Wettbewerbes über Helfer/Rückholer verfügen.

#### 3.4.2 Nenngebühr

Das Nenngeld beträgt € 200,-

Das Nenngeld beinhaltet folgende Leistungen:

- Organisation des Wettbewerbes
- Laufende Information über Wetter und Ergebnisse

Eine Einzahlung ist für eine gültige Anmeldung erforderlich.

Für die Junioren wird die Nenngebühr mit den anfallenden Schleppegeldern und Landegebüren gegengerechnet. Sollten keine Schleppts in der Wettbewerbswoche in Anspruch genommen werden, besteht keine Möglichkeit zur Gegenrechnung.

Die Nenngebühr ist auf das folgende Konto zu überweisen:

<b>Konto</b>	KSV Segelflug Kapfenberg
<b>Bank</b>	Sparkasse Kapfenberg
<b>IBAN</b>	AT98 2081 5000 0162 9427
<b>BIC</b>	STSPAT2GXXX
Verwendungszweck	„Nachname des Piloten“ + JMS

#### 3.4.2 a Das Nenngeld ist bis spätestens eine Woche nach Abgabe der Nennung zu überweisen, jedoch nicht später als am 15.06.2025.

Eine Nennung ist erst dann gültig, wenn auch das Nenngeld beim Ausrichter vorliegt.

Es gilt die Reihenfolge der Anmeldung und die Reihenfolge der Einzahlung des Nenngeldes.  
Verspätete Nennungen können nur berücksichtigt werden, wenn noch Startplätze verfügbar sind.

Bei Zurückziehung der Nennung bis spätestens 30.05.2025 werden 50% des Nenngeldes und des Kostenbeitrages rückerstattet. Bei späterer Absage oder Nichterscheinen verfällt das Nenngeld zugunsten des Ausrichters.

#### 3.4.3c Erlaubte Höchstteilnehmerzahl

Die Teilnehmerzahl ist mit 25 Segelflugzeugen begrenzt (inkl. ausländischer Teilnehmer).

#### 3.5.4.b Gültige Dokumente, die an Bord mitzuführen sind

- Segelflugglizenz SFCL, Medical
- Personaldokument (Reisepass oder Personalausweis)
- Funksprechzeugnis
- Eintragungsschein (Certificate of Registration) oder „permit to fly“
- Lufttüchtigkeitszeugnis (Certificate of Airworthiness)
- Nachprüfungsbescheinigung ARC ( Airworthiness Review Certificate)
- Haftpflichtversicherung (gültig auch für Wettbewerbe)
- Bewilligungsbescheid für Funkgeräte (Aircraft Station Licence)
- Betriebshandbuch
- Bordbuch
- Flugbuch
- Offizielle Wettbewerbskarte

Ausländische Teilnehmer müssen gegebenenfalls die Anerkennung ihrer Dokumente vorlegen.

### 3.6.1 Verlangte Deckungssummen für die Haftpflichtversicherung

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;

bei einem MTOM von weniger als 1 000 kg..... 1 500 000 SZR;

nachweisen.

Jeder Teilnehmer muss eine Unfallversicherung mit Wettbewerbseinschluss

(Bergekosten sind nicht inkludiert!) nachweisen

(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

## 4 D Ausrüstung / Technische Erfordernisse

4.1.1 b Die Verwendung von Gurten und Fallschirm ist zwingend vorgeschrieben.

4.1.1 c Strobe-Licht (Kollisionswarnung)

Es wird empfohlen, jedes teilnehmende Segelflugzeug mit einem roten oder weißen Stroboskoplicht auszustatten, das eine ausreichende Helligkeit aufweist, um für entgegenkommenden Verkehr deutlich sichtbar zu sein. Das Stroboskoplicht kann entweder kontinuierlich betrieben werden oder aktiviert werden, wenn das Kollisionswarnsystem andere Flugzeuge in der Nähe erkennt.

4.1.1 e Vorgeschriebene zusätzliche Ausrüstung

An Bord mitzuführen sind:

- Ein betriebsfähiger Fallschirm
- Ein ELT mit zugelassener Batterie oder PLB (Personal Locator Beacon)
- Antikollisionsgeräte, wie FLARM
- Ein IGC GNSS Flugdatenschreiber (bei Motorseglern mit Motorsensor)
- Backup IGC GNSS Flugdatenschreiber sind erlaubt (bei Motorseglern mit Motorsensor) müssen aber vorher bekannt gegeben werden.
- Ein Funkgerät

Eine Warnlackierung am Ende der Tragflächen, Winglets oder auf der Rumpfspitze ist verpflichtend. Flugzeuge ohne Warnlackierung müssen mit Leuchtfolien beklebt werden.

4.1.2 b 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.

4.3.2 Wettbewerbskennzeichen

Das Wettbewerbskennzeichen besteht aus max. drei Zeichen (Buchstaben oder Zahlen. Kombination ist möglich) und ist beidseitig am Seitenleitwerk in gut sichtbarer Größe anzubringen.

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

## 5 E **Allgemeine Flugverfahren**

5.1 Wolkenflug und nicht genehmigte Kunstflüge sind verboten. Alle Manöver in der Luft und am Boden, die andere gefährden, müssen vermieden werden und sind zu bestrafen.

Der Wettbewerbsleiter darf einen Wettbewerbsteilnehmer wegen Fehlverhaltes oder Regelverletzungen bestrafen oder disqualifizieren. (SC 3 Annex A gemäß "8.7 List of approved penalties" (**ANHANG 2**)).

5.3.1 c Funkfrequenzen für die Meisterschaft

Offizielle Wettbewerbs-Funkfrequenz: **119,705 MHz**.

Weitere, für den Ablauf des Wettbewerbs erforderliche Funkfrequenzen (Frequenzen für Start, Abflug, Ziellinie, Landung, etc.) werden spätestens beim Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

## 6 **Aufgaben**

6.1 Aufgaben die gestellt werden:

Rennaufgabe mit festgelegten Punkten RT (Racing Task)  
Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Gebieten AAT (Assigned Area Task)

## 7 **F** **MEISTERSCHAFTSVERFAHREN**

7.1.b Die Startreihenfolge (GRID-Order) wird vor oder am Wettbewerbstag bekannt gegeben.

7.1 e Wiegeverfahren für Segelflugzeuge

Der Veranstalter behält sich das Recht vor, die Flugzeuge einzeln oder in Gruppen vor der jeweiligen Tagesaufgaben jederzeit auf ihr Abfluggewicht nachzuwiegen.

7.2.2 Grenzen des Meisterschaftsflugplatzes

Als Grenze des Wettbewerbsflugplatzes gelten die behördlich genehmigten Flächen des Zivilflugplatzes Kapfenberg.

Die Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes werden spätestens zum Eröffnungsbriefing allen Teilnehmern zur Kenntnis gebracht.

Die aktuelle **ZFBO** (Zivilflugplatz-Betriebsverordnung), wie auch das örtliche Verfahren des Flugplatzes Kapfenberg sind zu beachten (**Aushang vor Ort**).

Skizze: Flugplatz Kapfenberg mit den voraussichtlich verfügbaren Abstell- und Bewegungsflächen.



Der Flugplatz ist sauber zu halten und der Rasen möglichst pfleglich zu behandeln.

#### 7.2.2.a Rücklandungen

Rücklandungen sind am Funk zeitnah anzukündigen und wenn nicht anders verlautbart in dem gemähten Feld südlich parallel zur Piste auszuführen. Eine Rücklandung auf der Piste wird in abhängigkeit der Start- und Verkehrssituation vom Betriebsleiter situationsabhängig entschieden.

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

### 7.3 Startverfahren (LAUNCHING PROCEDURES)

#### 7.3.1 Jeder Wettbewerbsteilnehmer hat drei Starts zur Verfügung.

Segelflugzeuge und nicht eigenstartfähige Motorsegler werden geschleppt. Die Schlepphöhe und der Ausklinkpunkt werden beim Briefing bekannt gegeben. Ein frühzeitiges Ausklinken ist nur aus Sicherheitsgründen erlaubt.

#### 7.3.1 e 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 oder Trainingstag) erbringen.

#### 7.3.2 c Wiederstart eines Motorseglers

Eigenstartfähige Motorsegelflugzeuge und „Turbo's“ brauchen bei einem nochmaligen Start nicht zu landen. Die Anstartphase ihres Triebwerkes hat bei einem Überflug über dem Flugplatz LOKF in einem Höhenband von 200 bis 300 Meter über Platz zu erfolgen.

Die Wettbewerbsleitung muss vor dem Anstarten über Funk informiert werden.

### 7.4 Abflüge

#### 7.4.1 Startarten

Es wird der Linienstart (Startlinie) verwendet. Ihre Länge wird in Punkt 7.4.3 beschrieben.

#### 7.4.2.1 Die Startlinie wird 30 Minuten nach dem zuletzt gestarteten Segelflugzeug in der jeweiligen Klasse geöffnet.

##### 7.4.2.1 a Funkverfahren für den Abflug

Die Öffnung der Startlinie wird auf der Wettbewerbsfrequenz allen Teilnehmern bekannt gegeben.

Sprachregelung:

„Die Startlinie wird in 30min, 20 min, 10 min, 5 min eröffnet“.

(muss nicht bestätigt werden.)

"Die Startlinie ist geöffnet“.

Die genannten Zeiten und das Öffnen der Startlinie ist vom Pilotensprecher über Funk zu bestätigen. Wird die Aufgabe neutralisiert, so wird dies auf der Wettbewerbsfrequenz mitgeteilt.

##### 7.4.2.1 b Schließung der Startlinie

Die Startlinie der jeweiligen Klasse schließt jeweils zwei Stunden nach ihrer Öffnung.

7.4.3 Es wird eine gerade Startlinie verwendet. Die Länge der Startlinie wird beim täglichen Briefing bekannt gegeben.

7.4.3.2 Startoptionen: Es wird die normale Startprozedur verwendet, kein Pilot Event (PEV).

7.4.3.5 a Höhenverfahren bei den Abflügen

Die maximale Abflughöhe und Abfluggeschwindigkeit wird beim täglichen Briefing bekannt gegeben und wird im Aufgabenblatt angeführt. Die bei Nichteinhaltung (Höhe und Geschwindigkeit) verhängten Penalties werden beim Eröffnungsbriefing mitgeteilt.

7.4.3.6 Mehrere Abflüge

Im Falle mehrerer gültiger Abflüge hat der Wettbewerbsteilnehmer das Recht, mit dem Abflug gewertet zu werden, der die beste Punktzahl ergibt. Ein Abflug nach einer vollendeten Aufgabe ist nicht mehr gültig.

Ein Wettbewerbsteilnehmer darf nur die erste vollendete Aufgabe des Tages beanspruchen.

7.5 Antikollisionsgeräte

7.5.1 Antikollisionsgeräte (z.B. FLARM) müssen eingeschaltet sein und so konfiguriert werden, dass die Positionsinformationen übermittelt werden.

7.5.2 Antikollisionsgeräte (z.B. FLARM) dürfen nicht auf in einem Modus betreiben werden, der die Informationsübertragung und das Tracking verhindert oder einschränkt. Der „Stealth Modus“ ist nicht erlaubt.

7.7 Außenlandungen

7.7.1 a Instruktionen für wirkliche Außenlandungen

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

Tel. Nr. +43 3862 31 137 (Office Flugplatz)

weitere ist die Flugwegdatei (\*.IGC File) ist innerhalb von 45 Minuten abzuliefern (online uploaden).

7.7.2 Virtuelle Außenlandungen

Es ist möglich, mittels einer virtuellen Außenlandung (z.B. Beginn der Motornutzung) eine Tagesaufgabe abzubrechen. Bei der virtuellen Außenlandung wird unter Berücksichtigung aller aufgezeichneten Positionsfixe die virtuelle Außenlandeposition ermittelt, mit der sich die größte Wertungsdistanz ergibt.

Eine virtuelle Außenlandung ist auch bei einem lateralen oder vertikalen Einflug in Lufträume gegeben, die Beschränkungen unterliegen und für den Wettbewerb gesperrt sind.

Achtung: Eine Luftraumverletzung vor dem Abflug wird als virtuelle Außenlandung mit 0 Punkten in der Tageswertung gewertet.

7.7.3 Vorkehrungen und Erfordernisse für Rückholung per F-Schlepp.

Rückschlepps von Flugfeldern und Flugplätzen sind gestattet.

7.8 Arten und Definitionen der Zielüberflüge

7.8.2 Ziellinie

Es wird eine Ziellinie von 1 Km Länge verwendet

7.8.2.a Überflug der Ziellinie oder des Zielkreises

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

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

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

Abweichende Anflugverfahren werden bei Bedarf spätestens beim Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

7.8.2.b Minimale Flughöhe über der Ziellinie

Die Ziellinie ist mit einer Mindesthöhe von 1000m MSL zu überfliegen

Ein plötzliches Hochziehen wird wie gefährliches Fliegen bestraft.

Die Unterschreitung der Mindesthöhe beim Überflug über die Ziellinie wird mit einem Strafpunkt pro Meter bestraft.

7.8.4a Verfahren für den Zielüberflug

Zehn Kilometer vor dem Überflug der Ziellinie ist auf der Wettbewerbsfrequenz der Überflug unter Nennung des Wettbewerbskennzeichens anzukündigen. Das Wettbewerbsteam bestätigt die Anmeldung, nicht aber den Überflug.

Sprachregelung:

„xx (Wettbewerbskennzeichen) 10 km vor Ziellinie“

Direktlandungen sind rechtzeitig auf der Landefrequenz zu melden.  
Nähere Informationen werden beim Eröffnungsbriefing erteilt.

7.10 Verfahren für die Landung

Das Landeverfahren wird beim Briefing erläutert.

Auf der Flugbetriebsfrequenz werden zusätzliche Weisungen gegeben. Nach der Landung ist das Landefeld schleunigst zu räumen.

Den Vorgaben der Flugbetriebs- bzw. Startleitung ist unbedingt Folge zu leisten.

7.11 Abgabe der Flugdokumentation

Flugunterlagen sind so bald wie möglich, spätestens aber 45 Minuten nach der Landung abzugeben bzw. in den bereitgestellten PC's einzugeben (Upload der Flugwegdatei).

Die Onlineabgabe ist erwünscht und wird beim Eröffnungsbriefing erläutert.

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

## **8 G PUNKTEWERTUNG UND STRAFPUNKTE**

8.1 Art des Wertungssystems  
Die Wertung aller Aufgaben erfolgt nach dem 1000 Punkte Wertungssystem.

8.2.4 Liste der Handicap-Faktoren  
Die aktuelle Austroindex- Liste (**ANHANG 1**) wird verwendet. Siehe auch Punkt 1.3.1.

## **9 H BESCHWERDEN UND PROTESTE**

### **9.1 Beschwerden**

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

9.1.3 Jederzeit während des Bewerbes darf der Wettbewerbsteilnehmer dem Direktor der Meisterschaft oder dessen Stellvertreter eine Beschwerde einreichen. Eine solche Beschwerde muss unverzüglich behandelt werden.

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

### **9.2 Proteste**

9.2.1 Ein Protest, welcher sich auf den Code Sportiv oder auf Örtliche Verfahren („Local Procedures“) bezieht, ist unzulässig. (SC Allgemeiner Teil, [www.fai.org/jgc-documents](http://www.fai.org/jgc-documents))

9.2.3 Die Höhe der Protestgebühr beträgt € 100,- und verfällt, wenn dem Protest nicht vollständig stattgegeben wird.

9.2.4 b Ein Protest gegen die Entscheidung über die Beschwerde muss mit der Protestgebühr innerhalb von 14 Stunden (zwei Stunden am letzten Tag) dem Direktor in schriftlicher Form übergeben werden.

### **9.3. Behandlung der Proteste**

Der Direktor muss den Protest unverzüglich dem Jurypräsidenten zuleiten

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

9.3.c Der Wettbewerbsleiter ist an die Beschlüsse der Jury gebunden.

### **9.4 Einspruch**

Gegen die Entscheidung der Jury ist eine Berufung an die oberste Nationale Segelflugbehörde (ONF – Segelflug) möglich. Die Entscheidung der ONF-Segelflug ist endgültig.

Kapfenberg, am 22.01.2025

**ÖAeC - ONF-Fachdelegierte**

Philipp Wittwer

**OeAeC – Sektion Segelflug**

Bundessektionsleiter  
Michael Gaisbacher

**KSV Segelflug**

Obmann  
Georg Kubasa

## ANHÄNGE:

Sofern hier nicht angeführt, sind die Anhänge auf der Homepage: [www.ksv-segelflug.at](http://www.ksv-segelflug.at) unter Downloads zu finden.

A1) AUSTRO Index

[https://aeroclub.at/uploads/images/site/1999/news\\_kurzbeschreibung/AustroIndex\\_V3.pdf](https://aeroclub.at/uploads/images/site/1999/news_kurzbeschreibung/AustroIndex_V3.pdf)

A2) Sporting Code Annex A to Section 3, valid from 1<sup>st</sup> October 2024

[https://www.fai.org/sites/default/files/sc3a\\_2024.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/sc3a_2024.pdf)

A3) Sporting Code Section 3, valid from 1<sup>st</sup>. October 2024

[https://www.fai.org/sites/default/files/sc3\\_2024.pdf](https://www.fai.org/sites/default/files/sc3_2024.pdf)

A4) Zivilflugplatz-Betriebsordnung

<https://www.flugplatz-kapfenberg.at/piloten>