

Auswertercheckliste – Zielstrecken-Diamant

Zweck dieser Checkliste

Der Zweck dieser Checkliste ist eine einheitliche, korrekte Auswertung eines Antrags auf den Ziel-Diamanten im Sinne des IGC-Sporting Code. Verweise werden auf den gültigen Sporting Code Section 3 Gliding (Ausgabe 2023) gemacht. Da Flüge gemäß der **zur Zeit des Fluges** gültigen Version des Sporting Code ausgewertet werden, wird an einigen Stellen auf ältere Regeln verwiesen.

Die ausgefüllte Checkliste (ohne diese 1. Seite) wird mit der übrigen Dokumentation an das Büro der Bundeskommission Segelflug in Braunschweig weitergeleitet.

Bedingung für den Zielstrecken-Diamanten

SC3 §2.2.3a: *A distance flight of at least 300 kilometres over an out-and-return (1.4.2g) or triangle (1.4.2h) course. There is no restriction on the triangle geometry.*

Übersetzung: *Ein Zielflug von mindestens 300 km über einen Ziel-Rückkehr- oder Dreieckkurs. Es sind keine Anforderungen an die Dreiecksgeometrie gestellt (z.B. "28% Regel").*

Der Flug muss als Alleinflug durchgeführt worden sein und mit einem IGC-zugelassenen Flugrekorder (FR) dokumentiert worden sein. Die Deklaration muss im FR sein – falls mehrere FRs benutzt wurden, muss die Deklaration in jedem benutzten FR identisch sein (SC3 §2.3c).

Unterstützung bei der Auswertung: Claim Check

Claim Check ist eine Excel-Anwendung, die von Judy Ruprecht (Mitglied des IGC Sporting Code Committee, (US)) zur Verfügung gestellt wird. **Claim Check** ist als Download auf der Webseite www.badgeflight.com zu finden. Benutze die Version 4.6 von **Claim Check**.

Die Dokumentation ist nur in Englisch¹, aber es ist nicht so schwierig, sich zurecht zu finden. Die Webseite enthält eine "Tour", die die notwendigen Schritte während der Auswertung zeigt. **Claim Check** liest die IGC-Datei ein und erzeugt einen Bericht *Claim Check Evaluation Notes* – an dessen Ende erscheint eine Liste der Bedingungen, die der Flug erfüllt – suche hier nach **Diamond Goal**.

Claim Check verwendet die Regeln des Sporting Code, die zur Zeit des Fluges gültig waren. In dieser Checkliste wird davon ausgegangen, dass der Flug nach dem 1.10.2020 stattfand.

IGC-Datei Validierung

Das IGC stellt ein Tool für MS-Windows zur die Validierung von IGC-Dateien unter <http://www.fai.org/igc-documents> / *Flight Recorders / FR Manufacturer DLL files for use with IGC Shell program for Validation of IGC files & downloading from FRs* zur Verfügung.

¹ Der *Quick Start Guide* ist auch in deutscher Sprache verfügbar.



Checkliste: Zielstrecken-Diamant

In folgender Checkliste müssen alle Fragen mit **JA** beantwortet werden, um die Auswertung zu bestehen. Gibt es Zweifel an der Korrektheit der Angaben des Antragstellers, ist Kontakt mit dem/den Sportzeuge(n) herzustellen.

Einige Zellen in der "Check" Spalte sind mit ^{CC} versehen – dies bedeutet, dass **Claim Check** diese Bedingung prüft.

Wie man diese Checkliste direkt am PC ausfüllt ist [beim Klicken hier](#) beschrieben.

Pilotenname:	
Flugdatum:	
Name des Auswerters:	
Datum der Auswertung:	

Die **Basis-Checks** sind ohne Benutzung eines PCs zu bewältigen und prüfen viele Anforderungen, die aus Erfahrung Probleme mit sich bringen. Für die **Detaillierten Checks** sind PC und ggf. Internetzugang notwendig.

Basis-Checks	Check
Stelle sicher, dass die neueste Version der Checkliste für Landesauswerter benutzt wird.	
Flüge mit Start außerhalb Deutschlands	
Falls der Flug im Ausland (außerhalb Deutschlands) anfing, ist das Gastgeberland (<i>Controlling NAC</i>) für die Beurkundung und Auswertung zuständig (SC3 §4.1). Hat der <i>Controlling NAC</i> nicht erlaubt, dass der Antrag beim DAeC ausgewertet werden darf, muss der Antrag vom <i>Controlling NAC</i> bearbeitet werden. Z.B. hat die Soaring Society of Namibia (SSN) eine Liste ausländischer Sportzeugen erstellt, die in Namibia tätig sein dürfen. Außerdem dürfen Flüge, die durch Namibische Sportzeugen oder denen aus der Liste beurkundet wurden, durch den <i>Organising NAC</i> des Piloten ausgewertet werden.	
Falls ein Sportzeuge nicht zum <i>Controlling NAC</i> gehört, muss er/sie nachweisen, dass der <i>Controlling NAC</i> seine/ihre Tätigkeit dort erlaubt hat (SC3 §4.1b).	
Antrag	
Sowohl der Pilot als auch der Auswerter müssen aus dem selben Landesverband stammen. Sollte dies nicht der Fall sein, ist der Pilot aufzufordern, seinen Flug an die ihm zugehörige Landesauswertestelle zu senden! Gehört der Pilot einem ausländischen NAC an und der Flug beginnt innerhalb Deutschlands, ist der DAeC der <i>Controlling NAC</i> , wertet den Flug aus und übergibt die Auswertung an den NAC des Piloten (<i>Organizing NAC</i>) – siehe SC3 §4.1b.	
Antrag auf Diamant / Diplom komplett ausgefüllt?	

Basis-Checks	Check
Gibt der Pilot an, Mitglied eine DAeC LV zu sein und hat keinen Nachweis der Mitgliedschaft mitgeliefert (z.B. Kopie des LV-Mitgliedsausweises), bitte beim LV nachfragen.	
Sportzeugen / Sportzeugennummern	
Ab Ende März 2022 wurden im Rahmen der neuen Aus-und Weiterbildung von Sportzeugen Sportzeugenausweise mit Nummern im Format DE-OO-5678 vergeben. Ab 1. April 2023 sind <i>nur</i> die neuen Nummern gültig. DAeC Sportzeugen mit neuen Nummern sind hier gelistet . Prüfe anhand dieser Liste, ob der/die Sportzeuge(n) am Tag des Fluges gültige Ausweise hatten.	
Falls ein ausländischer Sportzeuge bei einem Flug innerhalb Deutschlands tätig war, muss sich der Auswerter vergewissern, dass dieser Sportzeuge die Genehmigung des DAeC hat (Anfrage an segelflug@daec.de stellen).	
Flugbescheinigungsformular (vor dem Start)	
Flugbescheinigung vorhanden, vollständig ausgefüllt und unterschrieben?	
Stimmt das Flugdatum mit dem Antrag überein?	
Flugbescheinigungsformular (nach der Landung)	
Alle IGC-Dateiname(n) auf dem Formular eingetragen? Wenn z.B. zwei FRs angegeben wurden, sind die Dateinamen von beiden eingetragen?	
Enthält die Flugbescheinigung Startart, Startzeit und die Unterschrift des Sportzeugen?	
Flugrekorder / IGC-Datei	
Wurde(n) die Original-IGC-Datei(en) eingereicht? Hinweis: Es genügt nicht, auf Flüge im Internet zu verweisen!	
Sind mehrere Flugrekorder in der Flugbescheinigung angegeben: sind alle IGC-Dateien eingereicht? (SC3 §2.4c).	
Wurden gültige Kalibrationsdaten (als Kopie) für mindestens einen der benutzten FR vorgelegt? Die Kalibration eines Flugrekorders muss zum Zeitpunkt des Fluges entweder innerhalb der letzten 5 Jahre stattgefunden haben oder wurde innerhalb von 2 Monaten nach dem Flug im Nachhinein durchgeführt (SC3 §2.4.6)? Für Flüge ab Oktober 2023: ist keine periodische Kalibrierung erforderlich; die letzte Kalibrierung ist zu verwenden – sie darf älter als 5 Jahre sein. Ist dies nicht der Fall => beim Piloten nachhaken. Keine Auswertung ohne gültige Kalibrationsdaten von mindestens einem FR, der während des Fluges auch funktioniert hat (und das notwendige IGC-Approval Level hat).	
Interessenkonflikte ausschließen – SC3 §4.2.4	
Alle Sportzeugen und Auswerter müssen sich an den Verhaltenskodex der FAI halten. Sportzeugen dürfen weder Rekord- noch Leistungsabzeichenflüge überwachen, wenn finanzielles Interesse am Ergebnis besteht, noch selbst Pilot oder Passagier sein. Der Besitz des Segelflugzeuges wird normalerweise nicht als "finanzielles Interesse" eingestuft.	

Detaillierte Checks		Check												
Antrag														
Ist sichergestellt, dass der Flug als Alleinflug durchgeführt wurde? Bei Flügen mit Doppelsitzer: ggf. ins WeGlide/OLC schauen oder beim Sportzeugen/Flugleitung nachfragen.														
Flugrekorder / IGC-Datei														
IGC-Approval Level für benutzte Flugrekorder (FRs) ermitteln: Siehe: https://www.fai.org/igc-documents und selektiere: <ol style="list-style-type: none"> 1. Flight Recorders 2. IGC-approved Flight Recorders - Approval Documents 3. IGC-approval Documents for all IGC-approved Flight Recorders Das erste Dokument " <i>Tables of all IGC-approved Flight Recorders <Datum></i> " enthält eine Liste aller zugelassenen Flugrekorder mit "Approval-Level".														
Für den Zielstrecken-Diamant wird Level 1, 2 oder 3 gefordert (SC3 §2.2.6b). Positionsrekorder sind nicht erlaubt.	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">FR#1</th> <th style="text-align: center;">FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">FR Typ:</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">Dateiname: (ohne .igc)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">IGC Approval Level: (1,2 oder 3)</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		FR#1	FR#2	FR Typ:			Dateiname: (ohne .igc)			IGC Approval Level: (1,2 oder 3)			
	FR#1	FR#2												
FR Typ:														
Dateiname: (ohne .igc)														
IGC Approval Level: (1,2 oder 3)														
Ist/sind der/die Flugrekorder von der IGC für diese Aufgabe zugelassen? Wenn nicht: <ul style="list-style-type: none"> • Gab es nur einen FR und dieser hat kein Level 1, 2 oder 3 Approval, ist der Antrag abzulehnen (Auswertung hier abbrechen). • Wurden mehrere FRs benutzt, werden diejenigen ohne Level 1, 2 oder 3 Approval ignoriert – nur FRs mit dem erforderlichen Approval werden für die Auswertung herangezogen (SC3 §4.3.4a). Hat keiner der FRs das notwendige IGC-Approval, ist der Antrag abzulehnen (Auswertung hier abbrechen). 														
Passt die IGC-Datei(en) zum Flugrekorder (Seriennummer usw.)?														
Validiere die IGC-Datei(en), z.B. durch <i>IGC Shell</i> . Andere Methoden sind durch den IGC nicht erlaubt. Validierung OK?	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">FR#1</th> <th style="text-align: center;">FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	FR#1	FR#2											
FR#1	FR#2													
Falls sich die IGC-Datei(en) nicht validieren lassen – Antrag ablehnen . (Man kann den Sportzeugen bzw. Piloten bitten, die IGC-Datei(en) nochmals zu senden, z.B. als ZIP-Datei.) Achtung: Es gibt einige ältere FRs (Cambridge, Scheffel, SDI, Zander...), deren Hersteller keine DLL-Dateien zur Verfügung stellen. Daher kann <i>IGC Shell</i> nicht für die Validierung benutzt werden. Stattdessen wird ein Validierungs-Executable zur Verfügung gestellt. Diese DOS-Programme sind 16-bit und laufen daher nicht unter WIN7 oder später. Eine Lösung für dieses Problem (DOSBOX, ein X86 Emulator) wird auf der GFAC Webseite beschrieben .														

Detaillierte Checks		Check																								
Deklaration																										
<p>Der Flug muss vor dem Start deklariert worden sein (SC3 §2.3). Die Deklaration muss im Flugrekorder stehen, d.h. nicht auf Papier (SC3 §2.3c). Kein "freier Flug" (d.h. alle Wendepunkte müssen Teil der FR-Deklaration sein).</p> <p style="color: red;">Jeder Fehler in der Deklaration führt zur Ablehnung des Antrags (SC3 §2.3b).</p>																										
<p>Öffne den / die .igc-Datei(en) in einem Textfenster (z.B. Editor oder WordPad).</p> <p>Falls der Pilot mehr als ein FR benutzt, müssen die Einträge identisch sein (siehe SC3 §4.3.6a für "<i>geringfügige Abweichungen bzgl. Pilotendaten</i>").</p> <p>Mit Hilfe folgender Tabelle prüfe, ob die Angaben zum Piloten und Flugzeug vorhanden sind (SC3 §2.3. & §1.1.3) und mit den Tatsachen (z.B. Flugbescheinigung) übereinstimmen bzw. glaubhaft sind.</p> <p>Trage einen Haken in der FR#1 Spalte ein, wenn der Eintrag korrekt ist; auch in Spalte FR#2, wenn der Eintrag hier korrekt und mit FR#1 identisch ist. Bei Unterschieden zwischen multiplen FRs: Antrag ablehnen!</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Feld im IGC-Header</th> <th style="text-align: center;">Bedeutung</th> <th style="text-align: center;">FR#1</th> <th style="text-align: center;">FR#2</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">HFDTE</td> <td>Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFPLTPILOT</td> <td>Name des Piloten.</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFCM2CREW2</td> <td>Name des Co-Piloten. Wichtig: Hier darf kein Name stehen – entweder muss dieses Feld fehlen, leer sein oder z.B. mit "XXXX" belegt (Flüge für Leistungsabzeichen müssen im Alleinflug durchgeführt werden).</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFGIDGLIDERID</td> <td>Kennzeichen des Segelflugszeugs</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">HFCIDCOMPETITIONID</td> <td>Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>Bei den ersten 4 der o.g. Punkte ggf. ins WeGlide/OLC schauen oder bei der Flugleitung nachfragen. Das Feld HFCCLCOMPETITIONCLASS ist nicht relevant, da es nicht im Sporting Code erwähnt wird.</p>		Feld im IGC-Header	Bedeutung	FR#1	FR#2	HFDTE	Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)			HFPLTPILOT	Name des Piloten.			HFCM2CREW2	Name des Co-Piloten. Wichtig: Hier darf kein Name stehen – entweder muss dieses Feld fehlen, leer sein oder z.B. mit "XXXX" belegt (Flüge für Leistungsabzeichen müssen im Alleinflug durchgeführt werden).			HFGIDGLIDERID	Kennzeichen des Segelflugszeugs			HFCIDCOMPETITIONID	Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.			(cc)
Feld im IGC-Header	Bedeutung	FR#1	FR#2																							
HFDTE	Datum des Fluges (UTC, Format: tmmjj)																									
HFPLTPILOT	Name des Piloten.																									
HFCM2CREW2	Name des Co-Piloten. Wichtig: Hier darf kein Name stehen – entweder muss dieses Feld fehlen, leer sein oder z.B. mit "XXXX" belegt (Flüge für Leistungsabzeichen müssen im Alleinflug durchgeführt werden).																									
HFGIDGLIDERID	Kennzeichen des Segelflugszeugs																									
HFCIDCOMPETITIONID	Wettbewerbskennzeichen – ist Alternative zu Kennzeichen z.B. in Ländern ohne Kennzeichnungspflicht. Muss vom NAC vergeben sein. Ist das Feld HFGIDGLIDERID belegt, kann dieses Feld ignoriert werden.																									
Stimmt das Flugdatum in der IGC-Datei mit dem Antrag überein?																										
Passen Start- und Landezeit auf der Flugbescheinigung zum Inhalt der IGC-Datei?																										
<i>Absichtlich frei gelassen</i>																										

Detaillierte Checks	Check																
<p>Wenn nur ein FR benutzt wurde: diese Aktion überspringen!</p> <p>Wurden mehrere .igc-Dateien eingereicht (d.h. mehr als ein FR wurde benutzt), müssen die Koordinaten der Start-, Wende-, und Endpunkte in der Deklaration identisch sein (SC3 §2.3). Diese Information befindet sich in den "C"-Rekords im Header der .igc-Datei. Siehe SC3 §4.3.4 für die Behandlung von geringfügigen Unterschieden in Koordinaten auf Grund von Geräteeigenschaften. Die Namen der Wendepunkte, falls vorhanden, sind irrelevant (und müssen nicht auf allen FRs identisch sein).</p> <p>Hier ein Beispiel (Dreiecksflug, mit Start auf dem Schenkel):</p> <table border="0"> <tr> <td>C150718092006000000000103</td> <td>Datum und Uhrzeit der Deklaration</td> </tr> <tr> <td>C0000000N000000000E</td> <td>Takeoff Text String(meistens leer)</td> </tr> <tr> <td>C5338967N00942350EUetersen</td> <td>Startpunkt <<<<<<</td> </tr> <tr> <td>C5410000N00951150ENortorf Bhf</td> <td>Wendepunkt #1 <<<<<<</td> </tr> <tr> <td>C5317817N01158950ESuckow AS</td> <td>Wendepunkt #2 <<<<<<</td> </tr> <tr> <td>C5237100N00943900EBerkhof A7 Nord</td> <td>Wendepunkt #3 <<<<<<</td> </tr> <tr> <td>C5338967N00942350EUetersen</td> <td>Endpunkt <<<<<<</td> </tr> <tr> <td>C0000000N000000000E</td> <td>Landing Text String(meistens leer)</td> </tr> </table> <p>Für detaillierte Information siehe <i>Technical Specification for GNSS Flight Recorders</i> unter www.fai.org/igc-documents, <i>Flight Recorders</i> und <i>IGC-approved Flight Recorders - Technical Specification</i>.</p>	C150718092006000000000103	Datum und Uhrzeit der Deklaration	C0000000N000000000E	Takeoff Text String(meistens leer)	C5338967N00942350E Uetersen	Startpunkt <<<<<<	C5410000N00951150E Nortorf Bhf	Wendepunkt #1 <<<<<<	C5317817N01158950E Suckow AS	Wendepunkt #2 <<<<<<	C5237100N00943900E Berkhof A7 Nord	Wendepunkt #3 <<<<<<	C5338967N00942350E Uetersen	Endpunkt <<<<<<	C0000000N000000000E	Landing Text String(meistens leer)	
C150718092006000000000103	Datum und Uhrzeit der Deklaration																
C0000000N000000000E	Takeoff Text String(meistens leer)																
C5338967N00942350E Uetersen	Startpunkt <<<<<<																
C5410000N00951150E Nortorf Bhf	Wendepunkt #1 <<<<<<																
C5317817N01158950E Suckow AS	Wendepunkt #2 <<<<<<																
C5237100N00943900E Berkhof A7 Nord	Wendepunkt #3 <<<<<<																
C5338967N00942350E Uetersen	Endpunkt <<<<<<																
C0000000N000000000E	Landing Text String(meistens leer)																
<p>Kalibrationsinformation im Claim Check "Workbook D" eintragen – siehe <i>Claim Check User Guide V3.7</i>, Seite 11.</p>																	
<p>IGC-Datei mit Claim Check analysieren. Im BASIC FLIGHT DATA Formular selektiere Declaration Type = Electronic.</p> <p>Wenn das DISTANCE & SPEED APPLICANTS Formular erscheint, selektiere Altitude Basis = Pressure Data, da für Diamantenabzeichen Flugrekorder mit gültiger Kalibration vorgeschrieben sind.</p> <p>Wurden mehrere IGC-Dateien eingereicht, müssen alle Dateien mit Claim Check analysiert und die Ergebnisse verglichen werden (siehe unten).</p>	cc																
<p>Wurden mehrere IGC-Dateien eingereicht (d.h. mehr als ein FR wurde benutzt) müssen alle Deklarationen vollständig und identisch sein (SC3 §2.3c). Auch die Auswertung durch Claim Check muss identisch sein.</p> <p>Siehe SC3 §4.3.4 & §4.3.6 für die Behandlung von geringfügigen Unterschieden zwischen Daten und Ergebnissen in multiplen FRs.</p>																	
<p>Entspricht die deklarierte Aufgabe den Anforderungen (SC3§2.2.3a):</p> <ol style="list-style-type: none"> Ein Zielflug von mindestens 300 km, entweder: <ul style="list-style-type: none"> eine Ziel-Rückkehr- (SC3 §1.4.2g) oder ein Dreieckkurs (SC3 §1.4.2h) – es sind keine Anforderungen an die Dreiecksgeometrie gestellt (z.B. "28% Regel"). Die Wendepunkte müssen in der Deklaration angemeldet sein und jeder darf nur einmal in der vorgesehenen Reihenfolge angefliegen werden. Start- und Endpunkt (1 km Linien) müssen im Segelflugmodus und in der richtigen Richtung überfliegen werden (SC3 §1.2.11, §1.2.12 und §1.3.1a & b). 	CC																
<p>Passt die Startzeit auf der Flugbescheinigung zur Claim Check "Take Off, UTC" Zeit?</p>	CC																

Detaillierte Checks	Check
<p>Einhaltung der Vorschriften (SC3 §4.4.2a): In allen Anträgen muss der Segelflugzeugführer bescheinigen, dass die Segelflugleistung in Übereinstimmung mit dem FAI Sporting Code durchgeführt wurde, sowie unter Einhaltung der Betriebsbegrenzungen des Segelflugzeugherstellers und der nationalen Behörden und im Einklang mit den nationalen Flugregeln hinsichtlich Luftraumnutzung, Nachtflug usw. geflogen wurde.</p> <ul style="list-style-type: none"> Mittels z.B. SeeYou vergewissern das keine Luftraumverletzung vorliegt. Claim Check berechnet, ob der Flug nach Sunset beendet wurde. In Deutschland darf man ohne entsprechende Beleuchtung bis etwa 30 Minuten nach Sunset fliegen. In Namibia sind z.B. Flüge bis 15 Minuten nach Sunset erlaubt. 	CC
Falls das Segelflugzeug ein Hilfstriebwerk hat (Abschnitt sonst überspringen)	
Ist sichergestellt, dass der Motor während der Leistung nicht benutzt wurde (SC3 §2.4.7)?	CC
Streckenauswertung	
Entspricht der aufgezeichnete Flugweg der Deklaration?	CC
<p>Wurden alle Punkte korrekt beurkundet?</p> <ul style="list-style-type: none"> Abflugpunkt: Abfluglinie², 1 km, überflogen in Richtung 1. Wendepunkt, Wendepunkte: 90° Sektor, Radius unbegrenzt ODER 500 m Zylinder³, Endpunkt: Ziellinie², 1 km, überflogen aus Richtung letztem Wendepunkt). <p>Z.B. stimmt die Beurkundung des Abflugs- oder Endpunktes nicht, zeigt Claim Check: <i>The Closed Course/Goal was not achieved. See SC3 Rules.</i></p>	CC
Strecke auswerten. Falls ein / mehrere Wendepunkte mit Zylinder beurkundet wurden, 1 km pro Wendepunkt mit Zylinder von der Strecke abziehen (SC3 §1.3.6).	CC
Mögliche Höhenverluste	
Höhenverlust zwischen Abflug und Ende deutlich weniger als 1.000 m? Wenn Ja => nächster Abschnitt.	CC
<p>SC3 §2.4.4a: <i>Bei Flügen über 100 km, bei denen der Höhenverlust mehr als 1.000 m beträgt, wird ein Abzug vom Hundertfachen der Höhenverlust-Überschreitung von der Länge des Kurses abgezogen.</i></p> <p>Beispiel: Beträgt der Höhenverlust 1.200 m, müssen 100 x 200 m = 20 km abgezogen werden.</p>	CC
<i>Absichtlich frei gelassen</i>	

2 SC3 §1.2.12

3 SC3 §1.2.6

Detaillierte Checks	Check															
Offizielle Distanz berechnen (SC3, §1.3.7)																
Offizielle Distanz berechnen, ggf. mit Abzügen durch: <ul style="list-style-type: none"> • Wendepunkte mit Zylinder • Höhenverlust 	CC															
Z.B. für einen Dreiecksflug nehme den Wert für 3-Turn Point Triangle : <table border="1" style="margin: 10px auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: left;">Task Type</th> <th style="text-align: center;">Distance (km)</th> <th style="text-align: center;">Distance (sm)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: left;">Straight Distance, Start Pt to Fin Fix</td> <td style="text-align: center;">101,3493</td> <td style="text-align: center;">62,9756</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Straight Distance to a Goal N/A</td> <td style="text-align: center;">0,0000</td> <td style="text-align: center;">0,0000</td> </tr> <tr> <td style="text-align: left;">Distance Via Up to 3 TP, Rel to Fin Fix</td> <td style="text-align: center;">350,2430</td> <td style="text-align: center;">217,6309</td> </tr> <tr style="border: 2px solid red;"> <td style="text-align: left;">3-Turn Point Triangle, Start to Finish</td> <td style="text-align: center;">347,8082</td> <td style="text-align: center;">216,1180</td> </tr> </tbody> </table> <p>Trage den Wert für 3-Turn Point Triangle bzw. Out & Return, (Start to Finish) hier ein:</p>	Task Type	Distance (km)	Distance (sm)	Straight Distance, Start Pt to Fin Fix	101,3493	62,9756	Straight Distance to a Goal N/A	0,0000	0,0000	Distance Via Up to 3 TP, Rel to Fin Fix	350,2430	217,6309	3-Turn Point Triangle, Start to Finish	347,8082	216,1180	CC
Task Type	Distance (km)	Distance (sm)														
Straight Distance, Start Pt to Fin Fix	101,3493	62,9756														
Straight Distance to a Goal N/A	0,0000	0,0000														
Distance Via Up to 3 TP, Rel to Fin Fix	350,2430	217,6309														
3-Turn Point Triangle, Start to Finish	347,8082	216,1180														
Ist die offizielle Distanz >300 km wurde die Leistung für den Zieldiamanten erbracht. Claim Check zeigt: Diamond Goal am Ende des Berichts <i>Claim Check Summary</i> .	CC															

Abschließend

Diese Auswertung (mit Antrag, Flugformular und Ausdruck von **Claim Check**) bitte an das Büro der Bundeskommission Segelflug in Braunschweig senden.

Rückmeldungen zum Inhalt der Checkliste bitte über das Büro der Bundeskommission Segelflug, Braunschweig.