



FAI-Leistungsabzeichen und DMSt.



Last Update: 19-Mai-2010

1

Exact File Name

19-Mai-2010

Page 1

Diese Präsentation beschreibt die FAI-Leistungsabzeichen und wie man sie erlangt.

Rekordflüge werden hier nicht behandelt.

Diese Präsentation beinhaltet auch die Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug DMSt.



Für...

- Streckenflieger
 - > Und die, die es werden wollen.
- Sportzeugen
 - > Ausbildung- und Weiterbildung
- DMSt.-Landesauswerter
- Andere Interessierte

2

Die Zielgruppen dieser Präsentation.

Es sind mehrere Jahre vergangen, seit Sportzeugenausbildung oder -weiterbildung durchgeführt wurde. Seitdem sind fundamentale Änderungen im Sporting Code passiert.



Inhalt

- FAI Leistungsabzeichen
 - > Was/wer ist die FAI / IGC / NAC?
 - > Kurze Geschichte,
 - > Das Silberne Leistungsabzeichen,
 - > Gold, Diamanten und mehr.
- DMSt.
 - > Was ist die DMSt.?
 - > Welche Flüge sind möglich?
 - > Fluganmeldung beim DMSt.-Online Portal.

3

Ein Überblick über den Inhalt dieser Präsentation.



Was/wer ist die FAI / IGC / NAC?

- FAI: Fédération Aéronautique Internationale
 - > The World Air Sports Federation
- IGC: International Gliding Commission
 - > Verantwortlich für FAI Segelflugaktivitäten, insbesondere Weltrekorde und internationale Wettbewerbe:
<http://www.fai.org/gliding>
- NAC: National Airsport Control
 - > In Deutschland: DAeC

4

Die IGC ist verantwortlich für FAI Segelflugaktivitäten mit Ausnahme von Segelkunstflug.



Rules & Regulations

- FAI Sporting Code (SC)
 - > Allgemeiner Teil
 - > Teil 3 – Segelflug (SC3); Update 1.10.2009
 - > Deutsche Übersetzung verfügbar:
http://www.fai.org/gliding/sc3_translations
 - > Annex A, B, C & D
 - > Deutsche Übersetzung verfügbar:
<http://www.daec.de/se/down.php>
 - > Wir sind hauptsächlich an SC3 und Annex C interessiert.
 - > Die englischen Versionen sind rechtsverbindlich.

5

Exact File Name

19-Mai-2010

Page 5

SC3 Annex A: RULES FOR WORLD AND CONTINENTAL SOARING CHAMPIONSHIPS (effective 1 October 2007).

SC3 Annex B: REQUIREMENTS FOR EQUIPMENT USED FOR THE VALIDATION OF FLIGHT PERFORMANCES (effective October 2009).

SC3 Annex C: Official Observer& Pilot Guide (effective October 2009).

SC3 Annex D: Rules for the Official IGC Ranking List (effective October 2007).

Wir sind hauptsächlich an SC3 und SC3 Annex C interessiert.

Achtung: prüfen, ob die deutsche Übersetzung der Annexe aktuell ist.



Anmerkung

- Die relevanten Teile der Dokumente SC3 und Annex C umfassen viele Seiten Text.
 - > Diese Präsentation konzentriert sich auf das Wesentliche.
 - > Wer dieser Präsentation folgt, sollte keine Probleme mit der Dokumentation der Flüge für Leistungsabzeichen haben.
- Rekordflüge (auch deutsche Klassenrekorde) sind nicht Bestandteil dieser Präsentation.

6

Es gibt viel zu lesen in den relevanten Teilen vom Sporting Code Teil 3 (Segelflug) zusammen mit Annex C – und der Text ist nicht immer einfach zu verstehen.

Um diese Präsentation auf eine erträgliche Länge zu begrenzen, wird nicht unbedingt jede Möglichkeit abgehandelt. Wer dieser Präsentation folgt, sollte keine Probleme mit der Dokumentation der Flüge für Leistungsabzeichen haben.

Rekordflüge sind nicht Bestandteil dieser Präsentation – Aspiranten sollten sich vor einem solchem Flug mit dem Sporting Code gut auskennen.



Kurze Geschichte

- 1930 wurden vier Leistungsstufen geschaffen:
 - > A-, B-, C-, D-Abzeichen.
 - > Symbol: eine bis drei Möwen
 - > A, B, und C existieren noch, sind nicht international standardisiert.
- D-Abzeichen wurde zum Silbernen Leistungsabzeichen
 - > Ist international standardisiert.
- Goldenes Leistungsabzeichen ab 1935

7

Folie einfach lesen.



Grundsätzliches

- Alle Flüge für FAI-Leistungsabzeichen sind Alleinflüge.
- Der Sportzeuge (Engl: Official Observer) ist der Vertreter der FAI:
 - > Überwacht Flüge für Leistungsabzeichen sowie die Daten der Nachweise der Segelflugleistung.
- Das IGC überläßt jedem NAC, Gebühren für Auswertung, Leistungsabzeichen usw. festzusetzen.
 - > Für Deutschland gilt, dass der Erwerb von Leistungsabzeichen nur für Mitglieder des DAeC zugänglich ist.

8

Doppelsitzer können geflogen werden aber ohne 2. Person.

Der Sportzeuge ist eine Art Schiedsrichter und sorgt für korrekten Ablauf und sportliche Fairness bei der Vergabe von FAI-Leistungsabzeichen.

In seiner Sitzung am 10.10.2009 hat der Fachausschuss Breitensport der DAeC-Segelflugkommission einstimmig festgelegt, dass der Erwerb von Leistungsabzeichen nur für Mitglieder des DAeC zugänglich ist.

Der SeKo-Vorstand hatte sich bereits im August 2009 in einer Telefonkonferenz gegen die Vergabe an Nichtmitglieder ausgesprochen.



Leistungsabzeichen in Silber

- Das Silberne Leistungsabzeichen:
 - > Dauer: 5 Stunden
 - > Höhengewinn: 1000 m
 - > Entfernung: 50 km
- Es gibt keine Beschränkung über die Anzahl der Leistungen, die pro Flug erbracht werden können.

9

See 1.4.1 Allgemein

a. Eine SEGELFLUGLEISTUNG kann für jeden Flug geltend gemacht werden, der die Erfordernisse der Nachprüfung erfüllt.

Communication:

I once verified a flight that was awarded the silver badge, all 3 legs, and Gold badge all 3 legs, and diamond goal and finally, diamond height. Some flight! and it was before plastic gliders were common.

(Ross Macintyre, IGC Chairman, 1. Feb 2010)



Nachweis der Silber-Dauer

- Verschiedene Möglichkeiten:
 - > Direkte, ständige Beobachtung vom Boden aus durch Sportzeugen oder glaubwürdige Zeugen,
 - > Barografen (mechanisch oder elektrisch),
 - > GNSS-Logger (IGC-Approved).
- Ein Kalibrieren der Barografen/Logger ist hierfür nicht erforderlich.
- Abflug- bzw. Ausklinkpunkt muss eindeutig weniger als 1000 m über der Endpunkthöhe liegen.

10

Folie einfach lesen.



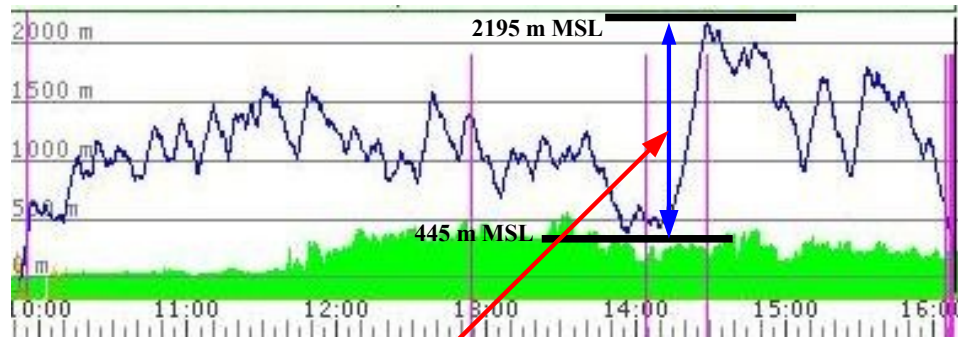
Nachweis des Höhengewinnflugs

- Es wird der Abstand zwischen der niedrigsten und der darauffolgend größten Höhe gemessen.
- Die erreichten Höhen sind mit einem Barogramm zu belegen.
- Der Barograf muss innerhalb von zwölf Monaten vor oder einem Monat nach dem Flug kalibriert werden.
 - > Beim Einsatz eines IGC-zugelassenen elektronischen Barografen bzw. GNSS-Flugrekorders verlängert sich die Frist vor dem Flug auf 24 Monate.

11



Barogramm mit 1000m Höhengewinn



Höhengewinn = 1755 m

Flug gilt auch als 5-Stunden-Dauerflug.

12

Das Barogramm basiert auf Luftdruck.

GPS-Höhe kann nur als Nachweis, dass der Flug nicht unterbrochen wurde, benutzt werden.



Die Silber-Distanz (50 km)

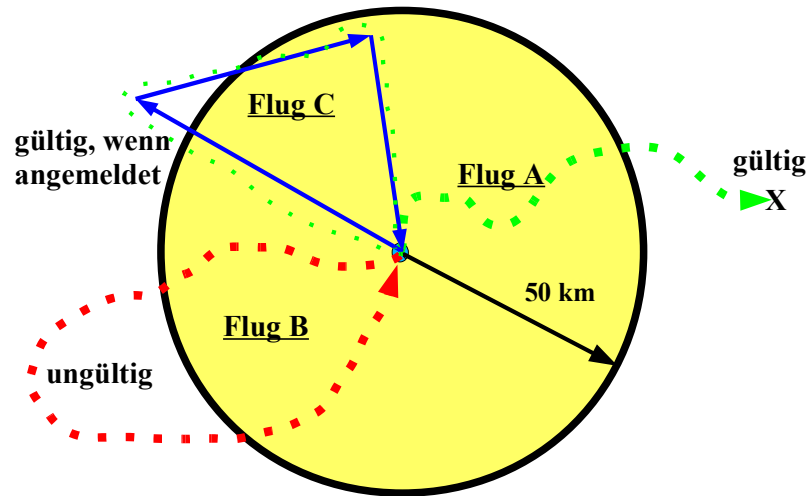
- Ein Flug auf einem geraden Kurs über mindestens 50 km.
 - > Freier / Zielflug mit Landung ≥ 50 km vom Abflugpunkt.
 - > Freier Flug ohne Landung gilt nicht!
- Jeder Schenkel ≥ 50 km für einen längeren angemeldeten Kurs kann als Bedingung dienen,
 - > vorausgesetzt, die Forderungen an die Höhendifferenz (SC3, 4.4.3) werden während des gesamten Fluges nicht verletzt.

13

Zur Sicherheit: Für einen freien oder Zielflug knapp über 50 km nicht höher als 500 m ausklinken – siehe später.



Die Silber-Distanz (50 km)



14

Flug A ist ein Flug auf einem geraden Kurs mit Landung ≥ 50 km vom Abflugpunkt. Der Flug erfüllt die Bedingungen, egal ob als freier Flug oder angemeldet.

Flug B ist ein freier Flug und ist für die Silber Distanz ungültig.

Flug C ist ein angemeldeter Flug um zwei Wendepunkte. Der erste Schenkel ist ≥ 50 km und gilt daher für die Silber Distanz – auch wenn das Segelflugzeug nach dem ersten Wendepunkt außenlanden würde.



Die Silber-Distanz (50 km)

- Der Distanzflug für das Silberne Leistungsabzeichen ist:
 - > ohne navigatorische oder andere Hilfe durch Funk
 - > oder sonstige Hilfe oder Führung durch andere Luftfahrzeuge durchzuführen.

15

Siehe Sporting Code Section 3, 2.1.1.

Funkverkehr bei Landungen auf einem Flugplatz ist erlaubt.
Vermutlich auch wenn notwendig wegen ATC.

Der Sinn ist, dass der Pilot für seinen 50 km-Flug nicht von Vereinskameraden „geschleppt“ werden sollte und jede Thermik markiert bekommt.

Natürlich schwer nachprüfbar.



Gold / Diamanten

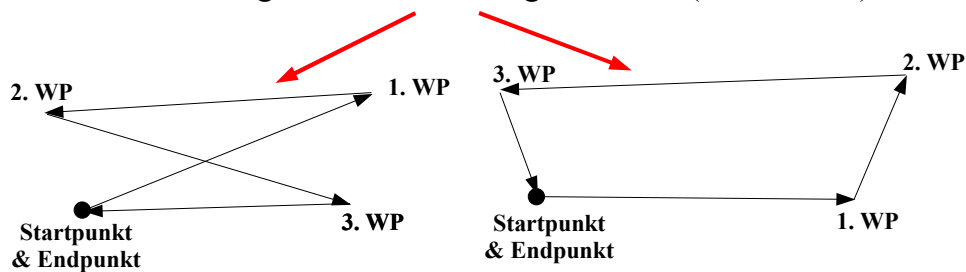
- Das Gold-Leistungsabzeichen:
 - > Entfernung: 300 km
 - > Dauer: 5 Stunden (wie Silber)
 - > Höhengewinn: 3000 m
- Die Diamanten-Leistungsabzeichen:
 - > Diamantstrecke: 500 km
 - > Diamantziel: 300 km
 - > Diamanthöhe: 5000 m
- Diamanten dürfen nur an einem Leistungsabzeichen in Silber oder Gold getragen werden.

16



Die Gold-Distanz (300 km)

- Als freier Flug (nicht angemeldet):
 - > Flug mit Endpunkt ≥ 300 km vom Abflugpunkt.
- Als angemeldeter Flug:
 - > Zielflug mit Endpunkt ≥ 300 km vom Abflugpunkt.
 - > Ziel-Rückkehrflug (≥ 150 km hin, ≥ 150 km zurück).
 - > Dreiecksflug oder Vierecksflug ≥ 300 km (max. 3 WP).



17

Folie einfach lesen.



Die Diamant-Distanz (300 / 500 km)

- Diamant-Ziel (nur als angemeldete Flüge):
 - > Ziel-Rückkehr (≥ 150 km hin, ≥ 150 km zurück).
 - > Dreiecksflug ≥ 300 km
- Diamant-Distanz (500 km)
 - > Als freier Flug (nicht angemeldet):
 - > Flug mit Endpunkt ≥ 500 km vom Abflugpunkt.
 - > Als angemeldeter Flug:
 - > Zielflug mit Endpunkt ≥ 500 km vom Abflugpunkt.
 - > Ziel-Rückkehrflug (≥ 250 km hin, ≥ 250 km zurück).
 - > Dreiecksflug ≥ 500 km
 - > Vierecksflug ≥ 500 km (max. 3 Wendepunkte).

18

Für Diamant-Ziel müssen Start- und Endpunkte identisch sein.
Nur Ziel-Rückkehr oder Dreiecksfluges sind erlaubt. Bei
Dreiecksflügen müssen es keine „FAI-Dreiecke“ sein.



Diplome für Flüge von ≥ 750 km

- Diplom-Distanz Flüge:
 - > 750 km
 - > 1000 km
 - > 1250 km
 - > 1500 km
 - > 1750 km
 - > 2000 km (bisher 5 x verliehen)
- Werden analog zur 500 km Diamant-Distanz geflogen:
 - > Als freier Flug: mit Endpunkt $\geq x$ km vom Abflugpunkt,
 - > Als angemeldeter Flug: Ziel-Rückkehr, Dreieck, Viereck.

19

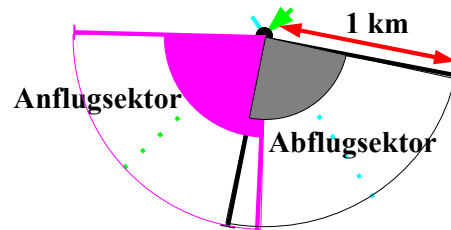
Folie einfach lesen.



Abflug- und Endpunkte

1. Wendepunkt

Letzter Wendepunkt

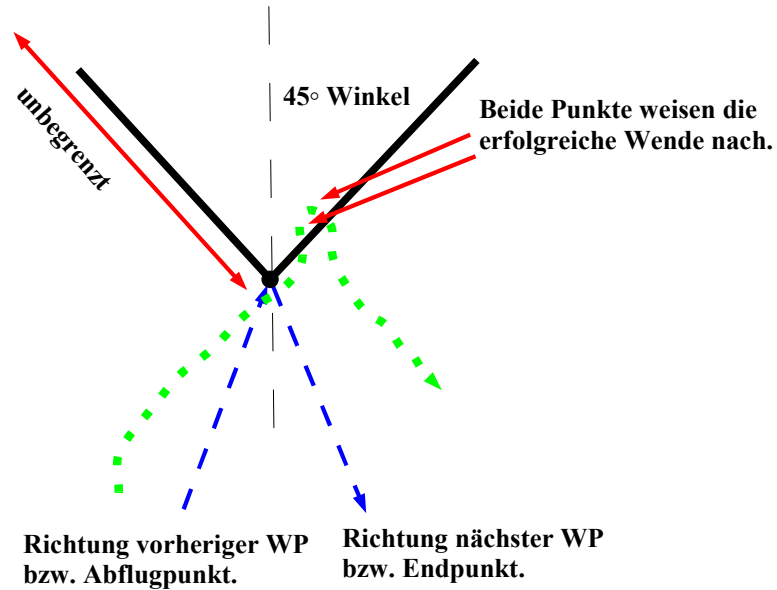


20

SC3 1.3.1 b: Der Radius des Sektors der ABFLUG-BEOBACHTUNGSZONE für ZIELFLÜGE oder GESCHLOSSENE KURSE bei Distanzleistungen beträgt 1.000 m.



Wendepunkte (Sektor)

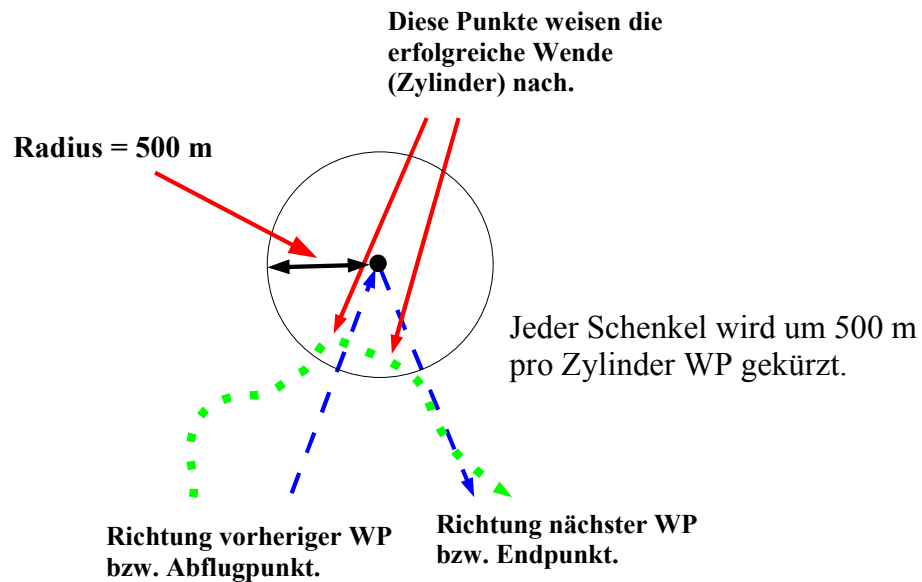


21

Bei Benutzung der Sektor-Beobachtungszone ist man sicher, dass diese Umrundung auch für die DMSt. gültig ist.



Wendepunkte (Zylinder)



22

Bei Benutzung der Zylinder-Beobachtungszone ist folgendes zu beachten:

- Die berechnete Entfernung der Aufgabe reduziert sich für jeden Schenkel um 500 m pro Zylinder-Umrundung.
- Bei der DMSt. würde diese Art der Umrundung als ungültig gelten.



Fluganmeldung (Deklaration)

- Nur Logger - keine Fotodokumentation (seit Okt. 2009)
- Eingaben im Logger (IGC-zugelassen):
 - > Pilotenname,
 - > Segelflugzeugmuster,
 - > Segelflugzeugkennzeichen und / oder WBK,
 - > Wegpunkte mit deren Reihenfolge,
 - > Datum des Fluges (automatisch),
 - > GNSS-Logger Typ & Seriennummer (automatisch).
- Aufzeichnungsintervall ≤ 60 Sekunden
 - > Vorschlag: 4 Sekunden
- Sind 2 Logger an Bord: identische Fluganmeldung!

23

Siehe SC3 Abschnitt 4.2 & 4.2.1.

Fotodokumentation ist nicht mehr zulässig.

Der Logger muss IGC-zugelassen sein! Das Kollisionswarngerät FLARM kann nur in der vom IGC zugelassenen Baureihe für Leistungsabzeichen verwendet werden.

Aufzeichnungsintervall abhängig vom Logger-Typ und verfügbarem Speicher wählen.

Besonders mit Vereinsgeräten sollte diese Prozedur vorher geübt werden. Es sind Rekordflüge verloren gegangen, weil die Fluganmeldung im Logger den falschen Namen hatte.



Papierdokumentation erforderlich!

- Auch wenn ein GNSS-Logger benutzt wird, ist Papierdokumentation erforderlich:
 - > *Flugbescheinigung für Leistungsabzeichen*
 - > Im Downloadbereich der DAeC Webseiten:
<http://www.daec.de/se/down.php>
 - Segel- und Motorsegelflug
 - Handbuch für Sportzeugen (ganz unten)

Leistungsabzeichen Formular 2010 (GNSS – Formular)

- Der Sportzeuge bestätigt, dass Logger, Pilot und Flugzeug der Fluganmeldung entsprechen.

24

Die Flugbescheinigung hat z.Zt. einige Macken - wird voraussichtlich im April 2010 verbessert.

Da ohne Fotos, kann niemand beweisen, wann diese Flugbescheinigung ausgefüllt wurde...



Dokumentation: vor dem Flug

- Eingaben auf Papier (Flugbescheinigung):
 - > Datum des Fluges,
 - > Pilotenname,
 - > Verein,
 - > Segelflugzeugmuster, Kennzeichen und/oder WBK,
 - > Wegpunkte mit deren Reihenfolge,
 - > GNSS-Logger/Barograf Typ & Seriennummer,
 - > Unterschrift des Segelflugzeugführers,
 - > Unterschrift des Sportzeugen mit Datum und Uhrzeit.

25

Siehe SC3 Abschnitt 4.2 & 4.2.1.

Folie einfach lesen.



Dokumentation – nach dem Flug

- Logger nicht aus Segelflugzeug entfernen!
- Sportzeuge muss persönlich die IGC-Datei aus dem Logger lesen oder diesen Vorgang überwachen.
 - > Der Sportzeuge muss eine Kopie der IGC-Datei behalten; diese wird für die Auswertung verwendet.
 - > Eingabe ins DMSt.-Online / OLC allein reicht nicht.
- Flugbescheinigung für Leistungsabzeichen:
 - > Untere Hälfte ausfüllen und vom Sportzeugen unterschreiben lassen.

26

Laut Sportzeugenhandbuch muss der Sportzeuge bestätigen, dass der Logger in diesem Flugzeug war und das Auslesen der IGC-Datei entweder selbst machen oder diesen Vorgang überwachen. Der Sportzeuge behält die erste Kopie dieser Datei und reicht sie selbst bei der Auswertungsstelle ein.

Der Pilot kann natürlich die IGC-Datei kopieren und ins DMSt.-Online Portal eingeben.



Streckenflugplanung

- Grenzen des Höhenverlustes:
 - > Bei Distanzflügen von 100 km oder weniger macht ein Höhenverlust von mehr als 1% der Länge des Kurses die Segelflugleistung **ungültig**.
 - > Bei Distanzflügen über 100 km, in denen der Höhenverlust mehr als 1.000 m beträgt, muss eine Höhenstrafe von der Länge des Kurses abgezogen werden, um die offizielle Distanz zu erhalten.

27

Folie einfach lesen.



Streckenflugplanung

- Maximal 3 Wendepunkte und 4 Schenkel.
- Müssen nicht der angemeldeten Reihenfolge angefliegen werden.
 - > Wäre aber für NAV-Systeme am einfachsten.
- Die WENDEPUNKTE müssen mindestens 10 km voneinander entfernt liegen, und jeder darf nur einmal angefliegen werden.
- Distanzflüge nicht zu knapp planen:
z.B. 300,2 km könnte problematisch werden.

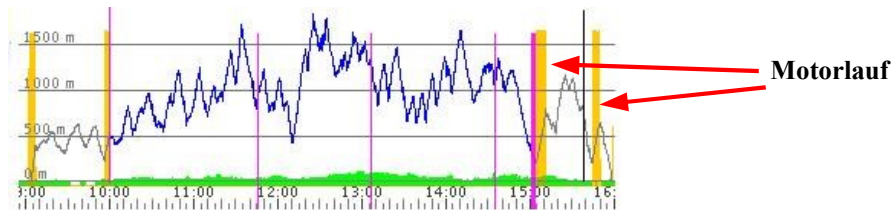
28

Folie einfach lesen.



Segelflugzeuge mit Hilfstriebwerk

- Der Motor darf nicht während der Segelflugleistung benutzt werden:
 - > Entweder Motor verplombt / nicht betriebsbereit vor dem Start ODER
 - > Antriebslaufzeitschreiber am Barografen oder GNSS-Logger (ENL = Environmental Noise Level).
- Ein Motorlauf vor dem Abflug ist NICHT erforderlich.



29

Exact File Name

19-Mai-2010

Page 29

Siehe Sporting Code Section 3 Segelflug: 4.3.2 & 4.5.4

Verplombung usw. in der Flugbescheinigung vermerken.



Antrag auf Leistungsabzeichen

- Folgendes muss zur DMSt.-Landesauswertestelle:
 - > IGC-Datei(en),
 - > Antragsformular Leistungsabzeichen / Streckendiplom,
 - > Flugbescheinigung für Leistungsabzeichen,
 - > Einmal pro benötigten Flug
 - > Ggf. (bei Flügen ohne GNSS-Logger):
 - > Bescheinigung über den Streckenflug,
 - > Bescheinigung über den Höhenflug,
 - > Bescheinigung über den Dauerflug.
- Dein Vereinssegelflugreferent hilft Dir!

30

Folie einfach lesen.



Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug DMSt.

WBO Stand: März 2010



31



Gegenüber FAI-Leistungsflügen (I)

- Keine Papierdokumentation,
- Kein Sportzeuge,
- Angemeldete Flüge und freie Flüge,
 - > Bei angemeldeten Flügen müssen die Punkte in der angegebenen Reihenfolge angefliegen werden.
- Nachweis nur durch GNSS-Logger (IGC-Approved)
 - > Keine Anforderung nach Pilotenname usw.
- Upload der IGC-Datei => DMSt.-Online / OLC,
- Kann auch doppelsitzig geflogen werden.

32

Folie einfach lesen.

Obwohl korrekter Pilotenname, Flugzeugtyp usw. im Logger / Fluganmeldung nicht gefordert sind, wird empfohlen dies trotzdem richtig einzutragen.

Das Kollisionswarngerät FLARM in der nicht vom IGC zugelassenen Baureihe ist nur erlaubt für freie DMSt.-Flüge.



Gegenüber FAI-Leistungsflügen (II)

- Dokumentation der Zielpunkte:
 - > Wendepunkte nur mit 90° Sektor (kein Zylinder).
 - > Abflug- und Endpunkt mit 90° Sektor (kein 1 km Limit)
 - > ODER: Zylinder mit 1 km Radius,
 - > Der Endpunkt gilt auch als erreicht wenn der Endpunkt ein Flugplatz ist, in dessen Grenzen das Segelflugzeug landet.
- Höhendifferenz zw. Abflug- u. Endpunkt ≤ 1000 m.

33

Wendepunkte nur mit 90 Grad Sektor – dies ist die einzige Bedingung, bei der ein FAI-Leistungsflug nicht als Bonusfähiger DMSt.-Flug gilt (FAI erlaubt Zylinder für Wendepunkte).

Wenn der Pilot knapp innerhalb eines riesigen Flugplatzes landet, aber noch mehr als einen Kilometer vom Endpunkt entfernt ist, wird wohl E-Mail Kontakt zur OLC Helpline notwendig sein, um den Endpunkt als erreicht zu bestätigen.



Punkteberechnung bei der DMSt.

$$\frac{\text{Kilometer} \times 100}{\text{Flugzeugindex}} + \text{Bonus}$$

34

Folie einfach lesen.



Punkteberechnung bei der DMSt.

- Flugzeugindex: siehe DMSt. WBO

- Bonus:

	Bonus (freier Flug)	Bonus (angemeldet)
FAI Dreieck	40%	70%
DMSt. Viereck	40%	70%
Andere Flüge	0%	30%

- Melde nur wertbare Flüge an!
 - > Maximum 3 bzw. 4 Wendepunkte
- Flüge benötigen mindestens 50 Punkte.

35

Die Boni sind sowohl für flächige Flüge (Dreiecke, Vierecke) als auch für angemeldete Flüge.

Die Boni können kombiniert werden (flächig und angemeldet).

Ein Viereck kann z.Zt. nur als angemeldeter Flug geflogen werden, da die Computeroptimierung eines freien Vierecks bisher nicht realisierbar ist.

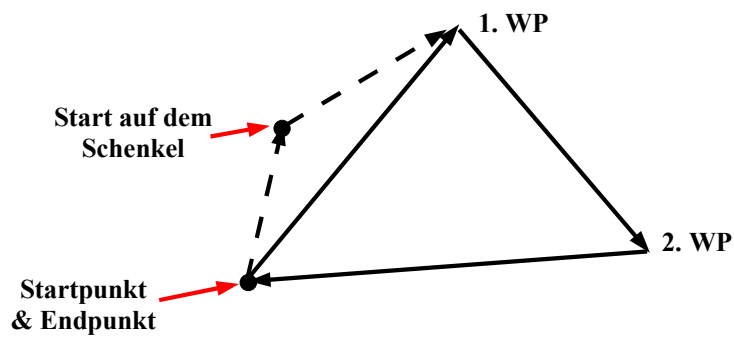
Melde nur wertbare Flüge an – nicht mehr als 4 Wendepunkte!

Flüge werden nur für die DMSt. gewertet, wenn mehr als 50 Punkte.



FAI-Dreieck (Definition)

- der kürzeste Schenkel soll mindestens 28% der Gesamtstrecke betragen.
- bei einer Wertungsstrecke von 500 km oder mehr:
 - > der kürzeste Schenkel soll mindestens 25% und der längste Schenkel höchstens 45% der Gesamtstrecke betragen.

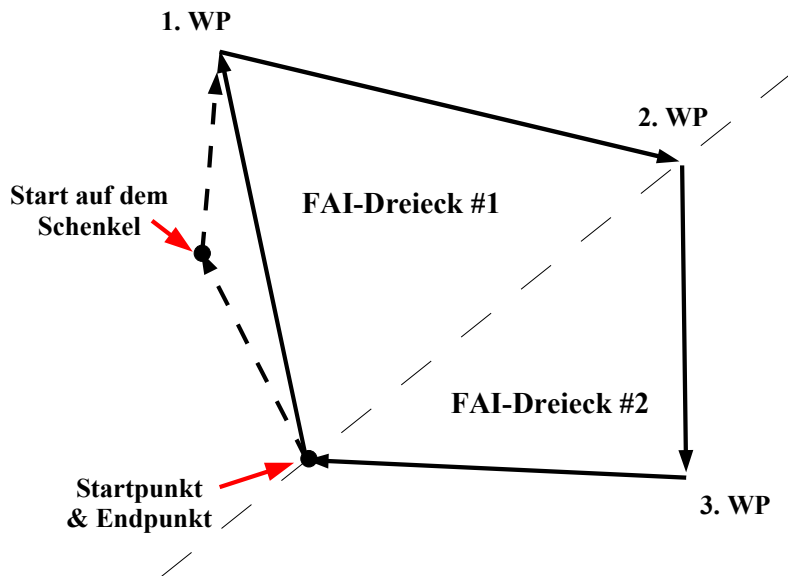


36

Folie einfach lesen.



DMSt. Viereck



37

Siehe DMSt.-WBO 4.3.2:

Die Fläche zwischen den Wendepunkten bzw. den Wendepunkten und dem Abflug-/Endpunkt durch zwei Dreiecke beschrieben werden kann, für die gilt:

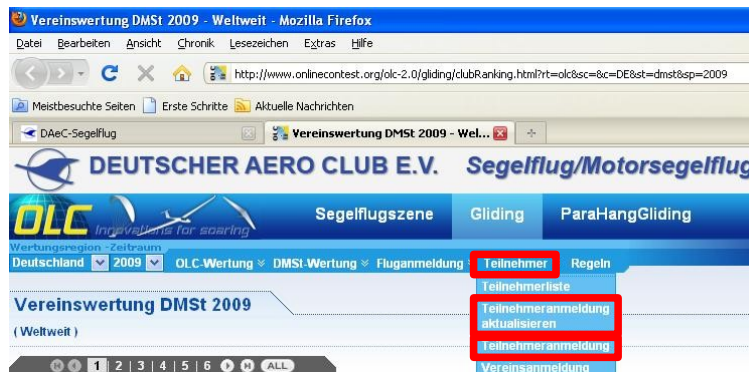
- beide Dreiecke müssen die Forderung nach 4.3.1 erfüllen,
- die Dreiecke müssen mit einem identischen Schenkel aneinander liegen,
- die Dreiecke dürfen nicht übereinander liegen.

Bei Vierecksflügen wird die Strecke zwischen den max. 4 Wendepunkten als Wertungsstrecke gewertet. Der Abflugpunkt kann dabei zwischen zwei Eckpunkten des Vierecks liegen. Abflug- und Endpunkt müssen identisch sein.



Meldeportal DMSt.-Online

- Zum Saisonanfang:
 - > Teilnehmer anmelden **ODER**
 - > Teilnehmeranmeldung kontrollieren / aktualisieren



38

Der Pilot muss aktives Mitglied in seinem Verein sein.

Ist er Mitglied in mehreren Vereinen dürfen die Flüge in einem Jahr nur für einen Verein bewertet werden (und dort muss er aktives Mitglied sein).



Meldeportal DMSt.-Online

- Fülle “*Über Dich...*” und “*OLC-Einstellungen*” aus:
 - > Name und Geburtsdatum sorgfältig eintragen
 - > *E-Mail für Rückfragen zur Wertung*:
z.B. wegen möglicher Luftraumverletzungen
 - > Wertungsverein auswählen
- Auf “*Daten speichern!*” klicken (ganz unten)

39

Folie einfach lesen.



Meldeportal DMSt. - Fluganmeldung

- IGC-Datei zuerst zum PC übertragen.
- Flüge mit Luftraumverletzungen nicht hochladen!
- Meldeportal DMSt.-Online starten
 - > Zuerst *Fluganmeldung*, dann *Direktmeldung* wählen



40



Meldeportal DMSt. - Fluganmeldung

- Name und Geburtsdatum sorgfältig eintragen.
- IGC-Datei eingeben / suchen.
- Auf “*Upload*” klicken.

1. Schritt: Teilnehmerauswahl und IGC-Datei-Upload

Vorname

Nachname

Geburtstag [dd.mm.yyyy]

IGC File:

(.jgc / .zip)

41

Nach dem Klicken auf **UPLOAD** wird die IGC-Datei übertragen. Dies kann dauern – besonders am Abend eine Supertages. Wenn es nicht klappt, versuche es am folgenden Tag (z.B. vormittags).



2. Schritt: Ergänzen einiger Details

- Eine Maske erscheint mit Barogramm und Feldern.
- Daten überprüfen und ggf. ergänzen.
- Falls die Segelflugzeiten geändert wurden, Button "*Neu laden*" neben dem Barogramm drücken.
- Im Feld "*Kommentar Pilot:*" Information über durchflogenen Luftraum eintragen (inaktiv, Genehmigung bekommen usw.).
- Auf "*Speichern*" klicken.
 - > Die Zeit bis die Wertung erscheint ist von der Serverlast abhängig.

42

Information bzgl. durchflogenen Luftraum ist für die Segelflugkommission bzw. den Ausschuss Unterer Luftraum (AUL) sehr wichtig. Es gibt Leute, die den OLC-Server nach möglichen Luftraumverletzungen durchsuchen.



Wer hilft mir?

- Im Verein:
 - > Der Segelflugreferent
 - > Erfahrene Streckenflieger
- Im Landesverband:
 - > Der DMSt.-Landesauswerter
 - > Mitglieder der Segelflugkommission

43

Folie einfach lesen.



Das Ende naht...

- Diese Präsentation wurde erstellt durch:
 - > Howard E. Mills
LSV Kreis Pinneberg e.V.
FAB-Mitglied seit 2006
- Dank für die Unterstützung an:
 - > Ross Macintyre
Chairman, IGC Sporting Code Committee
- Rückmeldungen bitte über das Referat Segelflug:
 - > DAeC, Braunschweig.

44

Folie einfach lesen.



The End.....

45