

Ausführungsbestimmungen Jugendvergleichsfliegen 2019

1. Allgemeine Hinweise

Jede_r Teilnehmer_in muss vor Beginn der Wertungsflüge einen Einweisungsstart durchführen. Bei Flugplatzansässigen Piloten_innen kann darauf verzichtet werden.

Die Bewertung wird von fünf Punktrichtern (Fluglehrer und erfahrene Scheininhaber) vorgenommen, die voneinander unabhängig Fehlerpunkte vergeben. Pro Flug wird die jeweils beste und schlechteste Wertung gestrichen. Die verbleibenden drei Ergebnisse werden addiert und in die Spalte „Fehlerpunkte“ der Meldeliste eingetragen.

Bei „Personalmangel“ genügen auch drei Punktrichter. Dann erfolgen keine Streichungen. Während des laufenden Durchgangs dürfen keine Zwischenergebnisse bekannt gemacht werden. Bei schlechtem Wetter sollte zunächst versucht werden, die Flüge zu einem anderen Zeitpunkt fortzusetzen. Gelingt das nicht, kann das Programm gekürzt werden.

Zu Beginn der Veranstaltung wählen die Teilnehmer zwei Pilotensprecher, die bei eventuellen Einsprüchen oder wichtigen Entscheidungen als Vertreter aller Piloten zu hören sind.

Wettbewerbszeitraum

Freitagnachmittag: Einweisungsflüge

Samstag: Wertungsflüge

Sonntag: eventuell Wertungsflüge und Siegerehrung

Alle Piloten haben im gesamten angegebenen Zeitraum auch Zeit! Das gleiche gilt für den Zeitraum des Bundesausscheid! Ausnahmen sind, wie immer, mit der LSJ abzusprechen.

2. Wertungsverfahren

Jede_r Teilnehmer_in soll drei Flüge durchführen. Dabei sind verschiedene Flugübungen vorzuführen. Es werden bewertet im:

1. Flug: (A) Start; (B) Seitengleitflug; (C) Ziellandung; (D) Rollübung
2. Flug: (A) Start; (B) Seitengleitflug; (C) Ziellandung; (E) Kreiswechselflug
3. Flug: (A) Start; (C) Ziellandung; (F) Kreisflug nach Schnellflug

Die Wertungsrichter bewerten die Flüge anhand nachstehender Kriterien. Die Auflistung dient als Richtlinie. Je nach Gesamteindruck und auch hier nicht aufgeführten Fehlern können die Punktrichter_innen Abzüge vornehmen. Die Gewichtung der einzelnen Kriterien innerhalb der maximal möglichen Minuspunkte bleibt ihnen vorbehalten.

Im Falle gravierender Schwächen oder undisziplinierten Verhaltens können die Punktrichter_innen eine Pilotin einen Piloten disqualifizieren. Der Start erfolgt ausschließlich an der Winde!

(A) Start: max. 15 Fehlerpunkte

Der Startaufbau erfolgt hintereinander in zwei Reihen. Sobald ein Flugzeug „Position“ meldet, kann das nächste Flugzeug starten. Folgendes Verhalten führt zu Punktabzug:

- „Kavalierstart“, Ausbrechen, fehlende Richtungskorrektur, Flügel hängen lassen
- Fehlende Richtungskorrektur im Schlepp, Vorhalten
- Steigfluglage zu steil/flach
- Ausklinken unter Zug, nicht in Normalfluglage, „Wippen“

(B) Seitengleitflug: max. 10 Fehlerpunkte

Der Veranstalter legt fest, in welche Richtungen geslippt wird. Wenn möglich sollte in beide Richtungen geslippt werden. Wichtige Beobachtungskriterien sind: Stationärer Seitengleitflug von ca. 5 Sekunden, um zu erkennen ob die Richtung eingehalten werden kann. Ein Slip mit eingefahrenen Luftbremsen ist unzweckmäßig. Entsprechende Höhenreserven sind einzuplanen. Folgendes Verhalten führt zu Punktabzug:

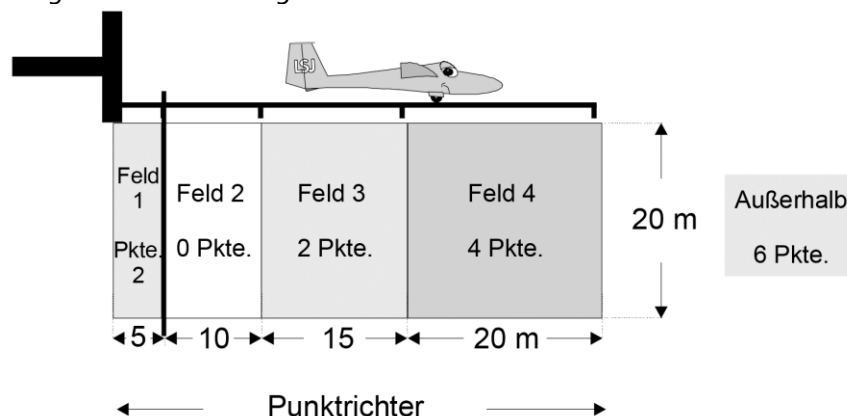
- Fehlerhaftes Einleiten (z.B. zuerst mit Seitenruder)
- Fehlender Stationärer „Slip“ (min. 5 Sek. zählen)
- Zu spät beendet (min 30 m GND = ca. 2 x Spannweite)
- Richtungskorrektur
- Kein Seitengleitflug = max. Fehlerpunkte

(C) Landung: max. 16 Fehlerpunkte

Das Aufsetzen soll nach einem harmonischen Abfangvorgang in einer sauberen Zweipunktlage mit Sporn und Rad erfolgen. Nach dem Ausrollen der Segelflugszeuge ist unmittelbar die Landefläche freizumachen. Seitliches Hinausrollen ist damit jedoch nicht gemeint!

- Die Trennlinien zählen zum nächsten Feld
- Als Merkmal für die Bewertung gilt der Sporn.
- Eine Radlandung wird als Aufsetzen hinter der folgenden Linie gewertet.

Beispiel: Radlandung in Feld 4 bedeutet Landung außerhalb der Landezone und wird mit 6 Fehlerpunkten bestraft. Die Fehlerpunkte setzen sich zusammen aus 4 Fehlerpunkten (Feld 4) plus 2 Fehlerpunkten wegen der Radlandung.



Landebewertung

- Aufsetzen in Feld 1 = 2 Fehlerpunkte
- Aufsetzen in Feld 2 = 0 Fehlerpunkte
- Aufsetzen in Feld 3 = 2 Fehlerpunkte
- Aufsetzen in Feld 4 = 4 Fehlerpunkte
- Aufsetzen außerhalb = 6 Fehlerpunkte

Den Punktrichtern bleibt es vorbehalten, bei gravierenden Landefehlern die volle Fehlerpunktzahl zu vergeben, selbst wenn die Landung im Null-Feld erfolgt sein sollte! Folgendes Verhalten führt zu Punktabzug:

- Auf die Kufe drücken, Flügel hängen lassen ohne Seitenwind
- Richtungsfehler beim Landeanflug
- Landeeinteilung
- Richtungsfehler beim Ausrollen

Nach jedem Durchgang wechseln die Punktrichter_innen die zu beobachtenden Teilnehmer_innen.

(D) Rollübung: max. 10 Fehlerpunkte

Die Rollübung soll in zwei Abschnitten geflogen werden: Im ersten Abschnitt fliegt der Pilot/die Pilotin auf die Schiedsrichter_innen zu zwecks Bewertung von Richtungshalten, Querneigungen und Gieren. Im zweiten Abschnitt (Vorbeiflug) soll das Einhalten der Längsneigung überprüft werden. Folgendes Verhalten führt zu Punktabzug:

- Richtung nicht gehalten
- Rechts und links ungleichmäßig
- Längsneigungsschwankungen
- Gierbewegungen um die Hochachse
- Querneigung geringer als 20°

(E) Kreiswechselflug: max. 10 Fehlerpunkte

Diese Übung besteht aus mindestens je einem Vollkreis rechts und links mit einer Querneigung nicht unter 30°. Nach Beendigung des ersten Kreises soll ohne Geradeausfluganteil kontinuierlich der Gegenkreis eingeleitet werden (zur Erinnerung: ein Kreis hat 360°). Folgendes Verhalten führt zu Punktabzug:

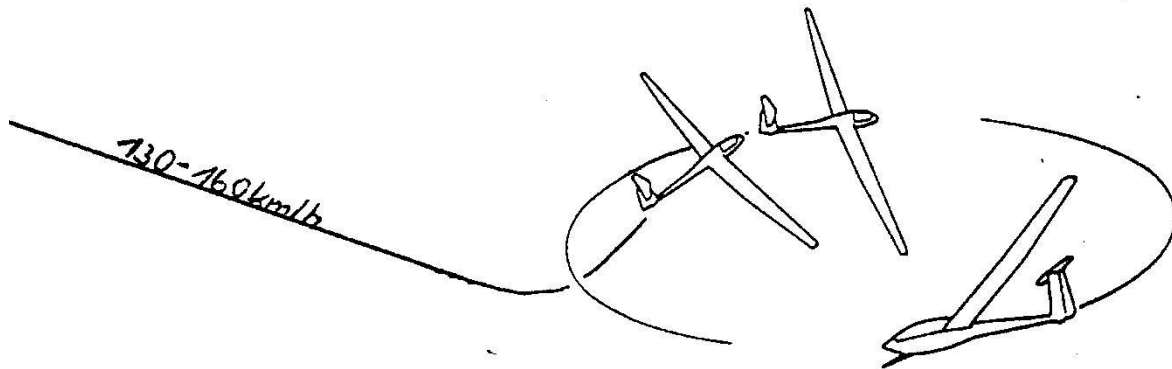
- Ungleichmäßige Drehbewegung
- Schieben/Schmieren
- Überziehen des Segelflugzeuges
- Zu spätes/frühes Beenden
- Aufbäumen beim Kurvenwechsel und Ende

(F) Kreisflug nach Schnellflug: max. 10 Fehlerpunkte

Hier sollen die Teilnehmer unter Beweis stellen, dass sie ein Segelflugzeug koordiniert um alle drei Achsen bewegen können. Das Segelflugzeug ist aus dem Schnellflug (je nach Muster ca. 130 – 160 km/h) heraus gefühlvoll in eine Steigfluglage von 20° bis 30° zu steuern. Das Einleiten der Kurve soll erst in der Steiglage erfolgen und kontinuierlich in einen stationären Kreisflug mit einer Querneigung von mindestens 30° überleiten. Bei ausreichender Höhe ist die Übung sowohl rechts- als auch linksherum zu fliegen.

Folgendes Verhalten führt zu Punktabzug:

- Abfangbogen zu eng (heftiges, abruptes Knüppelziehen)
- Richtungsfehler (kein Vollkreis)
- Steigflug zu steil/flach ($< 20^\circ$)
- Fahrt beim Einkreisen zu gering geworden
- Sackfluggefahr
- Unterschiedliche Querneigungen für Rechts- und Linkskreise



Stand August 2019