

Deutscher Hubschrauberclub e.V.



Hubschrauber Welt- und Regionalmeisterschaften Regelwerk Ausgabe 2008

Dieses Werk ist die deutsche Fassung der Regeln für Welt- und Regionalmeisterschaften der FAI – CIG, Stand vom 07. März 2008. Die Zeichnungen zu den Wettbewerben wurden im Original übernommen, weil sie meist selbsterklärend und auch mit nur geringen Englischkenntnissen zu verstehen sind.

Verantwortlicher Redakteur:
Wolfgang Perplies
Sekretär der FAI-CIG und Vorsitzender der CIG Regelkommission

Inhaltsverzeichnis

Kapitel 1 – BEWERBUNGEN

Kapitel 2 – ALLGEMEINE REGELN UND BESTIMMUNGEN

Kapitel 3 – BESTIMMUNGEN FÜR DIE ORGANISATION UND AUSTRAGUNGSORTE

Kapitel 4 – KRITERIEN FÜR DIE AUSWAHL UND ANERKENNUNG VON
SCHIEDSRICHTERN

Kapitel 5 – EINZELWETTBEWERBE

- 5.1 Wettbewerb 1 - Navigation
- 5.2. Wettbewerb 2 - Präzision
- 5.3. Wettbewerb 3
 - 5.3.1 - Fender Rigging
 - 5.3.2 - Postbote
- 5.4. Wettbewerb 4 - Slalom
- 5.5 Free-Style

Kapitel 6 – ZUSÄTZLICHE (MEDIA) WETTBEWERBE

- 6.1. Flaschen Öffnen
- 6.2 Parallel Präzision
- 6.3 Parallel Fender Rigging
- 6.4 Parallel Slalom

Kapitel 7 – PREISE UND AUSZEICHNUNGEN

ANHÄNGE

- A. Hubschraubertypen und Wettkampfgeschwindigkeiten
- B. Messgeräte und - ausstattung
- C. Erklärung über Schiedsrichterqualifikation

Hubschrauber Welt- und Regionalmeisterschaften

Kapitel 1

Bewerbungen

(die Regelungen des FAI Sporting Code – Allgemeiner Teil sind zu beachten)

1.0 ZIELE

- 1.1 Ermitteln einer Welt- oder Regionalmeister-Mannschaft, einer Welt- oder Regionalmeister-Besatzung und die Sieger einzelner Wettbewerbe.
- 1.2 Verbreitung des Hubschraubersports.
- 1.3 Steigerung der fliegerischen Fertigkeiten der Piloten
- 1.4 Verbesserung der luftsportlichen Beziehungen zwischen den teilnehmenden Ländern

2.0 ORGANISATOR

- 2.1 Die Hubschrauber Welt- und Regionalmeisterschaften werden von Nationalen Aeroclubs unter der Kontrolle der FAI –CIG und unter strikter Beachtung der Regeln und Bestimmungen des FAI Sporting Code durchgeführt.
- 2.2 Die Nationalen Aeroclubs können Teile ihrer Sporthoheit auf andere Organisationen in ihrem Lande delegieren. Das befreit den Nationalen Aeroclub jedoch nicht von seiner Verantwortung gegenüber der FAI.

3.0 BEWERBUNG

- 3.1 Eine Bewerbung zur Durchführung einer Hubschrauber Welt- oder Regionalmeisterschaft muß zur Berücksichtigung bei einer CIG Jahrestagung mindestens 2 Jahre vor dem vorgesehenen Datum eingereicht werden.
- 3.2 Ein Entwurf muß dem CIG Büro mindestens 3 Monate vor der Jahrestagung zugestellt werden.

4.0 INHALTE EINER BEWERBUNG

- 4.1 Eine Bewerbung muß beinhalten:
 - die Bezeichnung des Organisators und weiterer beteiligter Organisationen.
 - den voraussichtlichen Zeitraum der Meisterschaft.
 - den Ort der vorgesehenen Meisterschaft.
 - Ausführliche Karten der Wettbewerbsgegend.
 - durchschnittliche örtliche Wetterbedingungen des Austragungsortes.
 - Luftraumbeschränkungen.
 - Eigentümlichkeiten des Austragungsortes.
 - erforderliche Versicherungen
 - Angaben über das Startgeld und was dadurch abgedeckt wird.
 - Hotel- und Verpflegungsinformationen
 - eine Bestätigung, dass alle Nationalen Aeroclubs eingeladen werden. Das bedeutet, dass in erster Linie schriftliche Einladungen an die Nationalen Aeroclubs versandt werden.
 - Hinweise über Hubschraubercharter und nationale Lizenzbestimmungen.
 - Hinweise über die Anreise.

5.0. FAI-CIG ABKOMMEN MIT DEM VERANSTALTER

- 5.1. Jede Bewerbung muss mit einem unterzeichneten Veranstalter-Abkommen eingereicht werden. Eine Bewerbung ohne unterschriebenes Veranstalter-Abkommen kann nicht berücksichtigt werden. Die Bewerbungsunterlagen eines nicht erfolgreichen Antragstellers werden unverzüglich zurückgereicht.
- 5.2. Bei der Annahme einer Bewerbung werden die FAI und CIG das Veranstalter-Abkommen umgehend unterzeichnen. Kopien werden bei der FAI, der CIG und dem berücksichtigten Nationalen Aeroclub hinterlegt.
- 5.3. Die CIG kann ihr Büro bevollmächtigen, alle vereinbarten Zwischenergebnisse abzuklären.

6.0. FÜHRUNGSPERSONAL

- 6.1. Ein erfolgreicher Bewerber kann mit dem Zeitpunkt der Bewerbungsannahme diejenigen Führungskräfte der Meisterschaft vorschlagen, die durch die CIG bestimmt werden. Auswechselungen / Änderungen können zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Hubschrauber Welt- und Regionalmeisterschaften

Kapitel 2

Allgemeine Regeln und Bestimmungen

(die Regelungen des FAI Sporting Code – Allgemeiner Teil sind zu beachten)

1.0. TEILNEHMER

- 1.1. Teilnahmeberechtigt bei Welt- oder Regionalmeisterschaften sind Mannschaften und Einzelbesetzungen aller Nationaler Aeroclubs, die Mitglieder der FAI sind. Die Delegation jeden Landes kann aus dem Delegationsleiter, Mannschaftsführer, FAI Schiedsrichtern und Schiedsrichter-Assistenten, Piloten und Besatzungsmitgliedern, Mechanikern und Dolmetschern bestehen. Ein Teilnehmer kann nur in einer Funktion agieren (ausser Delegationsleiter und Mannschaftsführer, die in einer Person vereinigt sein können). Jedes Land darf höchstens 10 Schiedsrichter (Schiedsrichter-Assistenten eingeschlossen) einsetzen.
- 1.2. Jedes Land kann höchstens 7 Besetzungen melden. Jede Besetzung darf um den Titel “Hubschrauber-Welt- oder Regionalmeister“ kämpfen. Eine Besetzung kann gänzlich männlich, weiblich oder gemischt geschlechtlich sein.
- 1.3. Die Delegation des ausrichtenden Landes kann über die in 1.2 festgelegte Anzahl noch 3 zusätzliche Besetzungen enthalten, die um den Einzeltitel kämpfen dürfen.
- 1.4. Zusätzlich zu der in 1.2 und 1.3 erwähnten Anzahl dürfen noch bis zu 3 Damenbesetzungen gemeldet werden. Für den Fall, dass mehr als 3 Länder mit weiblichen Besetzungen teilnehmen, wird ein „Welt- oder Regional Damenmeistertitel“ verliehen.
- 1.5. Jede Nationalmannschaft besteht aus mindestens 3 und höchstens 5 Besetzungen. Die Besetzungen dieser Mannschaften müssen spätestens 12 Stunden vor dem Meisterschaftsbeginn benannt und veröffentlicht sein. Ihre Ergebnisse zählen sowohl für die Länderwertung als auch für die Einzelwertung. Zusätzlich zu den Regelungen der Punkte 1.2, 1.3 und 1.4 darf eine Delegation eine beliebige Anzahl von Piloten enthalten, die nur im Wettbewerb Nr. 5.5 (Free- Style) antreten.
- 1.6. Der amtierende Weltmeister und die Damenmeister der letzten Weltmeisterschaft haben das Recht, ihre Titel zu verteidigen. Sie zählen als zusätzliche Besetzungen nicht zu den in 1.2 bis 1.4 aufgeführten zahlenmässigen Beschränkungen.
- 1.7. Jedes Besatzungsmitglied muss im Besitz einer gültigen FAI Sport Lizenz sein, die vom eigenen Nationalen Aeroclub ausgestellt sein muss.
- 1.8. Ein Nationaler Aeroclub, der nicht die erforderlichen 3 Besetzungen für eine Mannschaftwertung melden kann, darf nur Einzelbesetzungen melden.
- 1.9. Die Besetzungen müssen in allen Wettbewerben 1 bis 4 der Meisterschaft starten. Als Teilnahme gilt das Passieren der Startlinie.

- 1.10. Der Leiter der Meisterschaft kann einer Änderung innerhalb der Besatzungen einer Nationalmannschaft zustimmen. Später als 6 Stunden vor dem ersten Wettbewerbsflug ist eine Änderung nicht mehr zulässig. Die Änderung muss rechtzeitig veröffentlicht werden. Der Leiter der Meisterschaft kann im Falle eines technischen Versagens eines Hubschraubers vor der Meisterschaft oder vor jedem Wettbewerb der Besatzung erlauben, einen anderen Hubschrauber zu fliegen.

2.0. HUBSCHRAUBERMUSTER; LIZENZEN UND DOKUMENTATION

- 2.1. Alle Hubschrauber, die über genügend Eigenschaften und Leistungsfähigkeit verfügen, sämtliche Wettbewerbe der Welt- und Regionalmeisterschaften ausführen zu können, dürfen an der Meisterschaft teilnehmen. Bei Zweifeln wird das Flughandbuch als maßgebend herangezogen. Eine Besatzung besteht aus 2 Personen, außer das Flughandbuch fordert mindestens 3 Personen als Besatzung des Hubschraubermusters. In diesem Fall muß die Besatzung es einem Schiedsrichter ermöglichen, die Tätigkeiten der dritten Person im Hubschrauber zu verfolgen.
- 2.2. Ein gültiges Lufttüchtigkeitszeugnis oder ein gleichwertiges Dokument und eine Registrierungsbestätigung, die jeweils von den entsprechenden Behörden ausgestellt sind, müssen dem Veranstalter für jeden teilnehmenden Hubschrauber vorgelegt werden.
- 2.3. Die Piloten müssen im Besitz einer gültigen Lizenz, komplettiert mit ärztlichem Tauglichkeitszeugnis sein.

3.0. VERSICHERUNGEN

- 3.1 Für jeden teilnehmenden Hubschrauber ist eine Haftpflichtversicherung in Höhe von mindestens 2.000.000,- Schweizer Franken (oder Äquivalent) für die Dauer der Meisterschaft und für die Flüge über fremdes Gebiet zum Austragungsort vorgeschrieben. Die persönlichen Versicherungen für die Piloten und die Versicherungen für die Hubschrauber selbst, müssen national abgedeckt sein. Alle Delegationsmitglieder müssen über eine eigene Krankenversicherung verfügen. Kopien der Versicherungsscheine mit englischer Übersetzung bezüglich der Gültigkeit müssen von jedem Wettbewerbsteilnehmer vorgelegt werden.
- 3.2 Nationale Regulierungsbehörden können höhere Pflichtgrenzen haben. In dem Fall wird die Pflichtgrenze aus Punkt 3.1 bis auf die national gültigen Erfordernisse angepasst. Die Summe darf auf keinen Fall niedriger sein als in Punkt 3.1 festgelegt.

4.0. MELDUNGEN; STARTGELDER UND GEBÜHREN

- 4.1. Eine Meldung wird nur auf dem offiziellen Meldeformular bis zum festgelegten Meldeschluss entgegengenommen. Verspätete Meldungen können nach Entscheidung des Veranstalters akzeptiert werden, wenn ein triftiger Grund vorliegt.
- 4.2. Das offizielle Meldeformular kann dem Veranstalter per Post, eMail oder Fax übermittelt werden.

- 4.3. Die Höhe des Startgeldes wird durch den Veranstalter errechnet und durch die FAI-CIG bestätigt. Das Startgeld deckt für alle Delegationsmitglieder die Kosten für die Übernachtung in Doppelzimmern und die Verpflegung, die Kosten der Wettbewerbe und Veranstaltungen sowie den Transfer für die Dauer der Meisterschaft ab. Für teilnehmende Besatzungen sollte das Startgeld erhöht sein.
- 4.4 Das Startgeld soll 2 Monate vor der Meisterschaft gezahlt sein. Spätere Zahlungen können nach Entscheidung des Veranstalters akzeptiert werden.
- 4.5 Die Startgelder werden zurück erstattet, wenn die Welt- oder Regionalmeisterschaft nicht stattfindet.
- 4.6 Wenn eine Delegation zur Meisterschaft mit unvollständiger oder fehlender Dokumentation anreist, wird das Startgeld nicht zurück erstattet.
- 4.7 Das Startgeld schließt keine persönlichen Ausgaben ein.
- 4.8 Der Veranstalter informiert alle teilnehmenden Nationalen Aeroclubs in einem Vorab-Bulletin über nachfolgende Einzelheiten:
 - Höhe des Startgeldes für Besatzungen, Delegationsmitglieder, Schiedsrichter und zusätzliches Personal
 - Zusatzkosten für Einzelzimmer
 - Bankdaten für die Zahlung der Startgelder
 - Daten und Ablauf der Meisterschaft
 - Einzelheiten über Check-in, Eingangsbriefing und vorgesehene Programm
- 4.9 Der Veranstalter zahlt auf das Konto der FAI-CIG die Genehmigungsgebühr in Höhe von 50 Schweizer Franken pro Teilnehmer, das sind Piloten, Co-Piloten und alle Delegationsmitglieder unter Einschluß der Unterstützer, ausgenommen die Schiedsrichter. Die Zahlung muß mindestens 30 Tage vor Beginn der Meisterschaft bei der FAI eingehen.
- 4.10 Ausstehende Gebühren, die durch verspätete Anmeldungen bedingt sind, müssen an den Präsidenten der FAI-CIG oder den Präsidenten der Jury vor Beginn der Meisterschaft gezahlt werden. Jede Überzahlung der Gebühren wird dem Veranstalter innerhalb 30 Tagen nach Ende der Meisterschaft und der Veröffentlichung der Ergebnisse zurück erstattet.
- 4.11 Im Falle einer unterbliebenen Zahlung oder bei Unstimmigkeiten wird der CIG Präsident zusammen mit der Internationalen Jury über eine Teilzahlung entscheiden, die vor Beginn der Meisterschaft zu leisten ist. Die FAI-CIG wird diese Entscheidung bei der nächsten Jahrestagung ratifizieren. Die Meisterschaft kann nicht beginnen, bevor eine solche Zahlung nicht erfolgt ist.

5.0. PROGRAMM DER WETTBEWERBE

- 5.1. Die Teilnehmer müssen auf folgende Pflichtwettbewerbe vorbereitet sein:
- Wettbewerb 1: Navigation
 - Wettbewerb 2: Präzision
 - Wettbewerb 3: Fender Rigging oder Postbote
 - Wettbewerb 4: Slalom

Der Wettbewerb 5 ist optional. Er zählt nicht zur Meisterschaft. Die Media-Wettbewerbe sind ebenfalls optional und zählen nicht zum Gesamtergebnis der Meisterschaft.

- 5.2. Die Reihenfolge der Meisterschaftswettbewerbe wird beim Eingangsbriefing bekannt gegeben.
- 5.3. Die Abfolge der Flüge (Startliste) wird vom Leiter der Meisterschaft jeweils am vorhergehenden Tag bekannt gegeben und beim täglichen Briefing bestätigt. Die Startreihenfolge wird unter Berücksichtigung folgender Faktoren festgelegt:
- Maximierung des zeitlichen Abstands bei den Hubschraubern, die sich mehrere Besatzungen im Wettbewerb Nr.1 teilen
 - Vermeidung unnötiger Gewichtsänderungen bei Hubschraubern, die sich mehrere Besatzungen im Wettbewerb Nr. 2 teilen
 - Beachtung von Fluggeschwindigkeiten der Hubschrauber, um ein Überholen oder Zusammenkommen beim Wettbewerb Nr. 1 auszuschließen
 - Maximierung des zeitlichen Abstandes zwischen Hubschraubern einer Nationalmannschaft, um zu verhindern, daß im Wettbewerb Nr.1 zwei Besatzungen einer Mannschaft gleichzeitig in der Luft sind
 - Vermeiden einer gleichen Startreihenfolge bei den einzelnen Wettbewerben

6.0. FLUGSICHERHEIT

- 6.1. Der Veranstalter muß einen "Sicherheitsbeauftragten" ernennen. Dieser hat den Leiter der Meisterschaften bei der Überwachung der Flüge und Einhaltung der Flugsicherheitsbestimmungen zu unterstützen.
- 6.2. Dem Sicherheitsbeauftragten müssen außer den nationalen Vorschriften auch die betreffenden FAI Empfehlungen zur Verfügung gestellt werden.
- 6.3. Während der Meisterschaften haben alle Wettbewerbsteilnehmer die gültigen Luftverkehrsregeln und spezielle Vorschriften des Gastgeberlandes zu beachten und zu befolgen. Der Veranstalter hat alle teilnehmenden Delegationen mit den entsprechenden Vorschriften, Dokumenten und gültigen NOTAMS für das Meisterschaftsgebiet zu versorgen. Jeder Verstoß gegen die gültigen Flug- oder Sicherheitsvorschriften kann zu einem Ausschluss der Besatzung von der Meisterschaft führen. Der Veranstalter kann keine Verantwortung für Verstöße gegen die Flugsicherheit durch Wettbewerbsteilnehmer oder andere übernehmen.

- 6.4. Ein Wettbewerbsteilnehmer, der Drogen, Alkohol oder Medikamente eingenommen hat oder unter einer Krankheit oder Verletzung leidet, die seine Lizenz oder Versicherung hinfällig werden lassen oder in anderer Weise seine Leistungsfähigkeit beeinträchtigen, hat den Leiter der Meisterschaften vor dem Flugdienst darüber zu informieren.
- 6.5. Das Personal, das sich während der Flüge im Wettbewerbsgebiet aufhält, muss eindeutig gekennzeichnet sein. Es müssen alle Sicherheitsvorkehrungen getroffen werden, um gefährliche Situationen im Nahbereich von Hubschraubern zu vermeiden und eine Fremdkörperbeschädigung an den Hubschraubern oder beim Personal zu verhindern.
- 6.6. Mannschaftsführer und alle Personen, die nicht zum Schiedsrichterdienst gehören, haben während der Flüge keinen Zutritt zum Wettbewerbsgebiet. Pressevertreter und VIP – Besucher dürfen sich im Wettbewerbsgebiet während der Flüge nur aufhalten, wenn sie ständig durch eingewiesenes Personal des Veranstalters geführt und überwacht werden und sich in speziell gekennzeichneten Bereichen aufhalten, die vorher vom Chefschiedsrichter festgelegt wurden.
- 6.7. Bei bestimmten Wetterbedingungen oder aus Sicherheitsgründen können der Präsident der Jury und/oder der Chefschiedsrichter beim Wettbewerb Nr.1 die Länge der Strecke, die Ausmaße des Suchgebietes und die Position der Abwurfzone abändern.
- 6.8. Pflichtüberflugpunkte (MFO) müssen am Boden klar erkennbar sein und ihre Lage und Position den Besatzungen vor dem ersten Wettbewerb bekannt gegeben werden. MFO-Punkte sind kein Bestandteil der Wettbewerbsstrecke, werden aber für die Koordination zu einer zwingenden Streckenführung durch den Veranstalter festgelegt.

7.0. GREMIEN DER WELT- ODER REGIONALMEISTERSCHAFTEN

- 7.1. Die Internationale Jury ist für die Behandlung von Protesten zuständig. Sie überwacht die Meisterschaften gemäß FAI Sporting Code, Allgemeiner Teil.
 - Die Internationale Jury besteht aus dem Präsidenten und 2 weiteren Mitgliedern, die aus verschiedenen Ländern stammen und Mitglieder der CIG sein müssen.
 - Die Internationale Jury wird durch die FAI-CIG berufen. Kein Jurymitglied darf in irgendeiner Weise mit seiner Nationalmannschaft oder Besatzungen verbunden sein oder an der Führung seiner Nationalmannschaft während der Meisterschaften beteiligt sein. Die Reisekosten und Startgelder für die Jurymitglieder werden vom Veranstalter übernommen.
 - Die Jury interpretiert die Regeln und beurteilt Entscheidungen und Ergebnisse gemäß des Sporting Code der FAI.
 - Die Jury überwacht die Meisterschaften und informiert den Leiter der Meisterschaften über Fehler und Versäumnisse, die zu Protesten führen können.
 - Der Präsident der Jury ist ebenfalls Mitglied der CIG. In dieser Eigenschaft ist er dafür verantwortlich, die Variablen der Wettbewerbe 2, 3 und 4 festzulegen und hat zu entscheiden, welcher Teilwettbewerb als Wettbewerb Nr.3 (Fender oder Postbote) geflogen wird. Der Präsident der Jury kann den Leiter der Meisterschaften bis zu 3 Tage

vor dem Eröffnungstag über die Einzelheiten der Wettbewerbe 2, 3 und 4 informieren. Der Leiter der Meisterschaften hat sicherzustellen, dass diese Einzelheiten nicht vor dem Eröffnungstag bekannt werden.

- Alle Mitglieder der Internationalen Jury müssen während der Wettbewerbsflüge im Wettbewerbsgebiet anwesend sein. Der Präsident der Jury wird stets seinen Aufenthaltsort bekannt geben, um Proteste in angemessener Zeit entgegennehmen zu können. Im Falle eines Protestes wird die Jury so schnell wie möglich zusammentreten, kann ihre Beratungen aber auf einen günstigeren Zeitpunkt während der Meisterschaft verschieben.

7.2. Der Chefschiedsrichter und der Stellvertreter des Chefschiedsrichters werden durch die FAI – CIG ernannt. Entweder der Chefschiedsrichter oder sein Stellvertreter müssen während der Wettbewerbsflüge auf dem Wettbewerbsgelände ständig anwesend sein. Sie sind dafür verantwortlich, alle erforderlichen Tätigkeiten und Aufgaben der Internationalen Schiedsrichter und Schiedsrichter-Assistenten zu organisieren und die Ergebnisse dem Leiter der Meisterschaften zu übermitteln. Sie haben außerdem Einsprüche zu behandeln, die sich gegen Regeln oder Wertungen richten. Der Veranstalter übernimmt die Kosten der Übernachtung und vertretbare Reisekosten für den Chefschiedsrichter und seinen Stellvertreter.

7.3. Der Leiter der Meisterschaften wird durch den Veranstalter bestimmt und durch die FAI-CIG bestätigt. Er trägt die volle Verantwortung für die Organisation der Meisterschaften und den reibungslosen Ablauf, die zeitliche Organisation und Sicherheit der Flüge auf dem Wettbewerbsgelände.

- Vor dem Beginn der Meisterschaften hat er die Mannschaftsführer der Delegationen, die Mitglieder der Internationalen Jury und die Schiedsrichter über die Flugbedingungen für das Meisterschaftsprogramm und andere Probleme zu unterrichten, die durch die Auslegung der Allgemeinen Regeln entstehen können.
- Gemäß Kapitel 5 des Allgemeinen Teils des FAI Sporting Code kann der Leiter der Meisterschaften einen Teilnehmer aus den nachfolgenden Gründen disqualifizieren:
 - Unsicheres Fliegen oder Luftraumverletzung
 - Weigerung, sich an die Entscheidung der Technischen Kommission zu halten
 - Wiederholte schwere Verletzung der Wettbewerbsregeln
 - Gebrauch verbotener Ausrüstung, Einnahme von Drogen oder Alkohol

Im Falle einer Disqualifikation wird das Startgeld nicht erstattet. Die FAI Sportlizenz wird eingezogen und mit einer entsprechenden Meldung an den Nationalen Aeroclub zurück gesandt.

7.4. Eine Technische Kommission wird aus 3 bis 5 Ingenieuren und Mechanikern gebildet, die vom Veranstalter ausgewählt werden. Diese Gruppe ist dem Leiter der Meisterschaften für die Kontrolle der erforderlichen Dokumente und der Hubschrauber verantwortlich.

Die Technische Kommission hat alle Hubschrauber zu kontrollieren und alle Instrumente und Geräte zu versiegeln, die den Piloten beim Fliegen des Hubschraubers unterstützen können und ihm einen unfairen Vorteil gegenüber den anderen Teilnehmern verschaffen können.

Ein Teilnehmer, der solche Siegel entfernt, wird von der Meisterschaft disqualifiziert.

- 7.5 Der Sicherheitsbeauftragte hat bei allen Flügen ständig anwesend zu sein. Bei den Wettbewerben 2 bis 6 einschließlich muß er sich auf dem Wettbewerbsgelände aufhalten. Im Falle eines faktischen gefährlichen Vorfalls muß er unverzüglich den Chefschiedsrichter, den Leiter der Meisterschaften oder die Jury informieren.
- 7.6 Der Präsident der Jury oder ein anderes festgelegtes Mitglied der Jury, der Chefschiedsrichter oder sein Stellvertreter müssen wenigstens 3 Tage vor Beginn der Meisterschaften vor Ort sein, um sicherzustellen, daß der Veranstalter entsprechend den Regeln alle Einzelheiten für die Meisterschaft vorbereitet hat.

8.0 SCHIEDSRICHTERWESEN

- 8.1. Die Wertungen während der Meisterschaften werden durch einen Internationalen Ausschuss von Schiedsrichtern vorgenommen, dessen Mitglieder von der FAI-CIG bestätigt sind und den Anforderungen gemäß Kapitel 4 genügen müssen.
- 8.2. Alle teilnehmenden Nationalen Aeroclubs haben das Recht, im Schiedsrichterausschuß durch Internationale Schiedsrichter vertreten zu sein.
- 8.3. Der Schiedsrichterausschuß besteht aus:
- einem Chefschiedsrichter
 - dem Stellvertreter des Chefschiedsrichters
 - Internationalen Schiedsrichtern
 - Schiedsrichter-Assistenten
- 8.4. Schiedsrichter-Assistenten werden durch die teilnehmenden Nationalen Aeroclubs benannt und müssen mit der CIG vor Beginn der Meisterschaft abgestimmt sein. Schiedsrichter-Assistenten können alle Aufgaben übernehmen die keine subjektive Bewertung beinhalten. Zu ihren Tätigkeiten gehören Zeitnahme, Feststellungen von Grenzlinienverletzungen sowie Aufgaben an den Vorbereitungs- und Startlinien und alle Aufgaben, die ihnen der Chefschiedsrichter oder sein Stellvertreter unter Beachtung der grundlegenden Einschränkungen zuweisen. Erfahrungen als Schiedsrichter-Assistent bei nationalen oder internationalen Meisterschaften sollen durch die Nationalen Aeroclubs nachgewiesen werden, wenn der Status eines Internationalen Schiedsrichters verliehen werden soll.
- 8.5. Unter außergewöhnlichen Umständen während der Meisterschaft kann der Chefschiedsrichter einem Wechsel im Schiedsrichterausschuß zustimmen.
- 8.6. Die Schiedsrichter und Schiedsrichter-Assistenten werden durch den Chefschiedsrichter oder seinen Stellvertreter an solchen Stellen platziert, die zur Beobachtung und Wertung der Wettbewerbsflüge geeignet sind. Das schließt auch die Platzauswahl für den Einsatz technischer Hilfsmittel ein, wie sie durch die Schiedsrichtereinteilung und Festlegungen beim Briefing bekanntgegeben wurden. An einer Schiedsrichterposition dürfen sich höchstens 3 FAI Schiedsrichter oder Assistenten befinden. Jeder Schiedsrichter muß aus einem anderen Land kommen und sie müssen zwecks Verständigung zu einer gemeinschaftlichen Sprache fähig sein.

- 8.7. Die Wertungsbögen der Schiedsrichter können während eines Wettbewerbs zwischenzeitlich eingesammelt werden. Unmittelbar nach Ende eines Wettbewerbs und Abschluß der Wertungen der Schiedsrichter müssen die Wertungsbögen dem Chefschiedsrichter oder seinem Stellvertreter übergeben werden.
- 8.8 Wenn ein Schiedsrichter die Verletzung von FAI-Vorschriften oder der Wettbewerbsregeln erkennt und er genügend Beweise dafür hat oder wenn er mit den Wertungen der anderen Schiedsrichter an seiner Position nicht einverstanden ist, hat er auf dem Wertungsbogen entsprechende Anmerkungen zu machen und den Umstand unverzüglich dem Chefschiedsrichter oder seinem Stellvertreter zur Kenntnis zu bringen.
- 8.9 Wenn ein FAI Schiedsrichter in den vorläufigen Ergebnissen erkennt, dass für seine Schiedsrichterposition ein Fehler vorliegt, muß er dieses dem Chefschiedsrichter sofort mitteilen. Der Chefschiedsrichter wird diesen Umstand zusammen mit dem Leiter der Meisterschaft und dem Auswertepersonal klären. Der Chefschiedsrichter wird den Schiedsrichter über das Ergebnis informieren.
- 8.10 Die Beratungen im Schiedsrichterausschuss und der Internationalen Jury sind vertraulich. Diskussionen darüber mit Delegations- oder Besatzungsmitgliedern finden nicht statt.
- 8.11 Der Chefschiedsrichter kann einen Schiedsrichter suspendieren, wenn er/sie die nötigen Pflichten verletzt. Der Nationale Aeroclub wird darüber einen Bericht erhalten.
- 8.12 Vor Beginn der Meisterschaften hat der Chefschiedsrichter eine Einsatzbesprechung durchzuführen, bei der die Teilnahme für alle Schiedsrichter und Schiedsrichter-Assistenten Pflicht ist. Diese Besprechung hat am Tag vor dem ersten fliegerischen Einzelwettbewerb der Meisterschaft zu einem vom Chefschiedsrichter festgelegten Zeitpunkt stattzufinden.
- 8.13 Kein Schiedsrichter darf bei Briefings Fragen zur Regelauslegung stellen, wenn teilnehmende Besatzungen anwesend sind.

9.0 ERMITTLUNG VON WELT- ODER REGIONALMEISTERN

- 9.1 “Mannschaftsweltmeister” werden die besten 3 Besatzungen einer Nationalmannschaft, die die höchste Punktzahl im Vergleich mit allen anderen Gruppen von 3 Besatzungen aus anderen Ländern haben.
- 9.2 “Weltmeister” wird die Besatzung mit der höchsten Wertung im Vergleich mit allen anderen Besatzungen.
“Damenmeister” wird die Damenbesatzung mit der höchsten Wertung von allen anderen Damenbesatzungen.
- 9.3 Die Meister der Teilwettbewerbe in den Wettbewerben 1, 2 ,3 und 4 werden durch die in diesen Wettbewerben erreichten höchsten Punktzahlen ermittelt.

- 9.4 Der Meister im Wettbewerb 5 wird durch die höchste Punktzahl in diesem Wettbewerb ermittelt.
- 9.5 Es gibt einen Preis für den Piloten, der weniger als 250 Gesamtflugstunden und den höchsten Gesamtpunktstand hat. Er erhält den Titel "Bester Anfängerpilot"
- 9.6 Der Veranstalter ist für die Beschaffung der FAI Medaillen und Urkunden verantwortlich.

10.0 EINSPRÜCHE UND PROTESTE

- 10.1 Der Zweck eines Einspruchs ist es, eine Korrektur ohne Einlegung eines Protestes zu erreichen.
- 10.2 Ein Wettbewerbsteilnehmer oder eine Mannschaft, die mit irgendeiner Angelegenheit während der Meisterschaft unzufrieden ist, soll erst den betreffenden Verantwortlichen um Hilfe zur Abstellung des Mangels bitten. Besteht danach die Unzufriedenheit weiterhin, sollte unverzüglich über den Mannschaftsführer ein Einspruch in schriftlicher Form beim Leiter der Meisterschaften oder einer dafür extra benannten Person eingelegt werden. Alle Angelegenheiten, die das Schiedsrichterwesen betreffen, werden vom Leiter der Meisterschaften an den Chefschiedsrichter zur Entscheidung weitergeleitet. Wenn die Untersuchungsergebnisse den Wettbewerbsteilnehmer nicht befriedigen, kann sein Mannschaftsführer einen Protest einlegen.
- 10.3 Ein Einspruch kann nur innerhalb von 2 Stunden nach dem offiziellen Aushang der Vorläufigen Ergebnisse eingereicht werden. Nachdem der Chefschiedsrichter eine Entscheidung über den Einspruch gefällt und diese dem entsprechenden Mannschaftsführer verkündet hat, kann ein Protest innerhalb von 2 Stunden eingereicht werden.
- 10.4 Proteste können gemäß dem FAI Sporting Code von einem Wettbewerbsteilnehmer nur über seinen Mannschaftsführer eingelegt werden. Ein Protest ist nur gegen einen Umstand zulässig, der den Wettbewerbsteilnehmer persönlich betrifft. Ein Protest muss schriftlich und in englischer Sprache mit einer Gebühr von 600,- Schweizer Franken (oder Äquivalent) beim Leiter der Meisterschaften eingereicht werden, der ihn an die Jury weiterleitet. Die hinterlegte Gebühr wird zurück erstattet, wenn dem Protest stattgegeben wird. Die Jury kann entscheiden, dass eine Gebühr ganz oder in Teilen erstattet wird, obwohl dem Protest nicht stattgegeben wurde.
- 10.5 Wenn eine Angelegenheit mehrere Besatzungen derselben Delegation betrifft, können sie einen gleichlautenden Protest mit nur einer Gebühr von 600,- Schweizer Franken einreichen. Die Gebühr wird jedoch nur zurück erstattet, wenn dem Protest für alle beteiligten Besatzungen stattgegeben wird.
- 10.6 Die Internationale Jury muss den protestierenden Wettbewerbsteilnehmer anhören und Beweise entgegen nehmen.
- 10.7 Gegen die Methode, Genauigkeit oder Gebrauch von Meßeinrichtungen, die gemäß Punkt 12.6 anerkannt sind, ist kein Einspruch oder Protest zulässig. Wertungen, die ohne Gebrauch der anerkannten Meßeinrichtungen erfolgten oder bei denen keinerlei Hilfsmittel eingesetzt wurden, fallen nicht unter diese Beschränkung.

- 10.8 Wenn ein Mannschaftsführer Kenntnis über eine ernsthafte Verletzung von FAI Vorschriften oder Meisterschaftsregeln erhält und über entsprechende Beweise verfügt, muß er das dem Chefschiedsrichter und dem Leiter der Meisterschaften zur Kenntnis bringen. Er muß seine Behauptungen durch entsprechende Beweise untermauern, ansonsten wird seine Einlassung verworfen. Wenn sich herausstellt, dass seine Behauptungen haltlos oder bewusst falsch sind, werden die FAI und der Nationale Aeroclub darüber informiert.

11.0 FÜHRUNGSKRÄFTE DER WELT- ODER REGIONALMEISTERSCHAFTEN

- 11.1 Die Führung der Meisterschaften besteht aus:

- dem Leiter der Meisterschaften
- der Jury
- dem Chefschiedsrichter
- dem Vertreter des Chefschiedsrichters

- 11.2 Die Internationale Jury, der Leiter der Meisterschaften oder Schiedsrichter dürfen keine Regeln oder Strafpunkte abändern, die von der CIG genehmigt wurden.

12.0 EINSATZVORSCHRIFTEN

- 12.1 Wettbewerbsflüge werden unter folgenden Wetterbedingungen durchgeführt:

- Wettbewerb 1 und 5: Wolkenuntergrenze mindestens 300 m über Grund und Mindestflugsicht von 2 km oder es gelten die diesbezüglichen Mindestflugbedingungen des Gastgeberlandes, wenn diese höher sind.
- Wettbewerbe 2 bis 4: Maximale Windgeschwindigkeit von 15 Knoten, es sei denn, sämtliche Mannschaftsführer entscheiden sich einstimmig während des Briefings für einen anderen Wert.
- Wettbewerb 5: Maximale Windgeschwindigkeit von 8 Knoten.

- 12.2 Für alle Wettbewerbsteilnehmer wird eine gemeinsame VHF Frequenz festgelegt. Alle anderen Frequenzen werden versiegelt. Im Notfall kann das Siegel jedoch gebrochen werden, um leichter einen Funkkontakt herzustellen.

- 12.3 Für Flüge außerhalb des Meisterschaftsprogramms werden alle Piloten über die fliegerischen Gegebenheiten in dem Meisterschaftsgebiet informiert. Alle Piloten müssen mit dem Bereich vertraut gemacht werden, in dem diese Flüge stattfinden dürfen. Karten dieses Bereichs werden allen Piloten beim ersten Briefing zugänglich gemacht.

- 12.4 Die durch die CIG auf der Jahrestagung vor der Meisterschaft genehmigten Wettbewerbskarten werden jedem teilnehmenden Nationalen Aeroclub in ausreichender Anzahl für jede Besatzung 4 Wochen vor der Meisterschaft zugestellt. Zusätzlich werden Lagepläne mit Einzeichnungen über Abstellflächen, Betankung und der Flächen

für die Wettbewerbe 2 bis 5 zusammen mit einer Liste der zugeteilten Startnummern für jedes Land übermittelt.

Die Wettbewerbskarte sollte einen Maßstab zwischen 1:200.000 bis 1:250.000 haben und im Land des Veranstalters allgemein als Fliegerkarte verwendet werden.

- 12.5 Nur die benannten Piloten dürfen während der Wettbewerbe das Steuer führen, ausgenommen sind Notfälle. Besatzungsangehörige/Co-Piloten sind von der Steuerführung während der Wettbewerbe ausgeschlossen. Ein Verstoß führt zur Disqualifikation.
- 12.6 Die Einzelheiten aller Meßeinrichtungen, die bei der Meisterschaft benutzt werden, müssen der FAI-CIG zur Genehmigung vorgestellt werden. Der Veranstalter ist dafür verantwortlich, dass diese Geräte oder ihre technische Dokumentation, Benutzer – Handbücher und Tauglichkeitsnachweise bei der vor der Meisterschaft stattfindenden Jahrestagung der CIG zur Verfügung stehen. Stoppuhren sind von dieser Bestimmung ausgenommen, jedoch nicht die Verfahren, die zur Bestimmung von Start - oder "Finishzeiten " und Längen- oder Abstandsmessungen dienen, es sei denn, sie sind bereits einmal vorher genehmigt worden.
- 12.7 Die Datenmeßgeräte, die im Anhang B aufgeführt sind, müssen ebenfalls wie in Punkt 12.6 beschrieben, der FAI-CIG zur Genehmigung vorgestellt werden.
- 12.8 Um eine gute Medienberichterstattung zu erreichen, kann es angebracht sein, dass in den Hubschraubern Fernseh- oder Filmkameras installiert werden. Diese werden nach Entscheidung des Leiters der Meisterschaft unter Beachtung der Lufttüchtigkeits- und Zulassungsbestimmungen installiert.
- 12.9 Bis zu drei Besatzungen dürfen sich einen Hubschrauber in einem Wettbewerb teilen.
- 12.10 Den einzelnen Hubschraubermustern wird eine Wettbewerbsgeschwindigkeit zugewiesen, die sich aus 80 % der empfohlenen höchsten Reisegeschwindigkeit im Geradeausflug mit zwei normalgewichtigen Personen und Treibstoff für 1,5 Stunden an Bord errechnet. Die höchste Wettbewerbsgeschwindigkeit darf nicht höher als 90 Knoten sein. Die FAI-CIG wird nach Beratung mit Fachleuten für die bekannten Hubschraubermuster die Geschwindigkeiten festlegen und in einer Liste führen. Diese Liste wird als Anhang A der Regeln gepflegt und kann sich von Zeit zu Zeit ändern.
- 12.11 Treibstoff, der normalerweise für die Meisterschaftsaufgaben benötigt wird (AVGAS 100 LL und JET A1), wird durch den Veranstalter zur Verfügung gestellt. Der Veranstalter braucht keine Öle und Schmierstoffe bereitzustellen. Falls besondere Treibstoffsorten benötigt werden, hat der Teilnehmer selbst dafür zu sorgen. Kosten für Treibstoffe, Öle und Schmierstoffe sind nicht durch das Startgeld abgedeckt.

13.0 WETTBEWERBSREGELN

- 13.1 Die Besatzungen sind selbst dafür verantwortlich, sich genügend mit den Meisterschafts- und Wettbewerbsregeln vertraut zu machen.
- 13.2 Jede Änderung im Zeitplan, die durch Wetter oder anderes bedingt ist, wird an der Informationstafel angeschlagen und beim Briefing verkündet.

- 13.3 Den Besatzungen werden für jeden Einzelwettbewerb Startzeiten vorgegeben und sie sind selbst dafür verantwortlich, rechtzeitig an der Vorbereitungsline bereit zu sein. Der Leiter der Meisterschaft kann Startzeitänderungen kurz vor oder während der Einzelwettbewerbe bekannt geben.
- 13.4 Eine verspätete Ankunft an der Vorbereitungsline (Linie P) wird mit 5 Strafpunkten je angefangene Minute bis zu einem Maximum von 25 Punkten geahndet. Nach mehr als 5 Minuten Verspätung wird der Wettbewerbsteilnehmer ans Ende des Starterfeldes gesetzt. Im Falle eines nachgewiesenen technischen Problems kann der Leiter der Meisterschaft eine Änderung der Startzeit erlauben.
- 13.5 Falls ein Wettbewerbsteilnehmer nach Überfliegen der Startlinie aus technischen Gründen, einschließlich Treibstoffmangel, seinen Flug abbricht, ist eine Wiederholung des Fluges unzulässig.
- 13.6 Wenn nicht schon anderweitig spezielle Strafpunkte vorgesehen sind, werden jegliche Verstöße gegen die Regeln mit 35 Strafpunkten belegt.
- 13.7 Der Gebrauch besonderer Ausrüstung wie z.B. Stabilisierungseinrichtungen, Autopilot und bestimmte Funknavigationshilfen ist nicht erlaubt, es sei denn, daß sie im Flughandbuch als notwendig für eine normale sichere Flugdurchführung aufgeführt sind. Radar- und Funkhöhenmesser sind für alle 4 Teilwettbewerbe der Meisterschaft nicht zugelassen. Jeder Verstoß führt zur Disqualifikation. Die Besatzungen dürfen während der Wettbewerbe keine Mobiltelefone oder andere Kommunikationsgeräte (Handfunkgeräte, Walkie-Talkies usw.) benutzen. Wenn ein solches Gerät erkanntermaßen benutzt wird, führt das zur Disqualifikation in dem betreffenden Wettbewerb. Der Gebrauch muß von mindestens 2 Offiziellen (Schiedsrichter, Schiedsrichter-Assistenten, Delegationsmitgliedern, Personal des Veranstalters), die aus unterschiedlichen Ländern stammen müssen, bestätigt werden. Diese haben darüber dem Leiter der Meisterschaft sofort Bericht zu erstatten. Das Mitführen von Mobiltelefonen oder anderen Kommunikationsgeräten durch Besatzungen während der Wettbewerbsflüge zieht 100 Strafpunkte nach sich.
- 13.8 Der Leiter der Meisterschaft wählt während der Meisterschaft Besatzungen und Hubschrauber für entsprechende Kontrollen aus.
- 13.9 Übungsflüge sind während der Meisterschaft verboten und ziehen eine Strafe von 50 Punkten Abzug je Vorkommnis nach sich. Den Wettbewerbsteilnehmern ist es erlaubt, die Höhe der Gewichte beim Anbringen im Wettbewerb Nr.2 zu überprüfen; ebenso ist es erlaubt, an der Vorbereitungsline jeweils eine volle Links- und Rechtsdrehung zur Prüfung der Leistung durchzuführen. Private Flüge dürfen nur mit ausdrücklicher Erlaubnis des Leiters der Meisterschaft durchgeführt werden.
- 13.10 Die Wettbewerbsnummer muss während der gesamten Meisterschaft klar erkennbar an der linken und rechten Seite und an der Unterseite des vorderen Teils des Hubschraubers angebracht sein. Die Mindestmaße der Nummern sind 30 mal 30 cm oder so groß wie es dem Hubschraubertyp angemessen ist. Die Nummern sind schwarz auf weißem oder gelbem Untergrund. Die Bereitstellung der Wettbewerbsnummern obliegt dem Veranstalter. Die Nummern sind von den Besatzungen vor dem ersten Wettbewerbstag anzubringen.

Der Chefschiedsrichter oder eine vom ihm bestimmte Person wird die korrekte Anbringung vor dem ersten Wettbewerb überprüfen.

- 13.11 Jeder teilnehmende Hubschrauber muß seinen nationalen Luftfahrtvorschriften entsprechen und muß mit einem VHF Funkgerät sowie einer Standardausstattung ausgerüstet sein.
- 13.12 Wird einem Wettbewerbsteilnehmer eine schwarze Flagge gezeigt, heißt dies, daß er im gerade geflogenen Einzelwettbewerb disqualifiziert wurde. "Schwarze Flaggen" sind in den Wertungsvorgaben erläutert und werden beim Briefing erklärt. Schwarze Flaggen dürfen nur von Schiedsrichtern nach Maßgabe des Chefschiedsrichters oder seines Stellvertreters oder von ihnen selbst gezeigt werden.
- 13.13 Alle Schiedsrichter und Schiedsrichter-Assistenten haben ihre eigenen Stoppuhren zur Meisterschaft mitzubringen. Schiedsrichter und Schiedsrichter-Assistenten dürfen während ihrer Tätigkeiten in den Wettbewerben keine privaten Mobiltelefone benutzen. Der Gebrauch von Mobiltelefonen oder anderen Kommunikationsmitteln durch Schiedsrichter zu irgendeinem Zeitpunkt der laufenden Wettbewerbsflüge führt unmittelbar zum Ausschluß des betreffenden Schiedsrichters aus dem Schiedsrichter-ausschuß.
- 13.14 Alle Zeiten sind mit einer Genauigkeit von Zehntel- und möglichst Hundertstelsekunde zu messen. Der Verantwortliche für die Berechnung und Zusammenstellung der Ergebnisse muss die Ergebnisse auf die nächstliegende volle Zehntelsekunde auf- oder abrunden, bevor er die Strafpunkte einträgt. Teile von 0.01 bis 0.04 einer Sekunde werden auf die letzte Zehntelsekunde abgerundet, so wie Teile von 0.05 bis 0.09 einer Sekunde auf die nächste Zehntelsekunde aufgerundet werden.
- 13.15 Alle Linien und Markierungen oder feststehende Aufbauten, wie der Slalomkurs, Aufbauten für Fender oder Postbote oder die Dachluke, müssen mindestens eine Stunde vor dem Start des ersten Teilnehmers an Ort und Stelle sein, damit sie von den Wettbewerbsteilnehmern und Offiziellen inspiziert werden können. Dem Präsidenten der Jury muss mindestens 24 Stunden vor dem ersten Start ein Plan der Flächen mit der Auslegung der Kurse übergeben werden.
- 13.16 Die vorläufigen Ergebnisse jedes Teilnehmers für die einzelnen Wettbewerbe werden spätestens 3 Stunden nach Ende der Flüge veröffentlicht. Die Detailwertungen werden so bald als möglich nach jedem Wettbewerb veröffentlicht. Die vorläufigen Ergebnisse jedes Teilwettbewerbs mit den Platzierungen der Besatzungen werden auf der Informationtafel angeschlagen. Die endgültigen Ergebnisse mit den Platzierungen werden nicht später als an dem nächsten Tag nach dem entsprechenden Wettbewerb veröffentlicht. Es ist die Aufgabe der Mannschaftsführer, sich diese Informationen zu beschaffen und an ihre Besatzungen in einem angemessenen Zeitraum weiterzugeben.

Hubschrauber Welt- und Regionalmeisterschaften

Kapitel 3

Bestimmungen für die Organisation und Austragungsorte

1.0 ALLGEMEINES

Bevor sich ein Nationaler Aeroclub für die Austragung einer Welt- oder Regionalmeisterschaft bewerben kann, muß er den nachfolgenden Anforderungen der FAI-CIG genügen können:

- 1.1 In dem Gastgeberland muss genügend Erfahrung vorhanden sein, um einen hohen Standard zu garantieren.
- 1.2 Es sollten mindestens 4 erfahrene Funktionäre eingesetzt werden, die ihr Wissen und Sachkenntnis bezüglich der Organisation von Meisterschaften einbringen können.
- 1.3 Es ist vorteilhaft, aber nicht unbedingt erforderlich, wenn der gastgebende Aeroclub gemeinschaftlich mit dem Militär oder Regierungsbehörden die Bewerbung für die Ausrichtung der Meisterschaften abgeben kann. Die FAI-CIG würde auch 2 Nationale Aeroclubs berücksichtigen, wenn sie mit Zustimmung ihrer Regierungsbehörden gemeinsam grenzüberschreitend eine Meisterschaft ausrichten möchten.
- 1.4 Der ausrichtende Aeroclub soll ein Fluggelände mit eingeschränktem Flugbetrieb zur Verfügung stellen. Ein Flugplatz mit zweisprachig geführter Flugsicherung sollte für Training und Durchführung der Meisterschaft gemieden werden.
- 1.5 Der ausrichtende Aeroclub muß der FAI-CIG gewährleisten, dass die Meisterschaft unter vertretbaren Kosten für die einzelnen Teilnehmer durchgeführt werden kann.
- 1.6 Bei der Auswahl des Austragungsortes muss der ausrichtende Aeroclub darauf achten, dass günstige und annehmbare Unterkünfte in der Nähe des Flugplatzes mit ausreichend Park- und Transfermöglichkeiten während der Meisterschaft vorhanden sind.
- 1.7 Der ausrichtende Aeroclub muss von dem Zeitpunkt des Zuschlags an ein enges Arbeitsverhältnis mit dem Präsidenten der Jury und dem Chefschiedsrichter unterhalten.
- 1.8 Der ausrichtende Aeroclub muss die nachfolgenden Regeln und Bestimmungen befolgen. Sollten Zweifel bei ihrer Interpretation aufkommen, soll der Rat des Präsidenten der Jury frühzeitig eingeholt werden.
- 1.9 Der ausrichtende Aeroclub soll keine lokalen Meisterschaften zum gleichen Zeitpunkt durchführen, außer sie werden unter den gleichen Regeln durchgeführt. Trainingszeiten auf dem Flugplatz oder in dem Navigationsgebiet sind allein für die Wettbewerbe der Meisterschaft vorzusehen; für andere Vorhaben ist dabei ein extra Zeitfenster einzurichten.
- 1.10 Das Training für Ausstellungen und Demonstrationsflüge etc. darf nicht mit dem Zeitplan für das Training für die Meisterschaft kollidieren, welches immer Vorrang hat. Ausstellungen, Flugdemonstrationen oder Vorführungen dürfen die Meisterschaftsflüge nicht beeinträchtigen.

- 1.11 Der ausrichtende Aeroclub darf Teilnehmer von außerhalb der Meisterschaft zulassen, wenn dadurch keine Beeinträchtigung der Meisterschaft zu erwarten ist. Ihre Ergebnisse erscheinen jedoch auf keiner Ergebnisliste der Meisterschaft. Ihnen werden nur ihre persönlichen Ergebnisse ausgehändigt.
- 1.12 Der ausrichtende Aeroclub hat eine ausreichende Veranstalterhaftpflicht für alle Personen abzuschließen, die aus welchen Gründen auch immer im Training oder bei der Meisterschaft in oder an der Wettbewerbsfläche tätig sein müssen. Das schließt alle Mitglieder der Jury, Schiedsrichter, Organisationspersonal, Schriftführer, Mannschaftsführer oder Besatzungen ein, die das Training beobachten.

2.0 AUSTRAGUNGSORT

- 2.1. Bei der Auswahl des Bereiches für die Meisterschaft soll besondere Aufmerksamkeit auf den verfügbaren Geländetyp gerichtet sein. Es wird ein durchschnittenes Gelände mit flachem und hügeligem Grund empfohlen, in dem es weder zu einfach noch zu schwierig ist zu navigieren.
- 2.2 Es ist vorteilhaft, wenn man den Flugplatz zur alleinigen Nutzung hat oder eine vorrangige Rolle bei den Flugbewegungen übernommen werden kann.
- 2.3 In dem Gebiet der Navigation (Wettbewerb Nr.1), wo die Wettbewerbsflüge in niedriger Höhe stattfinden, ist militärischer Tiefflug nicht akzeptabel. Der Hubschraubertiefflug, insbesondere in der Abwurf- und Suchzone soll durch entsprechende NOTAMS bekanntgemacht werden.
- 2.4 Beim Wettbewerb Nr.1 muss der gesamte Navigationskurs auf einer Karte sein.
- 2.5 Beim Wettbewerb Nr.1 sollen sich entlang der Navigationsstrecke in einem Abstand von 10 nautischen Meilen keine Überflugverbote oder Gefahrengebiete befinden. In einem Abstand von 3 nautischen Meilen um den Flugplatz herum sollen keine gefährlichen Leitungen sein. Die Leitungen müssen in der Gebietsinformation eingezeichnet sein, jedoch nicht in den Wettbewerbskarten.
- 2.6. Der Flugplatz soll eine große hindernisfreie Grasfläche haben, auf der die Meisterschaftsaufgaben durchgeführt werden können. An- und Abflüge sollten auf dem Flugplatz aus verschiedenen Richtungen möglich sein. Für alle Wettbewerbe sollten die Bewegungen vorgeplant und auf dem Boden markiert sein.
- 2.7 Bereiche mit Sitzplätzen (einfacher Standard) sollten für die Zuschauer in einer günstigen Entfernung von der Wettbewerbsfläche vorhanden sein. Für die Presse und Fernseh- und Videoteams müssen separate Einrichtungen vorhanden sein. Der Veranstalter soll ein extra Pressezentrum einrichten.
- 2.8 Der Flugplatz soll einen ganztägigen Flugsicherungsdienst haben, Feuerwehr und ein Erste Hilfe Dienst, Unterstellflächen für besondere Wartungsaufgaben und Treibstoff für Kolben- und Turbinentriebwerke müssen vorhanden sein. Wichtig ist auch eine Schnellbetankungsanlage, um einen reibungslosen Ablauf der Meisterschaft zu gewährleisten.

- 2.9. Es muß ebenfalls ein Gaststättenbetrieb für die alleinige Nutzung durch die an der Meisterschaft Beteiligten vorhanden sein. Der Veranstalter sollte gestaffelte Essenszeiten in Form eines durchgehenden Buffets organisieren.
- 2.10 Der Flugplatz sollte in nicht mehr als 20 Minuten Fahrzeit von der Unterkunft der Teilnehmer entfernt sein.
- 2.11 Der Flugplatz sollte bereits eine Woche vor der Meisterschaft zum Eingewöhnen und Training verfügbar sein. In dieser Zeit wird der Platz noch unter den örtlichen Regelungen betrieben, an die sich alle Teilnehmer zu halten haben. Wenn ein Militärflugplatz genutzt wird, muß der Veranstalter einen Ausweichflugplatz in unmittelbarer Nähe des Navigationsgebietes zur Verfügung stellen, damit in der Woche vor der Meisterschaft ein Navigations-training absolviert werden kann.
- 2.12 Eine ausführliche Beschreibung der bisherigen Wettergeschichte im Meisterschaftsgebiet muß der FAI-CIG mit der Bewerbung vorgelegt werden.
- 2.13 Besondere Aufmerksamkeit sollte auf die Lage und Größe der Briefing- und Aufenthaltsräume gelegt werden. Sie sollten nicht zur Verpflegungseinnahme genutzt werden. Ausreichend Sitzplätze für mindestens 150 Personen mit zusätzlichen Einrichtungen für Presse und Fernsehteams sollten vorhanden sein.
- 3.0 SPONSORING
- 3.1. Der ausrichtende Aeroclub ist gehalten, Sponsoren für die gesamte Meisterschaft oder einzelner Wettbewerbe zu gewinnen, um die Gesamtkosten für die Teilnehmer zu reduzieren.
- 3.2 Das Ausrichten einer Meisterschaft soll von den Nationalen Aeroclubs nicht dazu verwandt werden, Gewinne auf Kosten der Teilnehmer zu machen.
- 4.0 PRESSE UND FERNSEHEN (MEDIEN)
- 4.1. Die FAI-CIG wird bei der Beurteilung der Bewerbungen für die Austragung von Meisterschaften besondere Aufmerksamkeit auf Qualität und Umfang der vorhandenen internationalen, regionalen und lokalen Medien legen. Das ist besonders im Falle des Fernsehens wichtig.
- 4.2. Für die internationale und lokale Presse, für Fernseh- und Videoteams müssen Einrichtungen vorhanden sein. Eine breit angelegte nationale und internationale Berichterstattung ist wichtig. In einer Bewerbung soll bereits Näheres zur möglichen täglichen Berichterstattung in nationalen und internationalen Programmen enthalten sein.
- 4.3 Der Veranstalter hat entsprechende Einrichtungen für die Presse und das Fernsehen einzurichten. Das schließt geeignete Standorte auf dem Flugfeld in der Nähe der Wettbewerbsfläche ein. Fernsehteams sollten auch in die Wettbewerbsfläche, außer auf der Navigationsstrecke, begleitet werden. Ihnen können bis zu zwei weitere Teams beigegeben werden. Sie müssen die ganze Zeit über durch Personal des Veranstalters begleitet werden, das dafür zu sorgen hat, daß diese Teams in keiner Weise die Wettbewerbsflüge oder Schiedsrichter behindern oder gefährliche Situationen herbeiführen.

- 4.4 Der ausrichtende Aeroclub muß einen erfahrenen Kommentator einsetzen, der in phantasievoller und interessanter Weise ständig Informationen und Ergebnisse zum Zuschauerbereich und den Aufenthaltsort der Teilnehmer übermitteln kann.
- 4.5 Es sollen geeignete Anlagen aufgebaut sein, die die Musik während des Free- Style Wettbewerbs übertragen können. Es wäre vorteilhaft, wenn vor der Meisterschaft eine Trainingsmöglichkeit eingeräumt würde, um den Free- Style geordnet ablaufen zu lassen. Die Lautsprecher sollen so platziert sein, dass die Piloten die Musik hören können.

5.0 UNTERBRINGUNG

- 5.1 Es wäre vorteilhaft, ist aber nicht entscheidend, wenn alle Teilnehmer gemeinsam in einer Unterkunftseinrichtung untergebracht wären. Das verringert Kommunikationsprobleme und ermöglicht die Einrichtung eines zentralen Informationsstandes. Teilnehmer sollen Vorrang vor dem Gefolge haben.
- 5.2 Die Unterbringungskosten sind für die Teilnehmer besonders wichtig. Teure Hotels sind unerwünscht. Die Teilnehmer brauchen eine vernünftige Unterkunft zu einem akzeptablen Preis.
- 5.3 In der Unterkunft soll es fließende Frühstückszeiten geben, die durch den Zeitplan der Meisterschaft zu bestimmen sind.
- 5.4 Der Unterkunftsbereich muß einfach und schnell vom Flugfeld aus zu erreichen sein. Die Führung der Meisterschaft muß dem Ruhebedürfnis der Piloten wohlwollend nachkommen.
- 5.5 Es ist besonders wichtig, dass zwischen 23.00 und 06.00 Uhr absolute Ruhe herrscht, um das Schlafbedürfnis nicht zu beeinträchtigen. Ab dem Zeitpunkt, wo Teilnehmer die Unterkunft bezogen haben bis zum Abschluß des letzten Wettbewerbs dürfen in der Unterkunft in diesen Zeiträumen keine Parties abgehalten werden.
- 5.6 In den Unterkünften darf Alkohol nach 23.00 Uhr nicht mehr an Wettbewerbsteilnehmer ausgegeben werden.
- 5.7 Die nationalen Mannschaftsführer haben dafür zu sorgen, dass Angehörige ihres Gefolges unter keinen Umständen die Ruhezeit zwischen 23.00 und 06.00 Uhr beeinträchtigen oder stören.
- 5.8 Zwei Diensthabende müssen während der Meisterschaft dort zwischen 06.30 und 23.30 Uhr verfügbar sein, um evtl. Probleme mit der Unterkunft und Transfer zu lösen. Ihre Telefonnummern müssen allen Teilnehmern bekannt gegeben werden.

6.0 VERPFLEGUNG

- 6.1 Das Frühstück soll in der Unterkunft eingenommen werden.

- 6.2 Es wird empfohlen, die Verpflegung auf dem Flugplatz durch ein ständiges Buffet zu organisieren, um durch diese Staffelung den Bedürfnissen aller Teilnehmer an der Meisterschaft genügen zu können.
Übliche Warm- und Kaltgetränke sollten ständig verfügbar sein. Der Bereich zur Verpflegungseinnahme soll mit Sitzgelegenheiten für 150 Personen ausgelegt sein.
- 6.3 Selbstbedienung ist anzustreben.
- 6.4 Der ausrichtende Aeroclub hat dafür zu sorgen, dass die Eröffnungs- und Abschlusszeremonie auf dem Flugplatz oder einem anderen geeigneten Platz vor Publikum stattfinden kann. Eröffnungs- und Abschlussbanquets können an einem anderen Ort als dem Flugplatz stattfinden und extra gesponsert sein. Für jede Veranstaltung außerhalb des Flugplatzes oder der Unterkunft muss einen Transferdienst für alle Teilnehmer eingerichtet sein.
- 6.5 Es muss die Möglichkeit für vegetarische Kost oder andere spezielle Verpflegung gegeben sein. Die diesbezüglichen Wünsche sollten bereits im Anmeldeformular vorab mitgeteilt werden.
- 7.0 TRANSPORT
- 7.1 Die Führung der Meisterschaft muß einen angemessenen täglichen Transfer zwischen der Unterkunft und dem Flugplatz einrichten. Haltestellen und Fahrpläne müssen für jeden Teilnehmer verfügbar sein und auf Informationstafeln sowohl in der Unterkunft als auch im Briefingraum angeschlagen sein.
- 7.2 Es wäre ideal, wenn jede nationale Delegation ein eigens für sie vorgesehenes Transportmittel hätte. Wenn das nicht möglich ist, muss ein entsprechender Bus-Pendeldienst eingerichtet werden.
- 7.3 Die Jury, wie auch der Chefschiedsrichter und sein Stellvertreter müssen nur für sie vorgesehene Transportmittel haben.
- 7.4 Es müssen auch Transportmittel bereitgestellt werden, die Gruppen von Schiedsrichtern und Schiedsrichter-Assistenten in das Navigationsgebiet und zurück bringen können.
- 8.0 HUBSCHRAUBERCHARTER
- 8.1 Der ausrichtende Aeroclub muss darauf eingestellt sein, Chartermöglichkeiten für die Teilnehmer anzubieten, die nicht ihre eigenen Hubschrauber zur Meisterschaft mitbringen können.
- 8.2 Besatzungen, die beabsichtigen Hubschrauber zu chartern, müssen mindestens 3 Monate vor der Meisterschaft ihren Bedarf nach benötigtem Muster, Zeitraum und geplanten Flugstunden etc. anmelden. Sie müssen dazu auch Kopien ihrer Lizenzen mit Darstellung ihrer Flugerfahrung vorlegen.
- 8.3 Hubschrauber, die zur Vercharterung vorgesehen sind, sollten vom Nationalen Aeroclub dahingehend überprüft werden, dass sie für die Wettbewerbsflüge geeignet sind und dass ein Lufttüchtigkeitszeugnis und eine Versicherung vorliegen.

8.4 Unter keinen Umständen darf derselbe Hubschrauber bei dem Navigationswettbewerb von mehr als 3 Besatzungen benutzt werden.

9.0 TRAINING

9.1 Ein Training und ein Vertrautmachen mit dem Navigationsgebiet sollte in der Woche vor der Meisterschaft ermöglicht werden.

9.2 Das Navigationstraining darf den üblichen Platzbetrieb nicht stören.

9.3 Beim Training sind alle geltenden örtlichen Platzvorschriften einzuhalten. Der nicht am Training beteiligte Flugverkehr des Platzes erfolgt unter der gleichen flugsicherungsmäßigen Führung. Eine ständige Flugsicherungskontrolle muss gewährleistet sein.

9.4 Der tägliche Flugbetrieb sollte auf Zeiten zwischen 09.00 und 18.00 Uhr beschränkt werden.

9.5 Trainingsflüge dürfen nicht durch Übungsflüge für Ausstellungs- oder Demonstrationsflüge sowie Shows beeinträchtigt werden.

9.6 Der ausrichtende Aeroclub muss ein Muster der Meisterschaftskarte wenigstens 6 Monate vor der Meisterschaft bei der FAI-CIG zur Genehmigung einreichen.

10.0 BRIEFINGS

10.1 Allgemeine und Briefings für Teilwettbewerbe müssen von allen Beteiligten besucht werden.

10.2 Am Eröffnungsbriefing müssen Schiedsrichter, das Veranstalterpersonal, Mannschaftsführer und Besatzungen teilnehmen. Hier werden die Führung der Meisterschaft, das vorgesehene Programm mit dem Begleitprogramm und die Kommunikationseinrichtungen vorgestellt.

10.3 An den Briefings für die Teilwettbewerbe müssen die Schiedsrichter, das Veranstalterpersonal, Mannschaftsführer und Besatzungen teilnehmen. Diese Briefings behandeln Durchführungsfragen. Diskussionen über die Regeln sind in Briefings nicht erlaubt.

10.4 Tägliche Briefings, um das Tagesprogramm zu besprechen, werden mit den Mannschaftsführern abgehalten.

10.5 Briefings aus besonderem Anlaß werden für Besatzungen und Mannschaftsführer angesetzt.

10.0 WETTERBERATUNG

1.1 Ein Wetterdienst muss während der Meisterschaft vor Ort, mindestens über Telefon oder Fax erreichbar sein.

11.2 Beim Eingangs- und den Wettbewerbsbriefings muss eine kompetente Person ein Wetterbriefing abhalten.

Hubschrauber Welt- und Regionalmeisterschaften

Kapitel 4

Kriterien für die Auswahl und Anerkennung von Schiedsrichtern

- 1.0 Dieses Kapitel beschreibt die Standards, die von Personen erfüllt werden müssen, die von der FAI-CIG die Qualifikation eines Internationalen Schiedsrichters zuerkannt oder verlängert haben möchten.
- 2.0 ZUSTÄNDIGE STELLE
- 2.1 Die Nationalen Aeroclubs sind dafür verantwortlich, dass zu einer Jahrestagung der FAI-CIG eine Liste der Personen vorliegt, die als Internationale Schiedsrichter anerkannt oder verlängert werden sollen.
- 2.2 Jeder Nationale Aeroclub muss mit seiner Schiedsrichterliste für jeden Schiedsrichter bestätigen, dass dieser den Anforderungen genügt und die nötige Erfahrung und Übung hat. Mit der Liste ist eine kurze Erläuterung des nationalen Trainings- und Auswahlverfahrens vorzulegen. Die Nationalen Aeroclubs dürfen keine Personen melden, die den unter Punkt 4 aufgeführten Anforderungen nicht genügen.
- 2.3 Sollte sich herausstellen, dass ein Schiedsrichter den von der CIG gestellten Anforderungen nicht genügt, wird der betroffene Nationale Aeroclub aufgefordert, bei der nächsten FAI-CIG Tagung eine Erklärung abzugeben.
- 3.0 GÜLTIGKEITSDAUER
- 3.1 Der Status eines Internationalen Schiedsrichters wird von der CIG-Jahrestagung vor einer Hubschrauberweltmeisterschaft bis zur Tagung vor der nächsten Meisterschaft erteilt. Abhängig von der Häufigkeit einer Meisterschaft ergibt das eine Gültigkeitsdauer von zwei bis drei Jahren.
- 3.2 Die CIG hat das Recht, bei einer Hubschrauberweltmeisterschaft eine spezielle Zusammenkunft einzuberufen, um zusätzliche Internationale Schiedsrichter zu ernennen, wenn diese Personen von ihren Nationalen Aeroclubs und Delegierten benannt wurden und den Anforderungen entsprechen.
- 4.0 ANFORDERUNGEN
Ein Internationaler Schiedsrichter muss nachfolgende Fähigkeiten nachweisen:
- 4.1 **Regeln:** Eine eingehende Kenntnis der gültigen Version der CIG Regeln für Hubschrauber Welt- und Regionalmeisterschaften.

4.2 **Gesundheitliche Voraussetzungen:**

Ein Internationaler Schiedsrichter oder ein Schiedsrichter-Assistent müssen sich mindestens 10 Stunden im freien Gelände aufhalten können. Sie müssen so ausreichend beweglich sein, dass sie sich auf dem Meisterschaftsgelände zügig zu Fuss fortbewegen können.

Augenlicht:

Sie müssen die 30 x 30 cm großen Zahlen, wie sie in Punkt 13.9 des Kapitels 2 beschrieben sind, aus einer Entfernung von 15 Metern erkennen können.

Hörvermögen:

Sie müssen einen anfliegenden Hubschrauber in ruhiger Umgebung aus einer Entfernung von einer nautischen Meile hören können.

Bei einem Inhaber einer gültigen fliegerärztlichen Tauglichkeitsbescheinigung geht man davon aus, dass diese Kriterien erfüllt sind.

Gebrauch einer Uhr und Stoppuhr:

Sie müssen nachweisen, dass sie eine Stoppuhr ihrer Wahl oder die von den Nationalen Aeroclubs verwendeten Uhren bedienen können und Zeiten mit einer Genauigkeit von 25 Hundertstel einer Sekunde messen können.

Sie müssen eine Uhr auf die Zeit einer Zentraluhr mit der Genauigkeit von einem Zehntel einer Sekunde synchronisieren können und bei den Wettbewerben die Zeit auf 25 Hundertstel einer Sekunde nehmen können.

Beurteilen von Geschwindigkeit, Höhe und Richtungen:

Sie müssen eine Richtungsänderung von über 30 Grad, eine Geschwindigkeit über Grund von weniger als 30km/h (16 Knoten) und eine Flughöhe von 10 m (33 Fuß) beurteilen können.

- 4.3 Ein Schiedsrichter muß entweder in führender Position wie z.B. Chefschiedsrichter, Stellvertretender Chefschiedsrichter, Jurymitglied tätig gewesen sein oder er muß mindestens in drei nationalen oder Welt- und Regionalmeisterschaften innerhalb der letzten drei Jahre vor der entsprechenden Jahrestagung als Schiedsrichter tätig gewesen sein.
- 4.4 Ein Schiedsrichter, der eine der oben angeführten Voraussetzungen nicht erfüllt, wird nach Entscheidung der CIG auf den Status eines Schiedsrichter-Assistenten eingestuft. Voraussetzung ist aber, dass eine Erklärung über die Schiedsrichterqualifikation (Anhang C) vorgelegt wurde.

Hubschrauber Welt- und Regionalmeisterschaften

Kapitel 5

Regeln für die Einzelwettbewerbe

Wettbewerb 5.1 - Navigation

5.1.0 BESCHREIBUNG:

Der Wettbewerb besteht aus einer Navigationsaufgabe mit einem Zeit-/ Zielflug und Lastenabwurf.

Er beinhaltet eine Navigationsstrecke mit einem Suchgebiet auf dem zweiten oder dritten Abschnitt und eine Abwurfzone zwischen dem Ausflug aus der Suchzone und dem MFO 2 oder nach Überfliegen der Ankunftsline. Der Wettbewerb besteht weiterhin aus einem Zeitanflug an der Linie "A", einem Rechteck-Manöver zwischen Linie "A" und Linie "F", einem Einbringen einer Last an der Linie "C" und einem Abschluß-Landefeld.

5.1.1 NAVIGATIONSSTRECKE:

Die Strecke enthält 6 Abschnitte mit drei (3) Wendepunkten (TP) und zwei (2) Pflichtüberflugpunkten (MFO).

ABSCHNITT	VON	NACH
1.Abschnitt	Linie "D"	MFO 1
2.Abschnitt	MFO 1	TP1
3.Abschnitt	TP 1	TP2
4.Abschnitt	TP2	TP3
5.Abschnitt	TP3	MFO 2
6.Abschnitt	MFO 2	Linie "A"

TP1, TP2 und TP3 werden am Boden durch orangefarbene dreieckige Sichtzeichen mit einer Seitenlänge von 2 Metern markiert, auf denen schwarze Zahlen stehen. Die Teilnehmer müssen jedes Zeichen an ihrer Position identifizieren. Sowohl TP1, TP 2 und TP 3 als auch Ein- und Ausflugtore des Suchgebietes sind in 50 Metern über Grund zu überfliegen. Die aufgezeichneten Zwischenzeiten an den Punkten TP 1, TP 2 und TP 3 haben nur eine Kontrollfunktion.

Die Länge der Strecke beträgt, einschließlich der Erkennung von Sichtzeichen, etwa 90 bis 120 Kilometer und wird mit genauer Länge beim Wettbewerbsbriefing bekannt gegeben.

5.1.2 FLUGHÖHEN:

Die Strecke und die MFO werden in einer Höhe von etwa 250 m über Grund abgeflogen. Die Richtungsänderungen an den TP 1, TP 2, und TP 3 (orangefarbene Dreiecke) werden gemäß der Zeichnung Anhang 1.0 in einer Höhe von 50 Metern über Grund geflogen.

5.1.3 FLUGZEIT:

Die Flugzeit ist identisch für alle Wettbewerbsteilnehmer mit dem gleichen Hubschraubermuster. Die Flugzeiten werden vom Veranstalter auf der Grundlage der Regelungen des Punktes 12.10 aus dem Kapitel 2 und der Aufstellung im Anhang A errechnet.

5.1.4 STARTZEITEN:

Startzeiten werden genau in Minuten und Sekunden angegeben.

Es gibt Strafpunkte für zu frühen oder verspäteten Start. Während des Briefings erhält jede Besatzung ihre Zeit, zu der ihr Hubschrauber an der Vorbereitungsline zu sein hat und die genaue Startzeit, zu der ihr Hubschrauber die Linie D zu passieren hat. Die Startzeiten sind so berechnet, dass ein ausreichender zeitlicher Abstand zwischen den Hubschraubern gewährleistet ist.

5.1.5 VORBEREITUNGSLINIE:

Der Hubschrauber hat zehn (10) Minuten vor der Startzeit zur Vorbereitungsline (Linie "P") zu kommen. An der Vorbereitungsline übergibt das Personal des Veranstalters der Besatzung einen Kegel mit daran befestigtem Seil und zwei (2) nummerierte Säckchen (gefüllt mit Reis und je 1 Kilo schwer).

Der Leiter der Meisterschaft stellt sicher, dass der Hubschrauber und seine Besatzung auf verbotene Gegenstände (Mobiltelefone oder andere Kommunikationsmittel) durchsucht und diese abgegeben werden. Aus Sicherheitsgründen können diese Gegenstände auch in einem versiegelten Umschlag oder Behälter im Hubschrauber mitgeführt werden. Die Siegel werden nach der Landung auf Unversehrtheit überprüft. Beschädigungen führen zur Disqualifikation.

5.1.6 STARTLINIE:

Anschließend bewegt sich der Hubschrauber vorwärts zur Startlinie und wird unmittelbar vor der Startlinie (Linie "D") abgesetzt. Genau 5 Minuten vor der festgelegten Startzeit wird dort dem Besatzungsmitglied ein versiegelter Umschlag mit der Wettbewerbskarte und weiteren Informationen übergeben.

Der Umschlag ist aufzubewahren und am Ende des Wettbewerbs mit den Infoblättern/Ergebnissen zurückzugeben. Am Hubschrauber müssen alle Türen angebracht sein.

Der versiegelte Umschlag enthält nachfolgende Informationen:

- + Die Flugzeit für den Wettbewerb von Linie "D" bis Linie "A" ist außen auf dem Umschlag vermerkt.
- + Die Flugzeit von der vorgegebenen Startzeit bis zum Ausflug aus dem Suchgebiet entsprechend Punkt 12.10 des Kapitels 2 und der Entfernung.
- + Angabe des Kurses von der Startlinie bis zum ersten Pflichtüberflugpunkt.
- + Die geographischen Koordinaten der Wendepunkte TP 1 und TP 3 in Breite und Länge.
- + Ein Blatt mit dem Schema der Suchzone
- + Die Wettbewerbskarte hat nachfolgende Einzeichnungen:
 - Die Positionen von MFO 1 und MFO 2.
 - Die Position des TP 2.
 - Die Position der Abwurfzone für die Reissäckchen.
 - Das Suchgebiet
 - Ein- und Ausflugtor des Suchgebiets.
 - Die Positionen der zu identifizierenden Sichtzeichen.

Während des Wettbewerbs ist nur die vom Veranstalter bereitgestellte Karte an Bord zulässig. Andere Karten müssen abgegeben werden.

Verstöße werden mit 100 Strafpunkten belegt. Aus Sicherheitsgründen darf eine ICAO Karte 1: 500.000 in dem versiegelten Umschlag/Behälter mitgeführt werden (siehe Punkt 5.1.5).

5.1.7 ABFLUG:

Der Hubschrauber hat zur vorgegebenen Startzeit die Linie "D" zu passieren. Verfrühter oder verspäteter Start wird mit 200 Strafpunkten belegt.

5.1.8 SUCHGEBIET:

Im Suchgebiet sind zehn (10) 3x2 Meter große orangefarbene Sichtzeichen ausgelegt, auf die schwarze Buchstaben und/oder Zeichen gemalt sind. Das Ein- und Ausflugtor sind am Boden durch zwei 1 Meter breite und 15 Meter lange weiße Tücher mit einem fünf (5) Meter breiten Zwischenraum ausgelegt, in dem jeweils ein orangefarbenes Zeichen I (in) bzw. O (out) liegt. Die Wettbewerbsteilnehmer haben jedes Zeichen an seinem Ort zu identifizieren. Um den zeitlichen Abstand der Hubschrauber zu gewährleisten, ist im Umschlag die Flugzeit von der festgelegten Startzeit bis zum Ausflug aus dem Suchgebiet vorgegeben.

Strafpunkte gibt es für nicht rechtzeitiges Verlassen des Suchgebiets und für nicht korrektes Ein- oder Ausfliegen über die 35 Meter breiten Ein- bzw. Ausflugstore. Die Sichtzeichen sind so auszulegen, dass die Strecke zum Überfliegen aller Ziele im Suchgebiet weniger als 10 nautische Meilen (18,5 km) beträgt.

5.1.9 ABSCHNITT TP 3 BIS MFO 2:

Vom TP 3 zum MFO 2 soll der Hubschrauber in einer nahezu geraden Linie geflogen werden.

5.1.10 ABWURFZONE:

In einer festgelegten Abwurfzone (die Lage ist im Punkt 5.1.0 beschrieben) muss der Wettbewerbsteilnehmer je ein Reissäckchen in jeden der zwei Zielkreise mit je fünf (5) Meter Durchmesser abwerfen, die am Boden markiert und in Flugrichtung 100 Meter voneinander entfernt sind.

Der Abwurf der Säckchen hat aus einer Flughöhe von mindestens zehn (10) Meter über Grund und mit einer Geschwindigkeit über Grund von mindestens 30 km/h zu erfolgen. Die Zeit zwischen dem Aufschlagen des ersten und des zweiten Säckchens darf 12 Sekunden nicht überschreiten. Die vorgeschriebene Reihenfolge ist zuerst Kreis Nr.1 und dann Kreis Nr.2.

Schwebeflug an den Abwurfpunkten ist nicht zulässig und wird mit Strafpunkten belegt. Für die Messung wird als Aufschlagpunkt der Punkt angesehen, an dem das Säckchen liegen bleibt. Wenn das Säckchen außerhalb der Zielkreismarkierung liegen bleibt, wird die Abstandsmessung vom Außenrand des Zielkreises zum nächstgelegenen Teil des Säckchens vorgenommen.

5.1.11 ABSCHNITT MFO 2 BIS LINIE "A":

Der Hubschrauber soll vom MFO 2 bis zur Linie "A" in einer geraden Linie geflogen werden.

Der Sinkflug wird fortschreitend während der letzten 3 Kilometer so durchgeführt, dass die Linie "A" in einer Höhe von 30 m plus/minus 15 Metern überfliegen wird.

Jede Änderung der Flugrichtung von mehr als 30 Grad und/oder Reduzierung der Geschwindigkeit über Grund unter 30 km/h auf den letzten zwei (2) Kilometern vor der Linie "A" wird für jedes Ereignis mit Strafpunkten belegt. Auf den letzten zwei (2) Kilometern muss der Landescheinwerfer eingeschaltet sein.

5.1.12 ANKUNFTSLINIE "A":

Die Linie "A" wird am Boden durch zwei 1m breite und 15 m lange gelbe Streifen ausgelegt, die von einem fünf (5) Meter breiten Zwischenraum unterbrochen sind.

5.1.13 ERMITTELN DER ANKUNFTSZEIT:

Die Zeit wird genommen, wenn die Nase des Hubschraubers die Linie "A" oder deren beidseitiger Verlängerung kreuzt. Die Ankunftszeit basiert auf der für jeden Hubschraubertyp festgelegten Geschwindigkeit (siehe Punkt 12.10 des Kapitels 2).

5.1.14 RECHTECK ZWISCHEN LINIE "A" UND LINIE "F":

Der Hubschrauber fliegt nach Überflug der Linie "A" ein Rechteck.

Alle Wettbewerbsteilnehmer fliegen das Rechteck in der beim Briefing festgelegten Richtung (siehe Zeichnung Anhang 1.0).

Die Flugzeit ist begrenzt und beträgt zwischen Linie "A" und Linie "F" 1 Minute. Die Zeit beginnt zu laufen, wenn die Nase des Hubschraubers die Linie "A" kreuzt und endet, wenn die Nase des Hubschraubers die Linie "F" kreuzt.

Der Sinkflug wird innerhalb des Rechtecks mit drei (3) Kurven von ca. 90 Grad durchgeführt. Jeder Schwebeflug zwischen Linie A und F wird pro Ereignis mit Strafpunkten belegt.

5.1.15 LINIE "F":

Der Hubschrauber hat die Linie "F" in einer Höhe von 15 Metern plus/minus 5 Meter zu überfliegen. Nach Passieren der Linie "F" muss der Wettbewerbsteilnehmer geradeaus bis zum Dach mit Luke weiterfliegen, das sich in 50 Meter Abstand zur Linie "F" (siehe Zeichnung Anhang 1.0) befindet und dort den Kegel absenken.

5.1.16 DACH UND ABLASSEN DER LAST:

Das Zielgestell (siehe Zeichnung Anhang 1.1) wird durch zwei weiße 2x2 m große Platten gebildet, die im rechten Winkel miteinander verbunden sind und so auf dem Erdboden stehen, dass sie zwei 45 Grad Schrägen bilden. Die Dachöffnung zur Aufnahme der Last ist ein Quadrat von 0,4 m Seitenlänge, deren Mittelpunkt sich genau einen Meter über dem Erdboden befindet. Zur Wertung gilt immer nur die Öffnung, die sich in Anflugrichtung befindet.

Nach Passieren der Linie "F" muss das Besatzungsmitglied das sieben (7) Meter lange Seil (siehe Zeichnung Anhang 1.1) auf der dem Piloten abgewandten Seite herablassen. Am Ende des Seils ist ein Kegel befestigt.

Dieses Manöver wird auf Zeit durchgeführt. Die maximale Zeit zwischen Linie "F" und Loslassen des Seils beträgt 20 Sekunden.

Das Seil ist vor Erreichen der fünf (5) Meter-Linie vor dem Dach vollständig und knotenfrei auszubringen. Schwebeflug zwischen der Linie "F" und dem Dach (Linie "C") ist zulässig. Das Besatzungsmitglied hat das Seil am Griff am Seilende so zu halten, dass beide Hände für die Schiedsrichter sichtbar sind. Es darf mit dem Seil manövriert werden, vorausgesetzt, das Seil wird nicht durch einen Körperteil unterhalb der oberen Kugel verkürzt.

Das Besatzungsmitglied hat angeschnallt auf seinem Sitz zu bleiben.

Die Besatzung hat den Kegel in die quadratische Öffnung einzulocken, ohne die Oberfläche des Daches zu berühren und das Seil nach Ende der Übung sofort loszulassen. Die offenen Seiten des Gestells gehören nicht zum Dach. Die Zeitnahme endet mit dem Loslassen des Seils.

Wenn der Kegel in die Öffnung abgelassen wurde, werden Strafpunkte für jede Zehntelsekunde über 20 Sekunden ab Passieren der Linie "F" vergeben. Ein Ablegen des Kegels außerhalb der Dachöffnung bewirkt 200 Strafpunkte.

5.1.17 LANDEFELD:

In der Nähe des Daches wird ein 10 Meter Landefeld eingerichtet, in dem der Wettbewerbsteilnehmer seinen Umschlag mit den Unterlagen zu übergeben hat. Das Landefeld liegt in sicherer Entfernung zum Dach (ungefähr 25-30 Meter). Wettbewerbsteilnehmer, die nicht im Landefeld landen, erhalten 50 Strafpunkte (siehe Strafpunktliste).

Unmittelbar nach der Landung im Landefeld hat die Besatzung dem Schiedsrichter den Umschlag mit dem Formblatt für die Sichtzeichen und Wendepunkte sowie die Wettbewerbskarte auszuhändigen. Auf dem Umschlag, den Formblättern und der Karte sind die Wettbewerbsnummer und Name des Piloten gut leserlich zu vermerken.

5.1.18 DISQUALIFIKATION / SCHWARZE FLAGGE:

Ein Wettbewerbsteilnehmer wird während des Wettbewerbs disqualifiziert, wenn eine der nachfolgenden Situationen eintritt:

- Nach dem Beginn des Wettbewerbs führen alle Kommunikationen mit Dritten vor, während oder nach dem Flug zur Disqualifikation der beteiligten Besatzungen. Das wird durch Schiedsrichter /eingeteiltes Personal besonders bei Besatzungen, die sich einen Hubschrauber teilen überwacht.
- Eine schwarze Flagge wird an der Linie "A" gezeigt, wenn ein Teilnehmer mehr als 200 Sekunden zu früh oder verspätet gegenüber der vorgegebenen Ankunftszeit eintrifft. In diesem Fall wird der Teilnehmer abgewunken und muss die Linie "A" unverzüglich freigeben, um Konflikte mit anderen Hubschraubern zu vermeiden. Er hat sich direkt zum Landefeld zu begeben.
- Wenn sich das Kegelseil am Hubschrauber verfangen hat und beim Abflug dadurch das Dach verschoben oder bewegt wird, gilt dieses als unsicheres Fliegen.
- Bei jedem schweren Regelverstoß und /oder unsicherem Flugmanöver während des Wettbewerbs einschließlich der Flugbewegungen zur oder von der Abstellfläche, d.h. von der Abstellfläche zur Vorbereitungsline oder vom Landefeld zur Abstellfläche.

5.1.19 PUNKTEGLEICHSTAND:

Bei Punktegleichstand wird die Besatzung mit der genaueren Überflugzeit an der Linie "A" zum Sieger erklärt. Sollte auch diese Zeit gleich sein, wird die kürzere Zeit zwischen Linie "F" und "C" zur Wertung herangezogen.

5.1.20 WERTUNG:

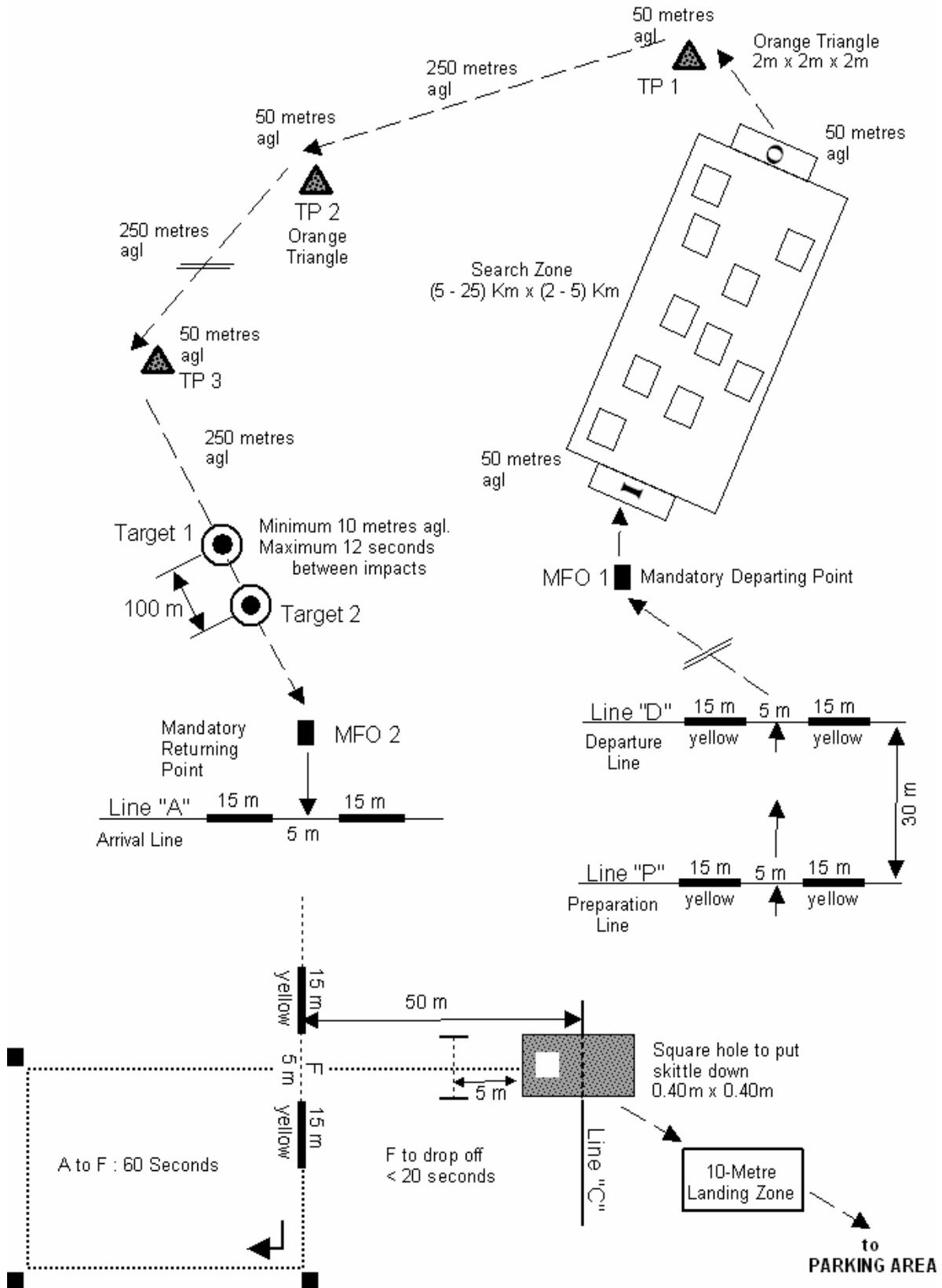
400 - Strafpunkte ergibt die Wertung. Die Wertung wird durch Subtraktion der Strafpunkte von 400 vorgenommen. Die geringstmögliche Punktzahl ist null.

Wertung Wettbewerb Nr.1 – Navigation

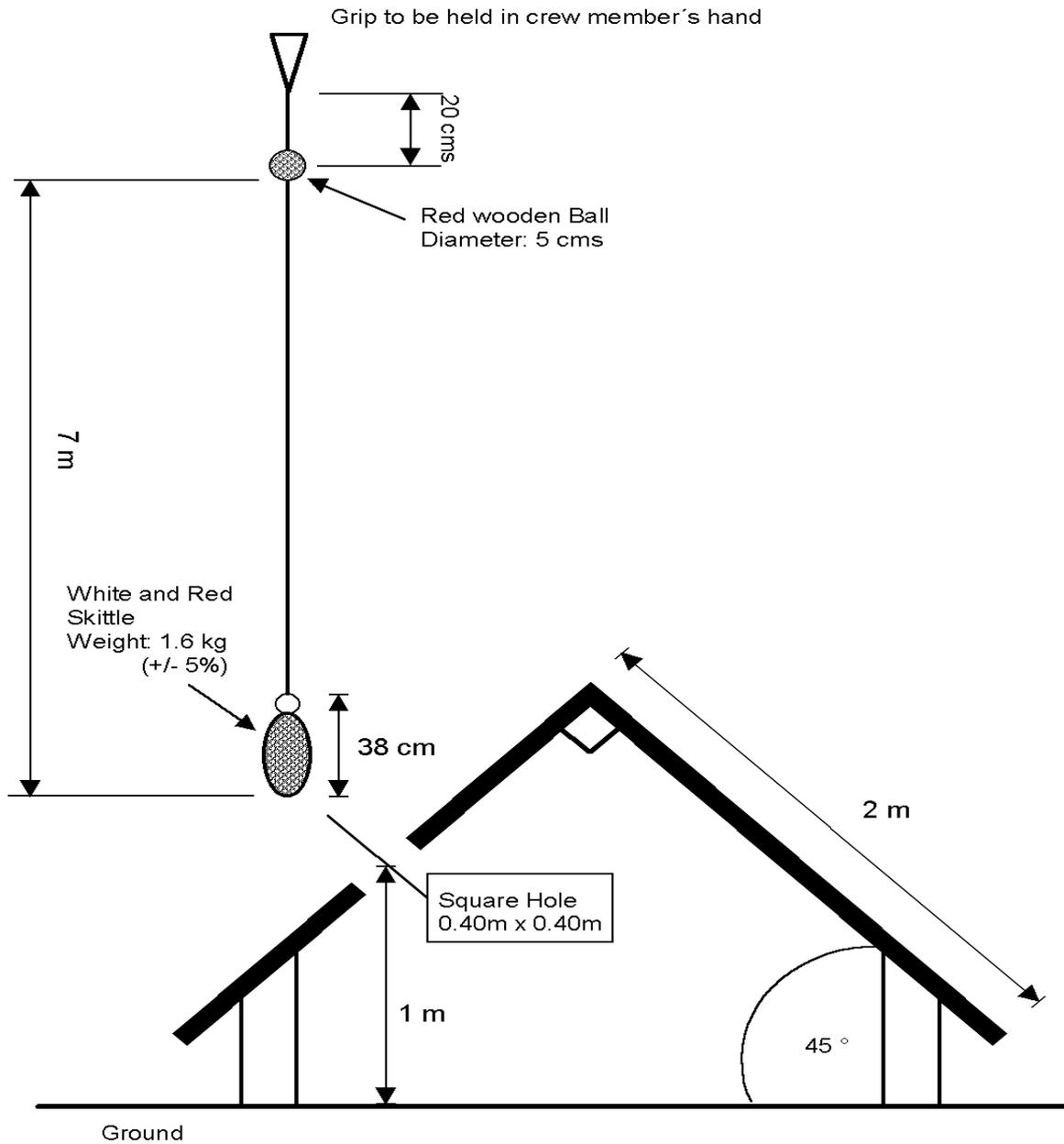
VERSTÖSSE	STRAFPUNKTE
Passieren der Linie "D" vor der vorgegebenen Zeit	200
Passieren der Linie "D" nicht innerhalb 10 sec ab der Startzeit	50
Passieren der Linie "D" nicht innerhalb 15 sec ab der Startzeit	200
Jeder verfehlte oder nicht richtig identifizierte Wendepunkt	50
Einflug in das Suchgebiet ausserhalb des Einflugtores	20
Ausflug aus dem Suchgebiet ausserhalb des Ausflugtores	20*
Jedes verfehlte oder falsch identifizierte Ziel im Suchgebiet	15
Jede Zehntelsekunde zu spät beim Verlassen des Suchgebiets (max 100 Punkte)	0.1*
Jede 10 Zentimeter ausserhalb des Zielkreises. Maximal 30 Punkte pro Säckchen.	1
Alle Messungen werden auf den nächsten Zehntelmeter aufgerundet.	
Unterschreiten der Mindestabwurfhöhe	20
Unterschreiten der Mindest-Abwurfgeschwindigkeit. Mehr als 12 Sekunden zwischen dem Säckchenaufschlag am Boden	20
Unterlassen eines Säckchenabwurfs oder Abwurf in falscher Reihenfolge	30
Jede Kursänderung von über 30 Grad auf den letzten 2 km vor der Linie „A“	15
Unterschreiten von 30 km/h über Grund auf den letzten 2 km vor der Linie "A"	15
Verfehlen der Linie „A“. (Überflug ausserhalb der 35 m breiten Linie)	20
Landescheinwerfer auf den letzten 2 km vor Linie "A" nicht eingeschaltet.	5
Schwebeflug (keine erkennbare Vorwärtsbewegung) beim Abwurf der Säckchen oder auf den letzten 2 km vor der Linie "A"	50
Jede Zehntelsekunde zu früh oder zu spät an der Linie "A"	0.1
Mehr als 200 sec zu früh oder zu spät an der Linie "A". Disqualifikation	400
Jede Zehntelsekunde zu früh oder zu spät an der Linie "F"	0.1
Jede Zehntelsekunde über die 20 Sekunden zwischen Linie "F" und Linie "C"	0.1
Jeder Schwebeflug (keine sichtbare Vorwärtsbewegung) zwischen „A“ und „F“	50
Jede Bodenberührung des Kegels zwischen Linie "F" und Linie "C"	15
Besatzung nicht auf dem Sitz oder nicht angeschnallt (beide Hände und Füße nicht sichtbar)	50
Seil verkürzt oder Knoten im Seil oder Seil unter der Kugel berührt	50
Seil 5 m vor dem Dach nicht vollständig ausgebracht	20
Jede Berührung des Kegels mit der Dachoberfläche	3
Kegel ausserhalb der Öffnung abgeworfen	200
Unsichere Flugmanöver vor , während oder nach dem Wettbewerb	400
Landung ausserhalb des Landefeldes	50

* Wenn Schiedsrichter sehen, dass ein Hubschrauber ausserhalb des Ausflugtores vorbeifliegt, halten sie ihre Uhren an, wenn der Hubschrauber die linke oder rechte Verlängerung des Ausflugtores passiert. Wenn ein Hubschrauber das Suchgebiet verlässt, ohne von den Schiedsrichtern am Ausflugtor gesehen zu werden, wird der Wettbewerbsteilnehmer mit 120 Strafpunkten belegt.

Annex 1.0 - Event 5.1 Example of the Navigational Course
NOT DRAWN TO SCALE

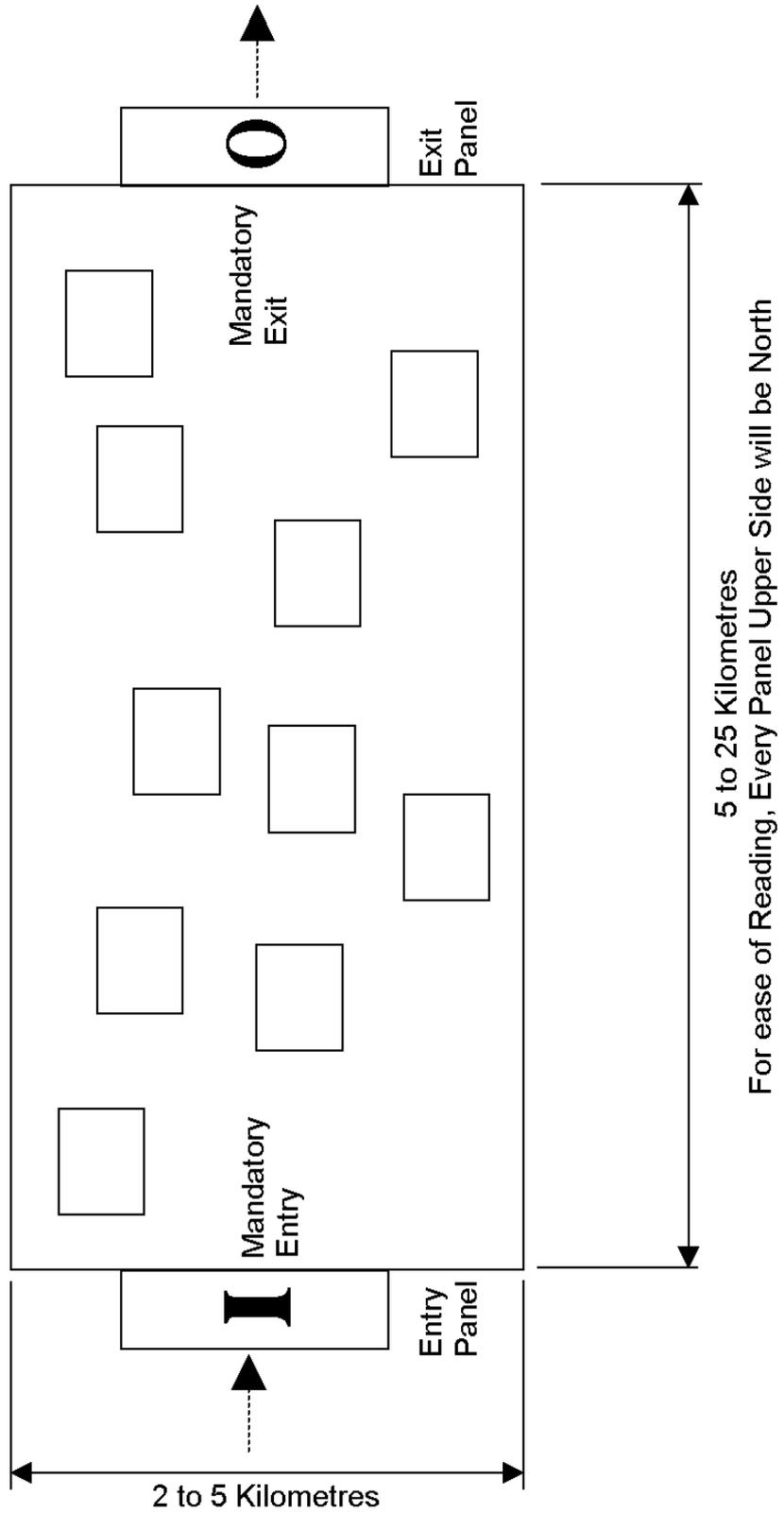


Annex 1.1 - Event 1 Dog House and Load Put Down



Annex 1.2 - Event 1 - Search Zone Details

Details of the Search Zone
Examples of a Schematic given to the Competitors



Annex 1.3 - Event 1- Type of Panel to be used



Letters and Signs will be Black on Orange Panels.
 Size, 3 Metres Wide and 2 Metres High.

Wettbewerb 5.2 - Präzision

5.2.0 BESCHREIBUNG:

Dieser Wettbewerb verlangt das Abfliegen eines festgelegten Kurses in konstanter niedriger Höhe mit einigen Variablen, die vom Veranstalter erst am Tag der Registrierung bekanntgegeben werden. Die Abmessungen des Feldes und die Stellen für Drehungen werden durch Losentscheid ermittelt und sind im Anhang 2.0 dargestellt. Die Wahlmöglichkeiten sind im Punkt 5.2.9 beschrieben.

5.2.1 GENERELLE ANFORDERUNGEN:

Sämtliche Türen des Hubschraubers müssen eingebaut sein und sind während des Fluges geschlossen zu halten. Gewölbte, vom Hersteller zugelassene Türen, dürfen verwendet werden. Spezielle "Bubble-Scheiben" in den Kabinentüren dürfen nicht eingebaut werden. Das Besatzungsmitglied hat im Hubschrauber auf seinem Sitz in normaler Position zu bleiben. Es ist ihm, ausser im Notfall, nicht erlaubt, die Steuerführung zu übernehmen; Verstöße führen zur Disqualifikation.

Die Besatzung muß vor der Meisterschaft die Befestigungspunkte für die Seile installieren und die Klebmarkierungen an beiden Seiten des Rumpfes, der Kufen oder Räder anbringen. Die Befestigungspunkte müssen so gestaltet sein, dass, wenn der Hubschrauber am Boden steht, die Enden beider Aufhängevorrichtungen gerade den Boden berühren. Am Ende der Aufhängevorrichtung muß eine Schlaufe/Ring sein und die Aufhängung muß mindestens ein Gewicht von 5 kg tragen können.

Der Befestigungspunkt des kurzen Seils muss sichtbar markiert sein.

5.2.2 ANORDNUNG UND AUFBAU DES KURSES:

Der Kurs besteht aus einem Rechteck mit einer Gesamtlänge von 200 m, gemessen von und zu den Mittelpunkten der Korridore, sowie einer zusätzlichen 70 m langen Strecke, die im 45° Winkel zur Linie A/B steht. Die Ausmaße des Rechtecks werden vom Veranstalter am Tag der Registrierung bekannt gegeben (siehe Zeichnung Anhang 2.0 und Punkt 5.2.9). Das Rechteck wird aus einem Korridor gebildet, der 1 m breit und am Boden markiert ist.

5.2.3 HÖHENKONTROLLE:

Zwei Seile oder geeignete Ketten oder eine Kombination aus beiden werden von Schiedsrichtern oder Schiedsrichter-Assistenten eingehängt; das kürzere am Rumpf unter dem Pilotensitz, das längere am rückwärtigen Ende der dem Piloten gegenüber liegenden Kufe (Rad), so weit wie möglich von dem kürzeren Seil oder Kette entfernt (siehe Zeichnungen Anhang 2.2 und 2.3).

Die Seillängen betragen ca. 2 m für das erste und genau 3 m für das zweite Seil, gemessen vom tiefsten Punkt des Landegestells (Kufe oder Rad) bis zum unteren Ende der Gewichte. Zur besseren Erkennbarkeit können die Seile/Ketten rot oder orange angestrichen sein. Abhängig vom Hubschraubermuster ist sicherzustellen, dass der Längenunterschied zwischen dem unteren und dem oberen Gewicht ein Meter beträgt.

5.2.4 VORBEREITUNGSLINIE:

Der Wettbewerbsteilnehmer hat zur Linie P (Vorbereitungslinie) zu kommen.

Die Schiedsrichter hängen die Seile in die Einhängvorrichtung ein, die durch die Wettbewerbsteilnehmer angebracht wurden und überprüfen die Lage der beiden Klebmarkierungen, die der Wettbewerbsteilnehmer an beiden Seiten des Rumpfes, der Kufen oder der Räder angebracht hat.

An der Linie P darf die Besatzung den Hubschrauber zum Schwebeflug abheben, wobei sich das zweite Besatzungsmitglied sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Hubschraubers

befinden kann, um dem Piloten Hinweise über die Flughöhe und die Lage der Gewichte geben zu können. Es sind jeweils eine Drehung um 360° im und gegen den Uhrzeigersinn erlaubt, um die sichere Befestigung der Seile zu prüfen. Der Hubschrauber muss anschließend wieder abgesetzt werden. Die Schiedsrichter dürfen während dieses Manövers keine Zeichen oder Hinweise geben.

5.2.5 STARTLINIE:

Wenn die Startposition wieder frei ist, winkt der entsprechende Schiedsrichter den nächsten Wettbewerbsteilnehmer von der Linie P zur Linie D vor. Der Hubschrauber muss dann auf der Linie D abgesetzt werden.

Wenn der Kurs vom vorhergehenden Wettbewerbsteilnehmer verlassen wurde, wird der Schiedsrichter auf das Zeichen "startbereit" des Piloten oder des Besatzungsmitglieds das Startsignal durch Senken einer Flagge oder durch die Benutzung eines geeigneten Anzeigesystem geben. (Ein solches System muss den Wettbewerbsteilnehmern beim morgendlichen Briefing erläutert werden). Damit beginnt die Zeit für den Wettbewerb zu laufen.

5.2.6 DURCHFLIEGEN DES KURSES:

Nach dem Startsignal hebt der Wettbewerbsteilnehmer von der Startlinie ab und fliegt den auf dem Boden markierten Kurs ab, indem er eine Höhe zwischen 2 und 3 Metern und eine konstante Längsrichtung einhält, die den Hubschrauber parallel zu den Linien A/B und C/D und rechtwinklig zu den Linien B/C sowie D/A hält.

Beim Abfliegen des Kurses muss das lange Seil stets den Boden berühren und das kurze Seil immer frei hängen.

An zwei Ecken (B, C, D und A) hat der Wettbewerbsteilnehmer eine 360° Drehung um die Hochachse auszuführen, eine davon im Uhrzeigersinn und die andere entgegengesetzt. Der Veranstalter wird am Tag der Registrierung bekannt geben, an welchen zwei Ecken die Drehungen zu absolvieren und in welche Richtung die Drehungen zu machen sind.

Jede Drehung hat mindestens 15 Sekunden zu dauern. Falls die Ecke A ausgewählt wurde, ist die Drehung nach Abfliegen des Rechtecks auszuführen.

Nach Passieren des Punktes A hat der Wettbewerbsteilnehmer dem Ausfluggorridor mit konstanter Höhe und Längsrichtung zu folgen. Am Ende des Ausfluggorridors und nach wie vor parallel zu den Linien A/B und C/D muss der Hubschrauber in einem Zug genau auf der Landelinie abgesetzt werden, die 5 cm breit und lang genug ist, um von beiden Seiten des Hubschraubers für die Besatzung sichtbar zu sein. Gleit- und Doppellandungen werden bestraft.

5.2.7 DURCHFÜHREN DER MESSUNGEN:

Korridor- und Höhenfehler werden in aufaddierten Zehntelsekunden aufgenommen. Die endgültigen Zeiten werden auf die nächste Zehntelsekunde gerundet, wie es im Kapitel 2 Punkt 13.13 beschrieben ist.

Die Grenzen des Korridors gelten als verlassen, wenn sich der Aufhängepunkt des kurzen Seiles (2 m langen Seils) außerhalb der am Boden markierten Korridor Grenzen befindet.

Ein Höhenfehler liegt vor, wenn entweder das kurze Seil den Boden berührt oder das Ende des langen Seils sich durch eine Flughöhe von mehr als 3 m vom Boden abhebt.

Die Messungen an der Landelinie werden vom vorderen Rand der am Hubschrauber angebrachten Klebmarkierungen (Kufen oder Rumpf) zum nächstgelegenen Rand der 5 cm breiten Landelinie vorgenommen. Liegt der vordere Teil der Markierung auf der 5 cm breiten Landelinie gilt das als null Abweichung.

Falls Klebebänder am Rumpf oder an über dem Boden liegenden Stellen angebracht sind, muss ein Senklot als Hilfe zum genauen Messen verwendet werden.

5.2.8 ZEITNAHME:

Die Zeitnahme beginnt, wenn an der Startlinie das Startsignal gegeben wird und endet, wenn irgendein Teil des Landegestells des Hubschraubers den Boden berührt.

5.2.9 VARIABLE:

Variable für den Aufbau des Rechtecks:

- 1) AB & CD = 30 m, BC & DA = 70 m
- 2) AB & CD = 35 m, BC & DA = 65 m
- 3) AB & CD = 40 m, BC & DA = 60 m
- 4) AB & CD = 45 m, BC & DA = 55 m
- 5) AB & CD = 50 m, BC & DA = 50 m
- 6) AB & CD = 55 m, BC & DA = 45 m
- 7) AB & CD = 60 m, BC & DA = 40 m
- 8) AB & CD = 65 m, BC & DA = 35 m
- 9) AB & CD = 70 m, BC & DA = 30 m

Variable der Eckpunkte für die 360° Drehungen:

- 1) B & C
- 2) B & D
- 3) B & A
- 4) C & D
- 5) C & A
- 6) D & A

Variable für die Drehrichtung der 360° Drehungen:

- 1) Erste Drehung im Uhrzeigersinn, zweite Drehung entgegen dem Uhrzeigersinn.
- 2) Erste Drehung gegen den Uhrzeigersinn, zweite Drehung im Uhrzeigersinn.

5.2.10 PUNKTEGLEICHSTAND:

Bei Punktegleichstand wird die Besatzung mit der kürzeren Flugzeit zum Sieger erklärt.

5.2.11 WERTUNG: $300 - P = \text{Wertung}$. Die Wertung wird durch Subtraktion von Strafpunkten von 300 vollzogen. Die geringste Wertung ist null.

Wertung Wettbewerb Nr. 2 – Präzision

VERSTÖSSE	STRAFPUNKTE
Jede Zehntelsekunde über 2 min und 15 sec Flugzeit (135 sec) zwischen den Linien D und A*	0.1
Verlassen der Korridor Grenzen durch den Aufhängepunkt des kurzen Seils pro Zehntelsekunde*	0.1
Abheben des Endgewichts des langen Seils vom Boden pro Zehntelsekunde*	0.1
Bodenberührung durch das kurze Seil pro Zehntelsekunde*	0.1
Dauer der 360° Schwebeflugdrehungen weniger als 15 Sekunden***	15
Für das Auslassen eines Manövers	25
Für jede Veränderung der Längsachsenrichtung von über 30°	10
Absetzgenauigkeit**	0 – 120
Doppellandung (liegt vor, wenn irgendein Teil des Landgestells den Boden berührt - Ende der Zeitnahme – und danach der Hubschrauber vor dem nächsten Absetzen nochmals vollkommen vom Boden abhebt)	25
Gleitlandung (liegt vor, wenn nach dem ersten Bodenkontakt eine sicht- und messbare Vorwärts- oder Seitwärtsbewegung des Rumpfes, der Kufen oder Räder zu verzeichnen ist)	25

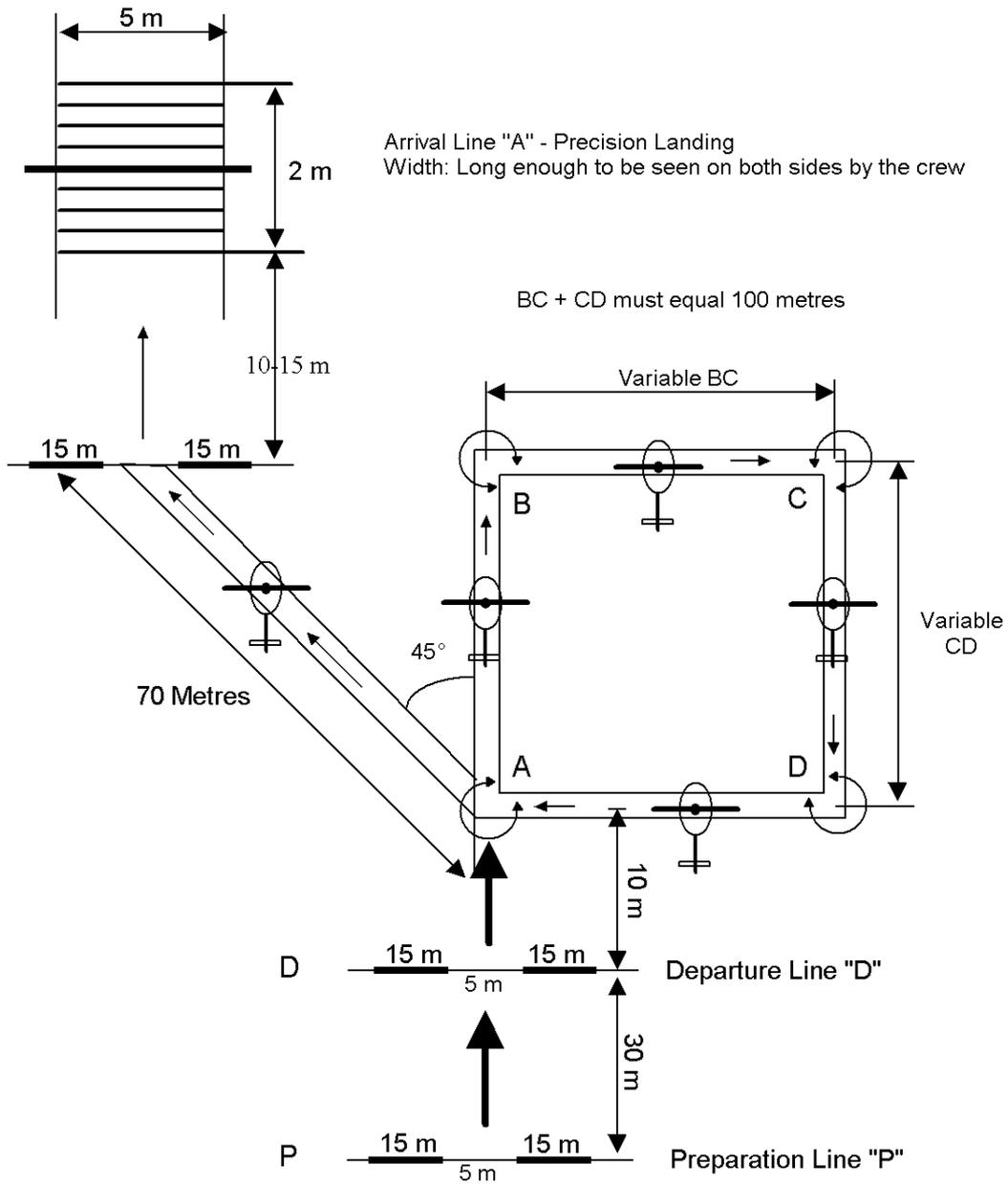
* Gerundet auf die nächste Zehntelsekunde wie im Punkt 13.13 des Kapitel 2 beschrieben

** Die Entfernung jeder Markierung zum nächsten Punkt der 5 cm Landelinie wird in cm gemessen und zusammengezählt, wobei pro Zentimeter ein Strafpunkt vergeben wird. Teile eines Zentimeter werden zum nächsten vollen Zentimeter aufgerundet.

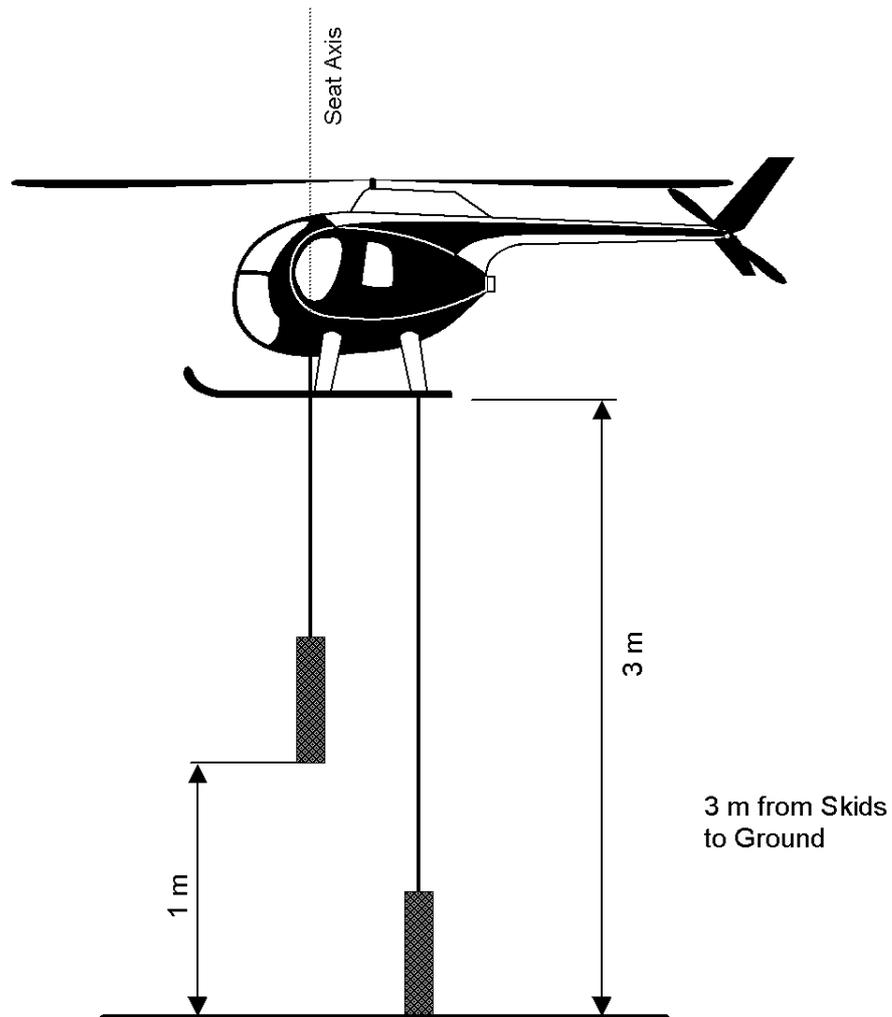
*** bedeutet, dass die Drehung 14,94 Sekunden oder weniger dauert.

Annex 2.0 - Event 2 - Precision Flying

NOT TO SCALE



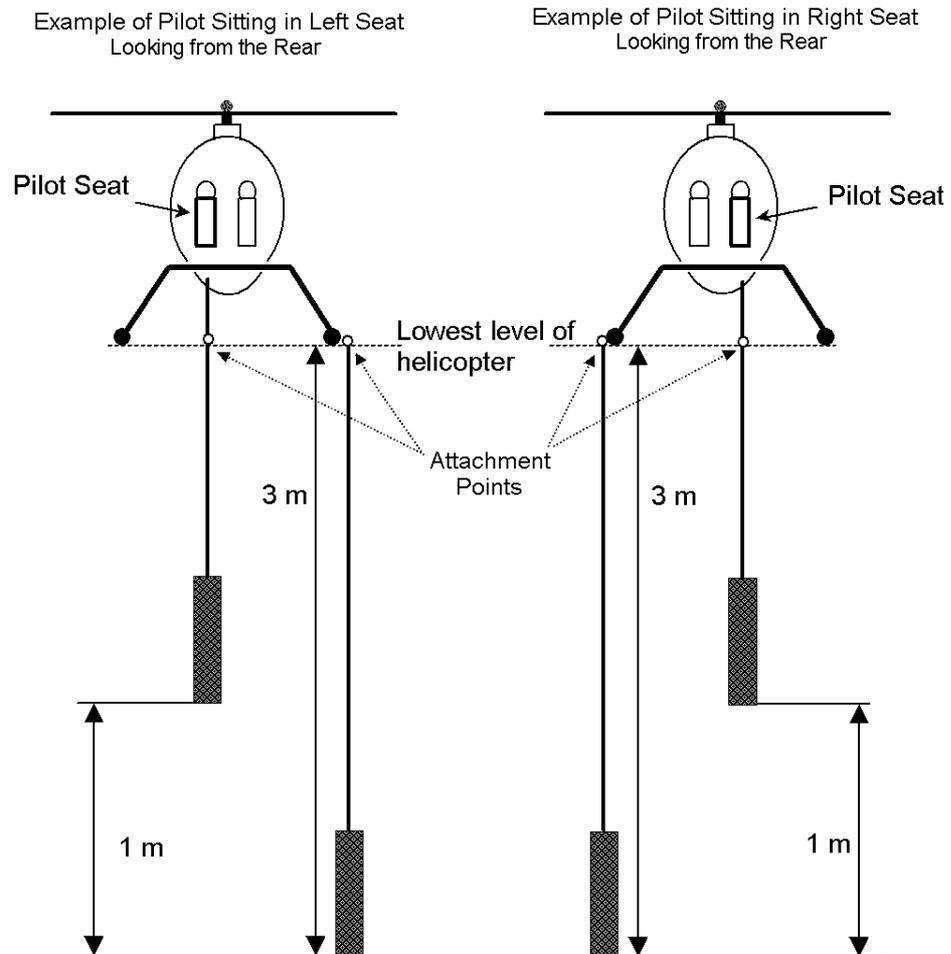
Annex 2.2 - Event 2 - Length and Attachment of Ropes
NOT TO SCALE



It is essential to understand that from one helicopter to another, the short rope will differ in size. The objective is to have 1 metre difference between the bottom of the two weights.

The long rope will always be 3 metres. The short rope will vary in order to give one metre difference.

Annex 2.3 - Event 2



The long rope will always be on the opposite side of the helicopter to the pilot.
Attachment on skid or wheel.

The short rope will always be under the pilot's seat.
Attachment on the fuselage.

The fixture for that attachment will be installed by the crew prior to arrival
at the preparation Line.

Wettbewerb 5.3.1 – Fender Rigging

5.3.1.0 BESCHREIBUNG:

Dieser Wettbewerb erfordert genaues Fliegen mit einer Last (Fender) und Seillängen von 4, 6, und 8 m innerhalb einer Flugzeit von 60 Sekunden. Die Reihenfolge und die dazu gehörigen Seillängen werden durch den Präsidenten der Jury gemäß Kapitel 2 Punkt 7.1 festgelegt und beim Wettbewerbsbriefing bekannt gegeben.

5.3.1.1 GENERELLE ANFORDERUNGEN:

Der Hubschrauber wird mit geschlossener Tür auf der Pilotenseite geflogen. Spezielle „Bubble-Scheiben“ in den Kabinentüren dürfen nicht angebracht werden. Außenspiegel und technische Hilfsmittel wie Radarhöhenmesser sind nicht erlaubt und führen bei Gebrauch zur Disqualifikation.

Die Besatzung muß korrekt angeschnallt sein. Das Besatzungsmitglied hat die normale Sitzposition einzunehmen und beide Beine müssen sich innerhalb der Kabine befinden. Beim morgendlichen Briefing erhalten die Wettbewerbsteilnehmer ihre Zeit, zu der der Hubschrauber an der Vorbereitungslinie (Linie P) sein muß.

5.3.1.2 STARTLINIE:

Wenn die Startposition wieder frei ist, winkt der entsprechende Schiedsrichter den nächsten Wettbewerbsteilnehmer von der Vorbereitungslinie (Linie P) zur Startlinie (Linie D) vor. Der Hubschrauber muss dann vor der Startlinie abgesetzt werden.

Ein Schiedsrichter-Assistent übergibt dem Co-Piloten den Fender mit dem Seil, das 3 rote Kugeln hat, die in 4, 6, und 8m Abstand vom oberen Rand des Fenders befestigt sind. Je 20 Zentimeter über den beiden unteren Kugeln sind zusätzliche hölzerne Kugeln als Haltehilfe angebracht. Am Ende des Seils ist ein Haltegriff 20 cm über der oberen Kugel befestigt (siehe Anhang 3.1). Der Fender muß zunächst ausserhalb des Hubschraubers am Boden gehalten werden. Das Besatzungsmitglied hat das Seil an der entsprechenden Haltehilfe zu halten.

Auf das Zeichen „startbereit“ vom Piloten (oder Co-piloten) wird der Schiedsrichter dem Wettbewerbsteilnehmer das Startsignal durch Senken einer Flagge oder Benutzung eines geeigneten Anzeigesystems geben. (Ein solches System muss den Wettbewerbsteilnehmern beim morgendlichen Briefing erläutert werden). Damit beginnt die Zeit für den Wettbewerb zu laufen.

5.3.1.3 ABFLIEGEN DES KURSES:

Der Pilot hebt ab und fliegt, nachdem er das Tor „D“ (durch Flaggen markiert) durchflogen hat, zum Eingangstor. Das Besatzungsmitglied hat den Fender durch das Tor „D“ und Eingangstor zu manövrieren und in die Behälter abzusenken. Wenn der Fender entweder das Tor „D“ oder das Eingangstor verfehlt und die Besatzung sich zur Vermeidung von Strafpunkten für einen weiteren Versuch entscheidet, muss er ausserhalb der Tormarkierungen zurückgeführt werden, bevor ein weiterer Versuch zum korrekten Passieren der Tore erfolgen kann. Das Seil muß vor dem Passieren der Startlinie (Linie D) vollständig abgelassen und ohne Knoten sein.

Der Pilot fliegt in Richtung des ersten Behälters, um den Fender darin abzusenken. Das Besatzungsmitglied hat das Seil an der Haltehilfe über der entsprechenden roten Kugel zu halten, wobei beide Hände sichtbar sein müssen. Das Manövrieren mit dem Seil ist erlaubt, vorausgesetzt, dass das Seil mit keinem Körperteil unterhalb der roten Kugel verkürzt wird.

Nachdem der Fender in den ersten Behälter abgesenkt wurde, hat das Besatzungsmitglied das Seil auf die erforderliche Länge für den nächsten Behälter zu verlängern oder zu verkürzen. Danach wird er/sie den Fender aus dem Behälter erneut herausziehen.

Der Pilot fliegt zum nächsten Behälter. Nachdem der Fender in den dritten Behälter abgesenkt und das Seil losgelassen wurde, muß der Hubschrauber das Wettbewerbsfeld durch das Ausflugtor verlassen.

5.3.1.4 ZEITNAHME:

Die Zeitnahme beginnt, wenn an der Startlinie das Startsignal gegeben wird und endet, wenn das Besatzungsmitglied den Fender in den letzten Behälter abgesenkt und das Seil losgelassen hat. Die Gesamtzeit für diesen Wettbewerb beträgt höchstens 60 Sekunden.

5.3.1.5 PUNKTEGLEICHSTAND:

Bei Punktegleichstand gewinnt die Besatzung mit der kürzeren Gesamtzeit.

5.3.1.6 WERTUNG:

$300 - P = \text{Wertung}$. Die Wertung wird durch Subtraktion der Strafpunkte von 300 vollzogen. Die geringste Wertung ist null.

Wertung Wettbewerb Nr. 3.1 – Fender Rigging

VERSTÖSSE	STRAFPUNKTE
Für jede Zehntelsekunde über der zulässigen Gesamtzeit	0.1 *
Berührung der Außenseiten der Behälter mit dem Fender (pro Berührung)	3
Bodenberührung des Fenders zwischen der Linie D und den Behältern (pro Berührung)	15
Fender wurde nicht in den Behälter abgesenkt (pro Ereignis) oder Fender wurde unterwegs verloren	80
Fender wurde in falscher Reihenfolge und / oder mit der falscher Seillänge in den Behälter abgesenkt (pro Ereignis)	30
Besatzung ist nicht in richtiger Sitzposition oder nicht angeschnallt	50
Das Seil wurde verkürzt, hat Knoten oder wurde unterhalb der hölzernen Kugeln oder des Griffs geführt (pro Ereignis)	30
Das Seil ist beim Überflug der Linie D oder beim Herausziehen aus den Behältern nicht vollständig herabgelassen oder hat Knoten (pro Ereignis)	20
Beim Überflug des Ausflugtores ist die Nase des Hubschraubers nicht der erste Teil, der das markierte Tor passiert oder das Tor wird nicht durchflogen	10
Fender wird nicht durch das Tor „D“ geführt	10
Generelles Auslassen des Einflugtores oder Fender zu hoch über dem Tor	25

* Disqualifikation (Schwarze Flagge), wenn die Gesamtzeit 7 Minuten überschreitet

Abmessungen der Wettbewerbsfläche und der Ausrüstung (siehe auch Zeichnungen)

Vorbereitungslinie „P“ : zwei 10 m lange Streifen mit 5 m Zwischenraum zwischen den Streifen

Startlinie “D”: zwei 5 m lange Streifen mit 3 m Zwischenraum zwischen den Streifen und 30 m hinter der Linie “P” gelegen

Einflugtor: bestehend aus zwei 2 m hohen Stangen mit einem Innenabstand von 1 m auf einer Linie, die 20 m hinter der Linie “D” liegt. Das Tor darf nicht genau gegenüber den Ausmaßen der Linie „D“ liegen.

Wettbewerbsfläche: ein 50 x50 m Quadrat, das sichtbar gekennzeichnet ist und 20 m hinter der Linie “D” beginnt.

Drei nummerierte Behälter: sind auf dem Wettbewerbsquadrat positioniert und mit Wasser oder anderem schweren Material gefüllt, um ein Umkippen / Verschieben zu verhindern. Die Wassermenge oder das schwere Material in den Behältern darf das Absenken der Fender nicht behindern.

Abmessungen der Behälter:

Höhe geringer 1, 20 Meter

Durchmesser der Behälteröffnung: 48 cm +/- 2 cm

Abmessung des Fenders:

Der Durchmesser des Fenders beträgt 30 cm

Höhe : 0,8 m bis 1 m

Gewicht des Fenders (erreicht durch Sand- oder Wasserfüllung): 7 – 8 kg

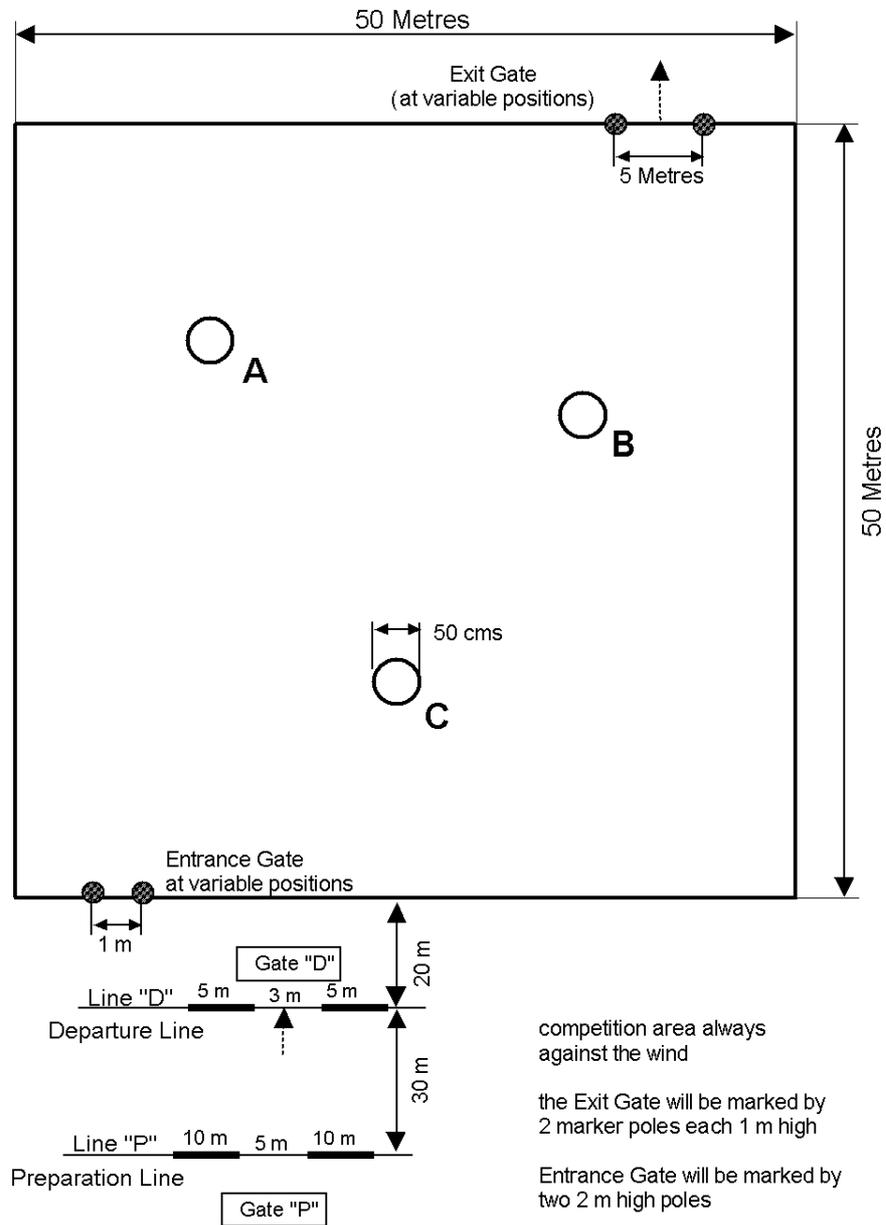
Länge des Seils: 8, 20 m vom oberen Teil des Fenders bis zum Griff

Rot gefärbte Kugeln im Abstand von 4, 6, und 8 m vom oberen Rand des Fenders

Hölzerne Kugeln, jeweils 20 cm über den roten Kugeln bei 4 und 6 Metern

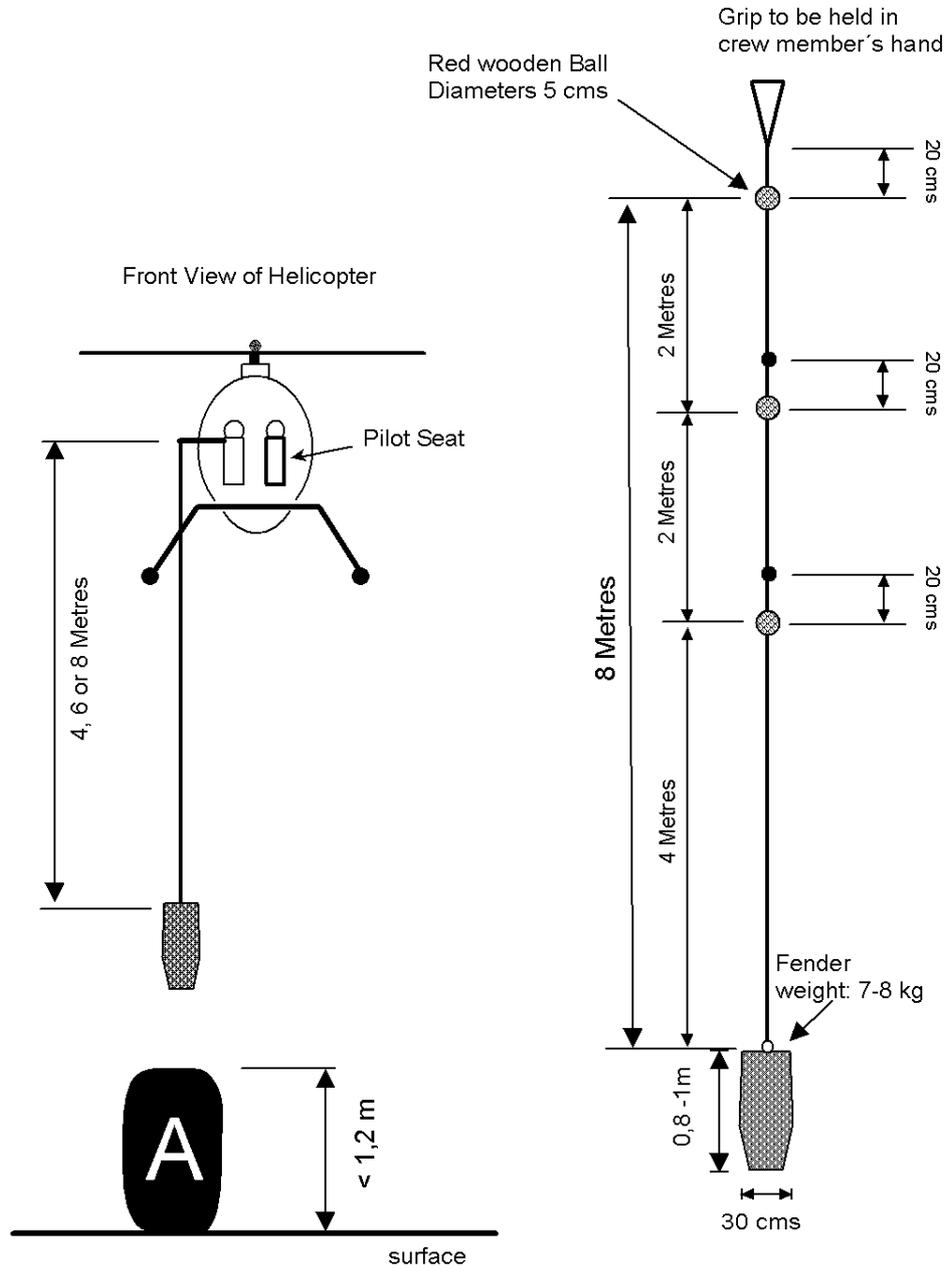
Die Behälter und der Fender können aus beliebigem Material bestehen und beliebige Farbe haben, sie müssen nur alle gleich sein.

Annex 3.0 - Event 3 - Fender Rigging



Annex 3.1 - Event 3 - Fender Rigging

NOT TO SCALE



Wettbewerb 5.3.2 – Postbote

5.3.2.0 BESCHREIBUNG:

Dieser Wettbewerb erfordert genaues Fliegen mit Abwurflasten (Kegel und Reissäckchen) mit einer Mindestflughöhe von 5 Metern innerhalb einer Flugzeit von 120 Sekunden. Das Besatzungsmitglied hat 2 Kegel an 7 m langen Seilen und 3 Reissäckchen in 3 Behälter zu manövrieren / abzuwerfen. Die Reihenfolge wird durch die Besatzung selbst bestimmt.

5.3.2.1 GENERELLE ANFORDERUNGEN:

Der Hubschrauber wird mit geschlossener Tür auf der Pilotenseite geflogen. Spezielle „Bubble-Scheiben“ in den Kabinentüren dürfen nicht angebracht werden. Außenspiegel und technische Hilfsmittel wie Radarhöhenmesser sind nicht erlaubt und führen bei Gebrauch zur Disqualifikation.

Ein 20 cm langer Teil des Landegestells oder Rads auf der dem Pilotensitz gegenüber liegenden Seite wird durch Klebmarkierungen gekennzeichnet und dient der Messung der Abweichung bei der Landung.

Die Besatzung muß korrekt angeschnallt sein. Das Besatzungsmitglied hat die normale Sitzposition einzunehmen und beide Beine müssen sich innerhalb der Kabine befinden. Während des morgendlichen Briefings erhalten die Wettbewerbsteilnehmer ihre Zeit, zu der der Hubschrauber an der Vorbereitungsline (Linie P) sein muss.

5.3.2.2 STARTLINIE:

Wenn die Startposition wieder frei ist, winkt der entsprechende Schiedsrichter den nächsten Wettbewerbsteilnehmer von der Vorbereitungsline (Linie P) zur Startlinie (Linie D) vor. Der Hubschrauber muss dann vor der Startlinie abgesetzt werden. Ein Schiedsrichter-Assistent übergibt dem Besatzungsmitglied 2 Kegel mit Seilen und 3 Stoffsäckchen, die mit Reis gefüllt sind und je ein Kilogramm wiegen.

Auf das Zeichen „startbereit“ vom Piloten (oder Co-piloten) wird der Schiedsrichter dem Wettbewerbsteilnehmer das Startsignal durch Senken einer Flagge oder Benutzung eines geeigneten Anzeigesystems geben. (Ein solches System muss den Wettbewerbsteilnehmern beim morgendlichen Briefing erläutert werden). Damit beginnt die Zeit für den Wettbewerb zu laufen.

5.3.2.3 ABFLIEGEN DES KURSES:

Der Pilot hebt ab und fliegt durch das Tor „D“ und das Einflugtor in das Wettbewerbsquadrat. Der Pilot fliegt dann in Richtung des ersten Behälters, um dort nach eigener Entscheidung der Besatzung einen Kegel oder Säckchen einzubringen. Bevor ein Kegel in einen Behälter abgesenkt wird, muss das Seil vollständig abgelassen und ohne Knoten sein.

Das Besatzungsmitglied hat das Seil am Griff über der Kugel (20 cm unter dem Griff) zu halten, wobei beide Hände sichtbar sein müssen. Das Manövrieren mit dem Seil ist erlaubt, vorausgesetzt, das Seil wird mit keinem Körperteil unterhalb der Kugel verkürzt.

Nachdem das Besatzungsmitglied die erste Last in einen Behälter eingebracht hat, fliegt der Pilot zum nächsten Behälter.

Das Besatzungsmitglied muss in jeden Behälter ein Reissäckchen und die beiden Kegel in zwei der drei Behälter einbringen. Nach jedem Einbringen einer Last hat der Pilot zu einem anderen Behälter zu fliegen.

Nach dem Ablassen der letzten Last verlässt der Hubschrauber das Wettbewerbsquadrat durch das Ausflugstor und landet auf dem 5 cm Mittelpunktkreis des Landekreuzes mit der Kufe oder Rad, die sich auf der dem Piloten abgewandten Seite befindet.

5.3.2.4 ZEITNAHME:

Die Zeitnahme beginnt, wenn an der Startlinie das Startsignal gegeben wird und endet, wenn irgendein Teil des Landegestells des Hubschraubers den Boden berührt.

5.3.2.5 PUNKTEGLEICHSTAND:

Bei Punktegleichstand wird die Besatzung mit der kürzeren Flugzeit zum Sieger erklärt.

5.3.2.6 WERTUNG:

$300 - P = \text{Wertung}$. Die Wertung wird durch Subtraktion der Strafpunkte von 300 vollzogen. Die geringste Wertung ist null.

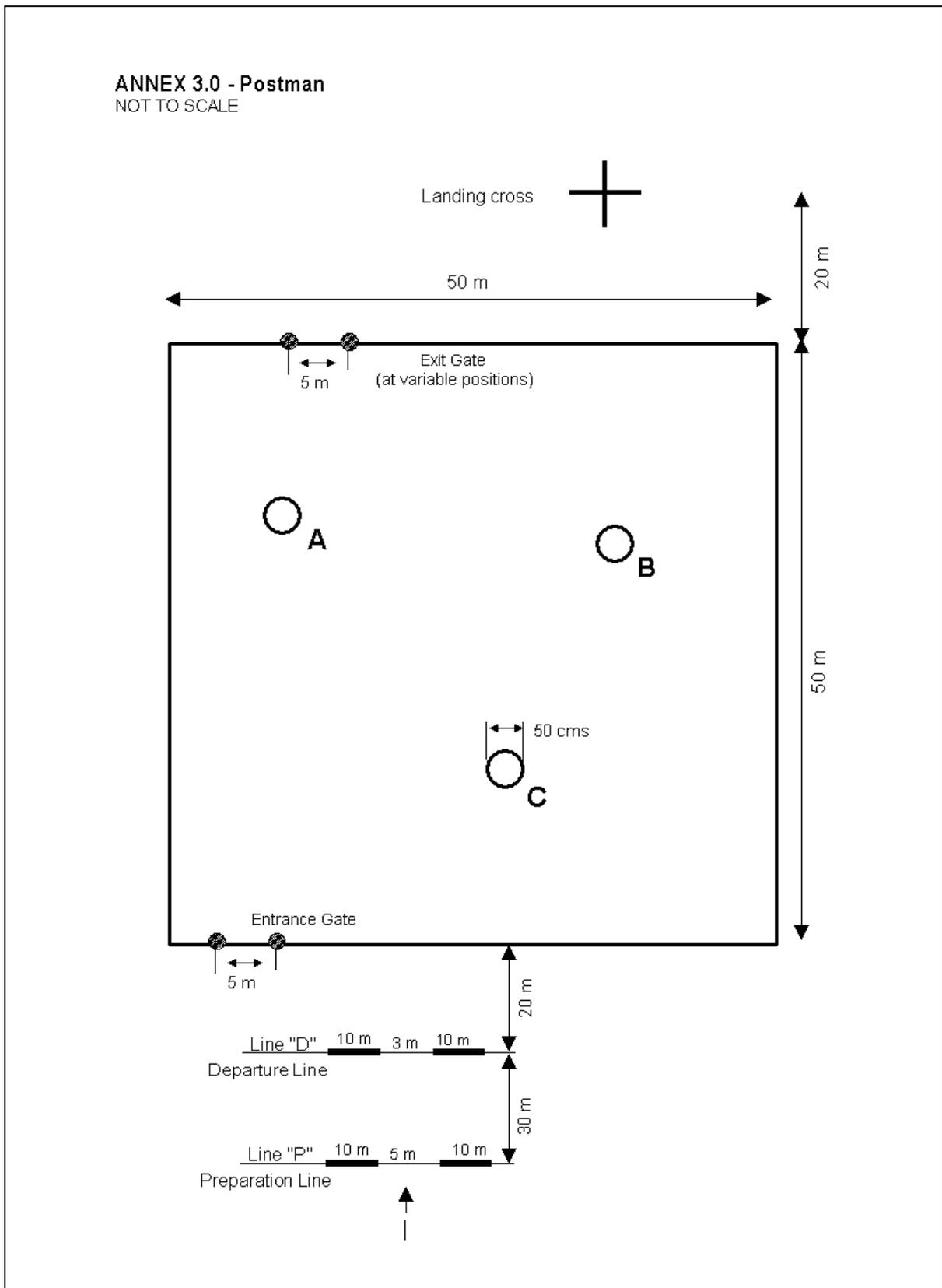
5.3.2.7 ABMESSUNGEN FÜR DIE AUSRÜSTUNG:

Es werden die Kegel und Reissäckchen aus dem Navigationswettbewerb verwendet. Als Behälter werden die gleichen wie beim Fender-Rigging benutzt. Die Abmessungen des Wettbewerbsquadrats sind aus der Zeichnung des Anhangs ersichtlich.

Wertung Wettbewerb Nr. 3. 2 – Postbote

VERSTÖSSE	STRAFPUNKTE
Für jede Zehntelsekunde über der zulässigen Gesamtflugzeit	0.1
Berührung der Außenseiten der Behälter mit dem Kegel (pro Berührung)	3
Berührung des Erdbodens mit dem Kegel zwischen Einflugtor und Behälter (pro Berührung)	15
Für jeden nicht in den Behälter abgelassenen oder verlorenen Kegel	80
Für jedes nicht in einen Behälter eingebrachtes Reissäckchen	30
Unterschreiten der Mindestflughöhe beim Abwerfen der Säckchen (5 m)	20
Besatzung nicht in normaler Sitzposition oder nicht korrekt angeschnallt	50
Das Seil ist beim Einbringen des Kegels nicht auf die volle Länge abgelassen, hat Knoten oder wird durch Handhabung verkürzt. (pro Ereignis)	30
Beim Durchflug durch das Tor “D”, das Einflug- oder das Ausflugtor ist die Nase des Hubschraubers nicht der erste Teil oder die Tore werden überhaupt nicht durchflogen – pro Ereignis	10
Doppel- und / oder Gleitlandung auf dem Landekreuz	25
Absetzgenauigkeit * (in cm)	0 - 120

- * Die Messung erfolgt als kürzester Abstand von dem markierten Bereich auf der dem Piloten gegenüber liegenden Kufe oder Rad zum Rand des Mittelpunktkreises des Landekreuzes. Teile eines Zentimeters werden auf den nächsten vollen Zentimeter aufgerundet.



Wettbewerb 5.4 – Slalom

5.4.0 BESCHREIBUNG:

Der Wettbewerb erfordert präzises Fliegen, um einen am Seil befestigten Eimer durch 12 nummerierte Tore zu manövrieren und abschließend auf einem Tisch abzusetzen. Der Hubschrauber ist mit geschlossener Tür auf der Pilotenseite zu fliegen. Die Flugzeit ist auf 3 Minuten und 30 Sekunden (210 Sekunden) begrenzt.

5.4.1 VORBEREITUNG:

Der Hubschrauber muss zur Vorbereitungsline kommen und warten, bis der vorangehende Hubschrauber seine Übung beendet hat.

Auf Zeichen eines Schiedsrichters hat der Hubschrauber zur Startlinie vorzukommen und darauf abzusetzen. Schiedsrichter / Schiedsrichter-Assistenten übergeben das Seil mit dem Eimer, der mit Wasser bis zu einem Pegel gefüllt ist, der durch 9 seitliche Löcher am oberen Rand vorgegeben ist. Die 9 Löcher haben jeweils einen Durchmesser von 1 cm und die Unterkante der Löcher ist 4 cm vom oberen Eimerrand entfernt (siehe Zeichnung Anhang 4.2).

Das Seil ist vom Besatzungsmitglied zu halten, der auf einem Sitz auf der dem Piloten gegenüber liegenden Seite in normaler Position und mit korrekt angelegten Sicherheitsgurten zu sitzen hat. Die Besatzung muss ständig auf ihren Sitzen bleiben. Das Seil wird auf dem Kabinenboden verstaut und entweder innerhalb oder außerhalb der Kufen geführt.

5.4.2 START:

Auf das Zeichen "startbereit" vom Piloten oder Co-Piloten wird der Schiedsrichter das Startsignal durch Senken einer Flagge oder Benutzung eines geeigneten Anzeigesystems geben. (Ein solches System muss den Wettbewerbsteilnehmern beim morgendlichen Briefing erläutert werden). Damit beginnt die Zeit für den Wettbewerb zu laufen.

Der Hubschrauber hebt von der Startlinie ab, wobei der Eimer zunächst noch auf dem Boden stehen bleibt und der Co-Pilot das Seil an der Kugel Nr.2 hält (Anhang 4.2).

Das Seil muß vom Co-Piloten stets so gehalten werden, dass beide Hände sichtbar sind. Manövrieren mit dem Seil ist zulässig, vorausgesetzt, das Seil wird nicht unterhalb der roten Kugel durch irgendeinen Körperteil verkürzt. Es ist nicht erlaubt, die rote Kugel zu berühren.

5.4.3 DURCHFLIEGEN VON KURS UND TOREN:

Die 12 nummerierten Tore werden gemäß Anhang 4.0 aufgestellt und sind in der Reihenfolge von 1 bis 12 abzufliegen, ohne dass der Eimer gegen die Torstangen schlägt. Die Durchflugrichtung der einzelnen Tore wird rein zufällig festgelegt wie es im Kapitel 2 Punkt 7.1 beschrieben ist und vom Veranstalter am Tag der Registrierung veröffentlicht. Die Wahlmöglichkeiten sind im Punkt 5.4.7 aufgelistet.

Pfeile sind am Boden aufgezeichnet/ausgelegt, es wird jedoch keine Lageskizze ausgegeben.

Zum korrekten Passieren eines Tores muß der obere Rand des Eimers unterhalb der oberen Stangenenden in Pfeilrichtung durch das Tor geführt werden. Wenn der Eimer das Tor verfehlt, muß er außen um das Tor zurückgeführt werden, bevor ein neuer Versuch unternommen werden kann. Es sind mehrere Versuche, ein Tor korrekt zu durchfliegen zulässig. Die Schiedsrichter werden ein korrektes oder inkorrektes Durchfliegen erst notieren, wenn der Eimer zum nächsten Tor geführt wird.

5.4.4 AUSFLUG UND TISCH:

Nach Passieren des Tores Nr. 12 verlängert der Co-Pilot das Seil auf 11 m Länge (Kugel Nr. 3) während der Pilot gleichzeitig die Flughöhe erhöht.

Der Eimer muß durch das Ausflugtor geführt werden, wobei die Höhe nicht beurteilt wird. Spätestens beim Erreichen des 5 m Kreises um den Tischmittelpunkt muss das Seil vollständig ausgelassen und frei von Knoten sein.

Das Seil wird durch den Co-Piloten am Griff am Ende des Seils gehalten. Manövrieren mit dem Seil ist erlaubt, solange das Seil nicht unterhalb der oberen Kugel durch einen Körperteil verkürzt wird. Beide Hände des Co-Piloten müssen sichtbar sein.

Der Eimer muß in einem Zug so nah wie möglich der Tischmitte abgesetzt werden und danach das Seil abgeworfen werden.

5.4.5 ZEITNAHME:

Die Zeitnahme beginnt, wenn an der Startlinie das Startsignal gegeben wird und endet, wenn das Seil über dem Tisch losgelassen wird.

5.4.6 DURCHFÜHREN DER MESSUNGEN:

Der Bezugspunkt für die Ermittlung der Ablage des Eimers von der Tischmitte ist die Mitte des Eimerbodens.

Die Menge des im Eimer verbliebenen Wassers wird gemessen, sobald der Wettbewerbsteilnehmer seine Übung abgeschlossen hat.

Das Messen wird auf dem Tisch durchgeführt. Der Tisch wird trocken gewischt, sobald der Eimer entfernt wurde.

Der Unterschied im Wasserpegel zwischen Start und Tisch wird in Strafpunkte umgewandelt.

Wenn der Eimer vom Tisch fällt, wird die Abstandsmessung vom Eimerboden zum Tischmittelpunkt mit Hilfe eines Senklots vorgenommen.

5.4.7 VARIABLE:

Es gibt 11 unterschiedliche Richtungsmöglichkeiten, die Tore zu durchfliegen; sie werden vom Chefschiedsrichter und Präsidenten der Jury entschieden. Die Bezugsquelle für „nach oben“, „nach unten“, „links“ und „rechts“ zur Festlegung der Durchflugrichtung der einzelnen Tore ist der Anhang 4.0, wobei als oben der obere Rand der Seite gilt.

1) Tor 1 wird immer nach oben durchfliegen

2) Tore 4, 5, 6, 8 – Nach oben oder unten

3) Tore 2, 3, 7, 9, 10, 11, 12 – Nach links oder rechts

5.4.8 PUNKTEGLEICHSTAND:

Bei Punktegleichstand wird die Besatzung mit der kürzeren Flugzeit zum Sieger erklärt.

5.4.9 WERTUNG:

300-P = Wertung. Die Wertung wird durch Subtraktion der Strafpunkte von 300 vollzogen. Die geringste Wertung ist null.

Wertung Wettbewerb Nr. 4 – Slalom

VERSTÖSSE	STRAFPUNKTE
Tor in falscher Reihenfolge oder entgegen der Richtungsmarkierung auf dem Boden passiert	20
Tor wurde verfehlt oder der Eimer über den Stangen geführt	10
Der Eimer berührt die Torstangen – pro Ereignis	3
Abstand des Eimers vom Tischmittelpunkt – pro Zehntelzentimeter	0.1
Der Eimer verläßt das 200 x 120 m Slalomfeld	10
Wasserpegel – pro fehlenden Zehntelzentimeter*	0.1
Jede Zehntelsekunde über die 210 Sekunden**	0.1
Absetzen des Eimers außerhalb des Tisches*	80
Verlust des Eimers auf dem Kurs	200
Seil 5m vor dem Tisch nicht vollständig ausgelassen	20
Mehr als ein Versuch, den Eimer abzusetzen – pro Versuch	15
Besatzung verbleibt nicht auf den Sitzen oder ist nicht angeschnallt oder beide Hände oder Füße sind nicht sichtbar	50
Seil wurde verkürzt, hat Knoten oder wurde unterhalb der roten Kugel geführt - pro Ereignis	50

* Falls der Eimer auf dem Erdboden abgesetzt wurde und Wasser darin verblieben ist, wird der Wasserpegel gemessen und normal in Strafpunkte umgerechnet.

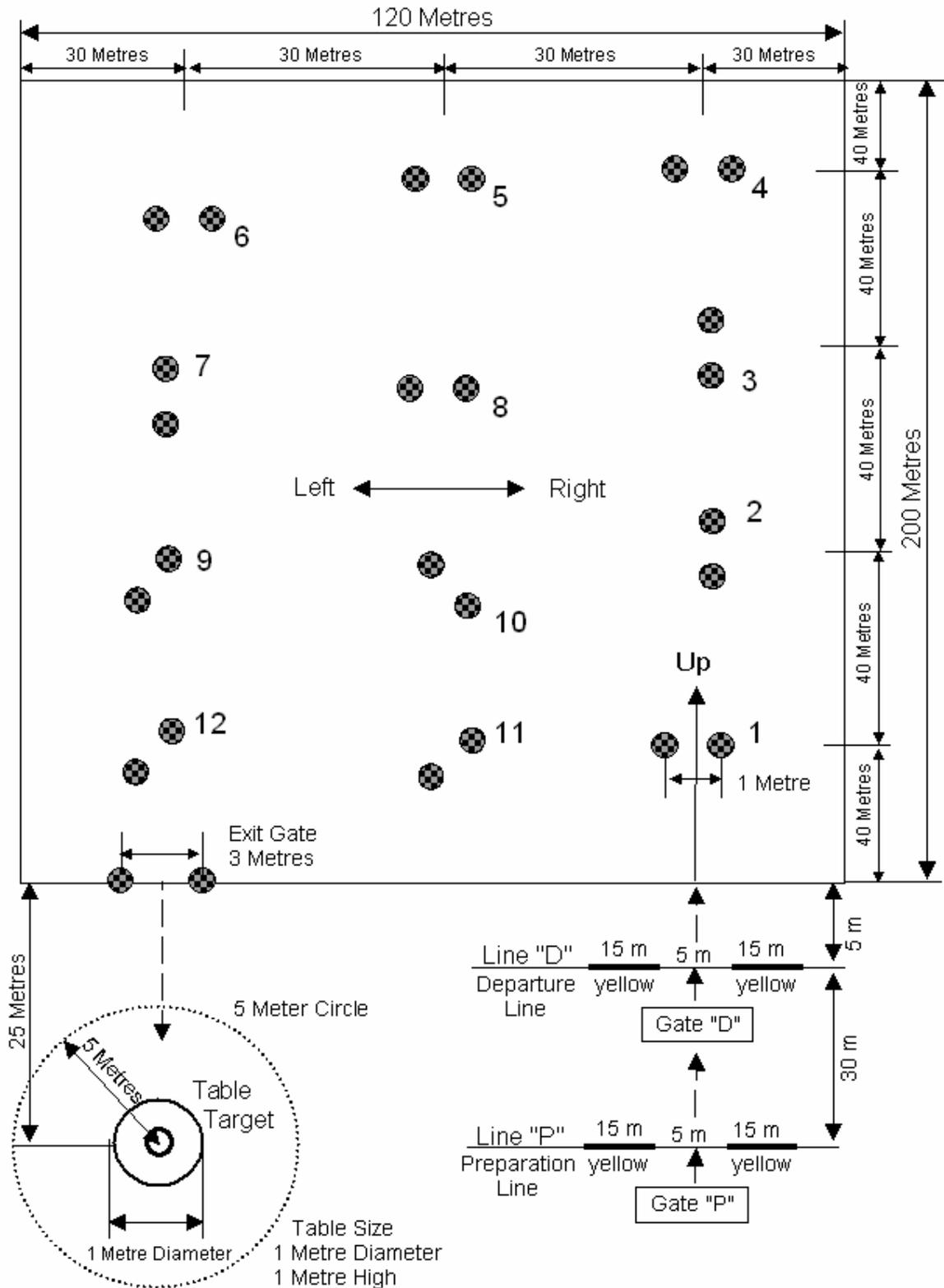
** Disqualifikation (Schwarze Flagge), wenn die Gesamtzeit 7 Minuten überschreitet.

Abmessungen der Wettbewerbsfläche und der Ausrüstung (siehe auch Zeichnungen)

- Die Wettbewerbsfläche ist ein Rechteck von 200 x 120 m (s. Anhang 4.0)
- Zwölf Tore, innere Weite 1m, gebildet aus jeweils zwei 2 m hohen Stangen (s. Anhang 4.1)
- Ein runder Tisch, 1 m im Durchmesser und 1 m hoch (konzentrische Kreise, jeder 5 cm breit, sind abwechselnd schwarz und weiss aufgemalt) Der Mittelpunktkreis muß den gleichen Durchmesser wie der Eimerboden haben.
- Ein Seil, versehen mit 3 Kugeln: die erste, 5 m vom Eimer und rot eingefärbt, die zweite als Haltehilfe 20 cm über dieser Kugel, die dritte, ebenfalls rot gefärbt, in 11 m Höhe und ein Griff (20 cm über der dritten Kugel) am Ende des Seils (s. Zeichnung Anhang 4.2).
- Ein Eimer (s. Zeichnung Anhang 4.2) aus bruchfestem Material und von zylindrischer Form, der 6, 5 Liter plus minus 2 % fasst und gefüllt höchstens 8,5 kg wiegt.

Annex 4.0 - Event 4 -

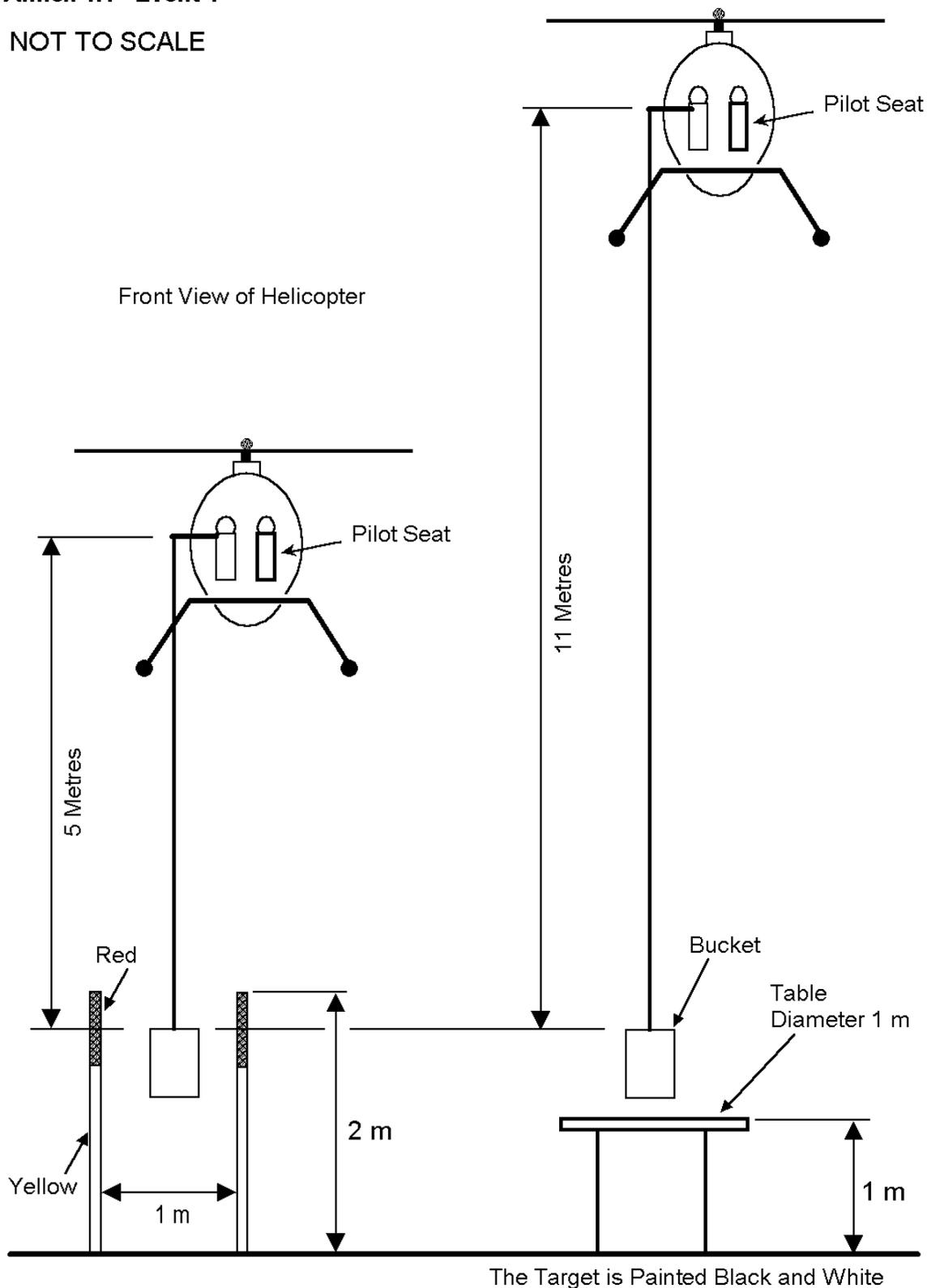
Gates Position (NOT TO SCALE)



Gate "D" and Exit Gate positions can be interchangeable

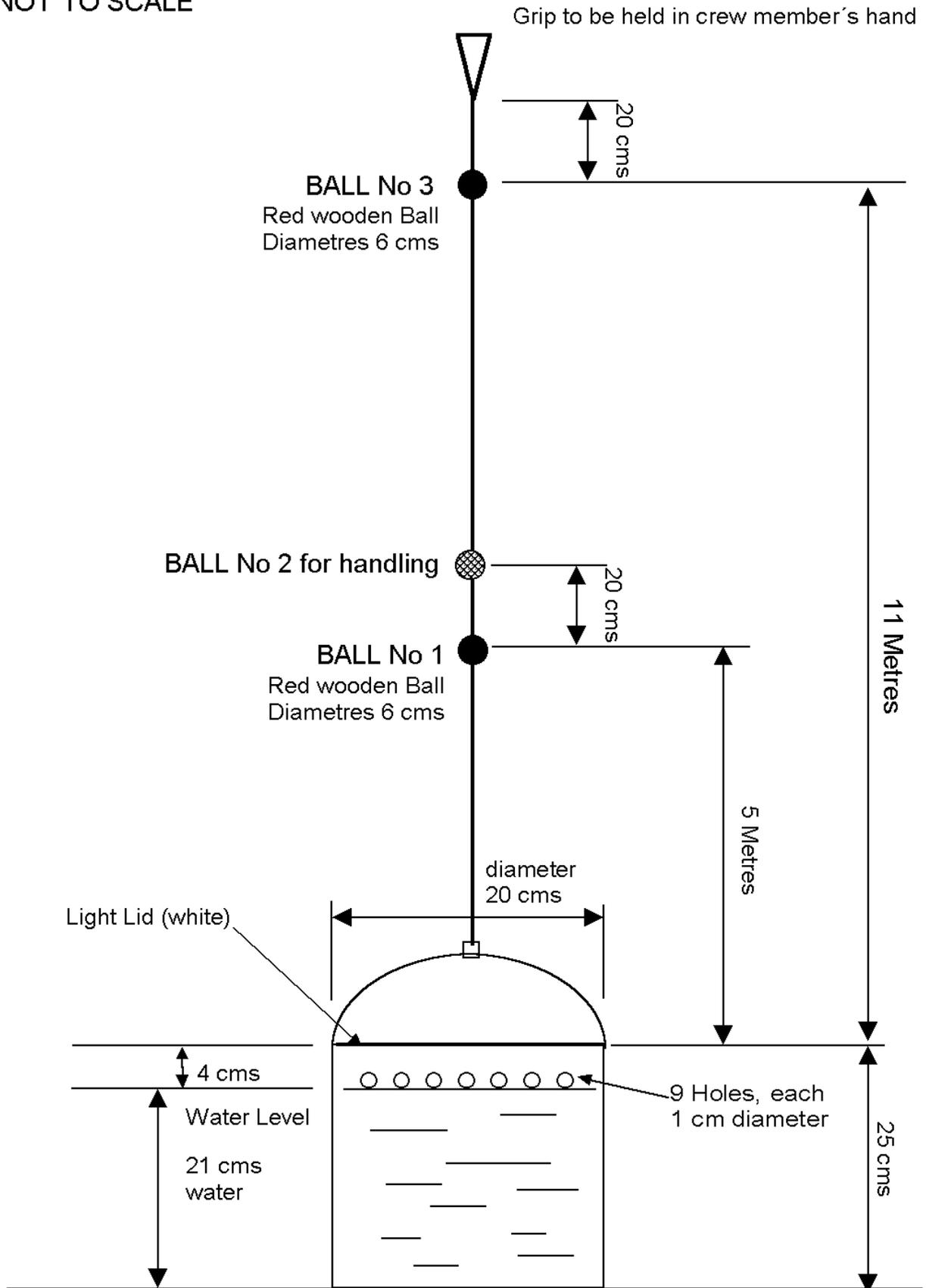
Annex 4.1 - Event 4

NOT TO SCALE



Annex 4.2 - Event 4 - Rope Equipment

NOT TO SCALE



Wettbewerb 5.5 – Free-Style

- 5.5.0 Der Zweck dieses nicht obligatorischen Free-Style Wettbewerbs ist es, auf höchstem Niveau die Wendigkeit des Hubschraubers zu demonstrieren und höchste fliegerische Fertigkeiten der Piloten zur Schau zu stellen.
- 5.5.1 Es kann jeder Hubschraubertyp eingesetzt werden, jedoch dürfen die beabsichtigten Flugmanöver die Grenzen und Beschränkungen des Flughandbuchs und des Lufttüchtigkeitszeugnisses nicht überschreiten und zur Beeinträchtigung der Flugsicherheit führen.
- 5.5.2 Die Teilnehmer können Rauch und/oder Musik einsetzen, um die Wirkung ihrer Vorführung zu erhöhen.
- 5.5.3 Die Teilnehmer haben eine kurzgefaßte, aber genaue Beschreibung ihrer Manöver auszuarbeiten und dem Schiedsrichterausschuß mindestens 48 Stunden vor dem geplanten Beginn des Wettbewerbs einzureichen.
- 5.5.4 Die Bewertung der eingereichten Flugmanöver obliegt dem Schiedsrichterausschuß. Der Teilnehmer wird spätestens 24 Stunden vor Beginn des Wettbewerbs über mögliche Einwände und Beanstandungen informiert. Die Teilnehmer können durch die Schiedsrichter aufgefordert werden, die Manöver, die als unsicher angesehen werden, abzuändern oder wegzulassen.
- 5.5.5 Vor dem Wettbewerb wird ein Briefing abgehalten.
- 5.5.6 Jeder Flug darf höchstens 4 Minuten, aber nicht weniger als 3 Minuten und 45 Sekunden dauern.
- 5.5.7 Der Free-Style Wettbewerb ist offen für jeden Piloten oder Besatzung, die das Startgeld bezahlt haben, unabhängig davon, ob sie an den Wettbewerben 1 bis 4 teilgenommen haben oder nicht.
- 5.5.8 Der Wettbewerb wird in einem Vorführquader geflogen, der durch eine Grundfläche von 500 mal 500 Metern und einer Höhe von 150 Metern/ 500 Fuß (über Grund) gebildet wird. Die Grundfläche wird durch vier Eckzeichen markiert; im Zentrum der Fläche ist ein Mittelpunktquadrat ausgelegt.
- 5.5.9 Jedes Eckzeichen ist 5 m lang und 1 m breit. Die Seiten des Mittelpunktquadrats sind 5 m lang.
- 5.5.10 An den Ecken werden Schiedsrichter postiert, die das Verlassen des Quaders dokumentieren sollen. Zwei Schiedsrichter führen die Zeitnahme durch.
- 5.5.11 Der Teilnehmer startet vom Boden und von einem beliebigen Platz innerhalb des Quadrats.
- 5.5.12 Die Zeitnahme beginnt mit dem Abheben.

- 5.5.13 Der Teilnehmer hat seine Vorführung am Boden im Mittelpunktswadrat nach spätestens 4 Minuten zu beenden. Die Zeitnahme endet mit der Landung des Hubschraubers gemäß der eingereichten Beschreibung.
- 5.5.14 Zur Bewertung werden durch den Chefschiedsrichter erfahrene Schiedsrichter aus dem Schiedsrichterausschuß ausgewählt. Es können auch FAI-CIG Delegierte, aber keine Jurymitglieder eingesetzt werden.

Wertung Wettbewerb Nr. 5 - Free- Style*

Grad der Schwierigkeit des Programms	0-70
Fliegerische Fertigkeiten / Geschicklichkeit	0-70
Allgemeiner Eindruck	0-60
Verlassen des Vorführquaders – pro Ereignis	20
Flug über Zuschauerraum - Disqualifikation	DQ
Dauer der Vorführung länger als 240 sec oder kürzer als 225 sec – für jede Sekunde Abweichung	1

- * Die höchste und die niedrigste Wertung werden gestrichen. Aus den verbliebenen Wertungen wird das arithmetische Mittel gebildet, von dem die Strafpunkte (Verlassen des Raumes und Zeit) abgezogen werden.

Hubschrauber Welt- und Regionalmeisterschaften

Kapitel 6

Zusätzliche (Media) Wettbewerbe

6.0 ALLGEMEINES:

Die in diesem Kapitel beschriebenen Wettbewerbe sollen für World Air Games, für Nationale Meisterschaften nach Ermessen des Veranstalters und andere nationale oder internationale Sportveranstaltungen genutzt werden. Sie sollten ebenso für besondere luftsportliche Veranstaltungen oder andere Wettbewerbe genutzt werden, die durch oder im Namen Nationaler Organisationen veranstaltet werden.

Wettbewerb 6.1 Flaschen öffnen

- 6.1.1 Der Pilot muss Flaschen mit Hilfe eines Flaschenöffners öffnen.
Die Besatzung muss den Flaschenöffner vor dem Wettbewerb am Hubschrauber anbringen (Anhänge 0 und 1).
Bei Hubschraubern mit Kufenlandegestell muss der Öffner an den Kufen installiert werden. Bei Hubschraubern mit Radfahrwerken wird der Öffner am Rumpf angebracht. Aus Sicherheitsgründen muss er mindestens 30 cm Abstand vom Rumpf haben.
- 6.1.2 Auf ein Zeichen der Schiedsrichter hat der Hubschrauber zur Startlinie vorzukommen, wo der installierte Flaschenöffner von Schiedsrichter überprüft wird. Wenn die Schiedsrichter entscheiden, dass die Installation nicht korrekt ist, wird der Teilnehmer disqualifiziert und darf am Wettbewerb nicht teilnehmen.
- 6.1.3 Der Pilot hebt ab und fliegt durch das Eingangstor ins Wettbewerbsfeld, das ein Rechteck von 200 x 120 Metern bildet (Anhang 2).
Die Zeitnahme beginnt, wenn die Nase des Hubschraubers durch das Einflugtor geht. Das Tor ist 5 m breit und wird durch zwei 2 m hohe Stangen gebildet.
- 6.1.4 Im Wettbewerbsfeld werden Flaschen auf jeweils 2 m hohen Stangen angebracht (Anhang 3).
- 6.1.5 Der Pilot darf die Flaschen nur mit der Maulöffnung des Flaschenöffners aufmachen. Wenn Flaschen nicht korrekt geöffnet oder zerbrochen werden, führt das zu Strafpunkten.
- 6.1.6 Die Gesamtzeit, die im Wettbewerbsfeld zu verbringen ist, beträgt mehr als 3 Minuten und weniger als 5 Minuten. Die Zeit unter drei und über fünf Minuten führt zu Strafpunkten.
- 6.1.7 Es gibt auch Strafpunkte, wenn der Hubschrauber die Grenzen des Wettbewerbsfeldes verlässt.

- 6.1.8 Die Zeitnahme endet, wenn die Nase des Hubschraubers durch das Ausflugtor geht. Das Tor ist 5 m breit und wird durch zwei 2 m hohe Stangen gebildet.
- 6.1.9 Nach Passieren des Ausflugtores hat der Hubschrauber zur Parkposition zurückzukehren.
- 6.1.10 Wenn der Wettbewerbsteilnehmer die Höchstzeit von 5 Minuten um mehr als 200 Sekunden im Wettbewerbsfeld überschreitet, wird er disqualifiziert (Zeigen der schwarzen Flagge) und hat das Wettbewerbsfeld sofort über das Ausflugtor zu verlassen.

6.1.11

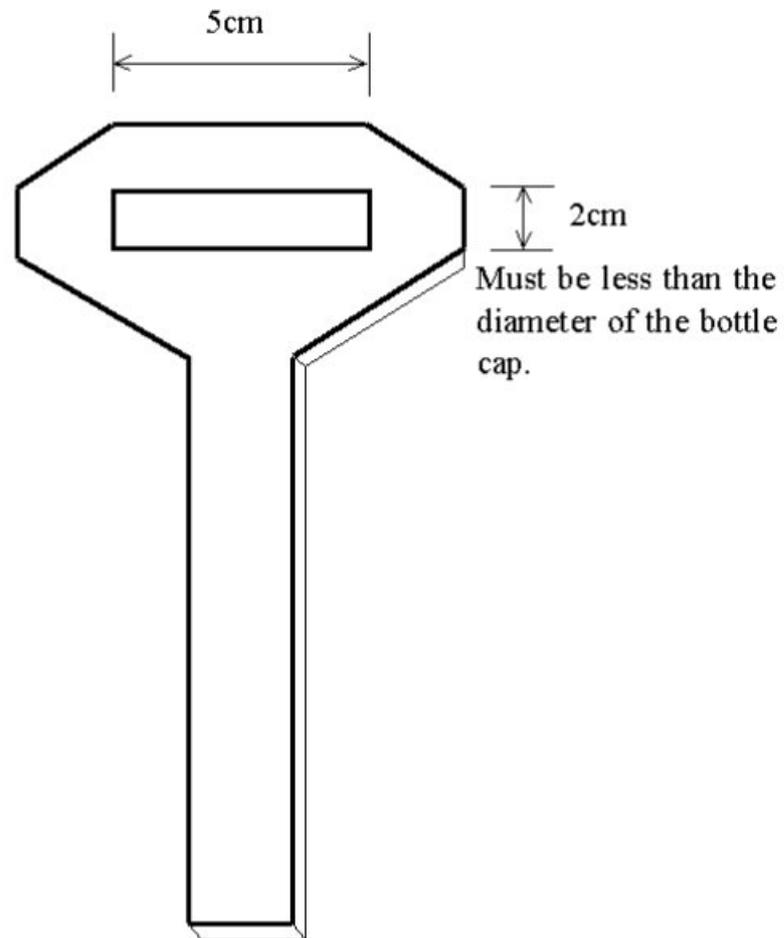
Wertung des Wettbewerbs „Flaschen öffnen“

Verstöße	Strafpunkte
Jede Zehntelsekunde unter 3 min und über 5 min Flugzeit zwischen Einflug- und Ausflugtor	0.1
Ein- und/oder Ausflugtor werden nicht durchfliegen	40
Jede nicht geöffnete Flasche	40
Jede nicht ordnungsgemäß geöffnete Flasche	40
Jede zerbrochene Flasche	40
Teile des Hubschraubers verlassen die Grenzen des Wettbewerbsfeldes	10

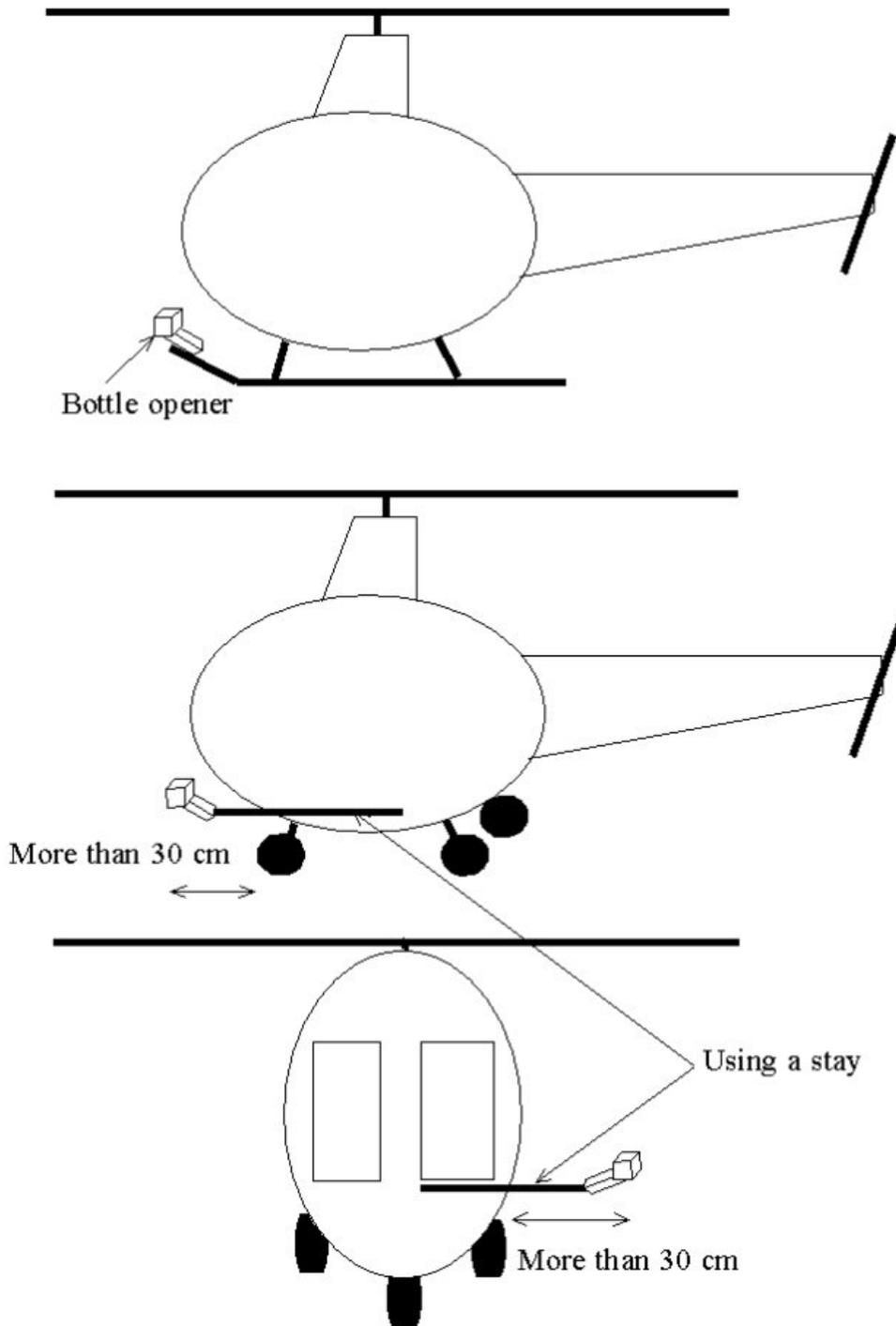
200 minus Strafpunkte = Wertung

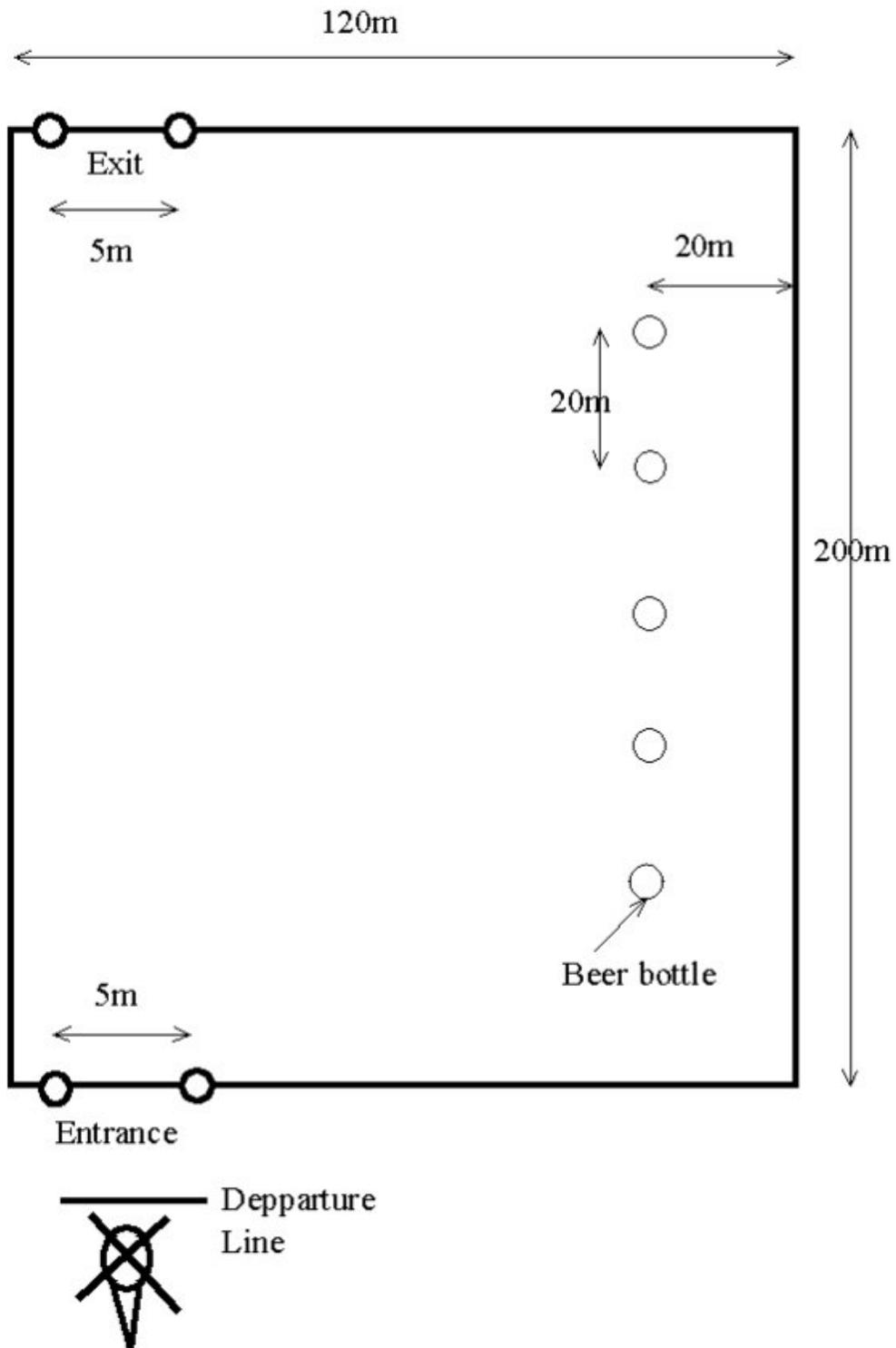
Die Wertung wird durch Subtraktion der Strafpunkte von 200 vorgenommen. Die geringste Wertung ist null.

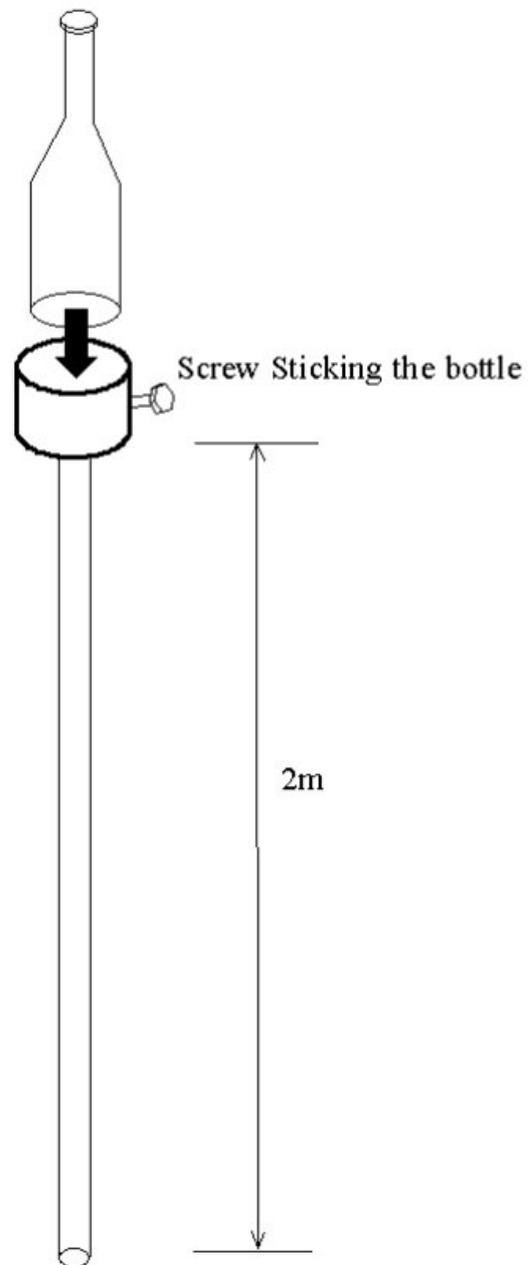
Bei Punktegleichstand wird die Besatzung mit der kürzeren Flugzeit zum Sieger erklärt.



We hope bottle openers and beer bottles will be sponsored and the company will give these away us.







Wettbewerb 6.2 – Parallel Präzision

6.2.0 BESCHREIBUNG:

Der Wettbewerb wird von zwei Wettbewerbsteilnehmern gleichzeitig auf parallelen Kursen geflogen. Dieser Wettbewerb verlangt das Abfliegen eines festgelegten Kurses in konstanter niedriger Höhe mit einigen Variablen, die vom Veranstalter erst am Tag der Registrierung bekanntgegeben werden. Die Abmessungen des Feldes und die Stellen für Drehungen sind im Anhang 2.0 aufgeführt. Die Wahlmöglichkeiten sind im Punkt 6.2.9 beschrieben. Der Kurs soll möglichst gegen den Wind ausgelegt werden.

6.2.1 GENERELLE ANFORDERUNGEN:

Sämtliche Türen des Hubschraubers müssen eingebaut sein und sind während des Fluges geschlossen zu halten. Gewölbte, vom Hersteller zugelassene Türen, dürfen verwendet werden. Spezielle "Bubble-Scheiben" in den Kabinentüren dürfen nicht eingebaut werden. Das Besatzungsmitglied hat im Hubschrauber auf seinem Sitz in normaler Position zu bleiben. Es ist ihm, ausser im Notfall, nicht erlaubt, die Steuerung zu übernehmen; Verstöße führen zur Disqualifikation.

Die Besatzung muß vor der Meisterschaft die Befestigungspunkte für die Seile installieren und die Klebmarkierungen an beiden Seiten des Rumpfes, der Kufen oder Räder anbringen. Die Befestigungspunkte müssen so gestaltet sein, dass, wenn der Hubschrauber am Boden steht, die Enden beider Aufhängevorrichtungen gerade den Boden berühren. Am Ende der Aufhängevorrichtung muß eine Schlaufe/Ring sein und die Aufhängung muß mindestens ein Gewicht von 5 kg tragen können.

Der Befestigungspunkt des kurzen Seils muss sichtbar markiert sein.

Beim morgendlichen Briefing erhält jeder Wettbewerbsteilnehmer seine Zeit, zu der der Hubschrauber an der Vorbereitungsline zu sein hat.

6.2.2 ANORDNUNG UND AUFBAU DES KURSES:

Der Kurs besteht aus zwei am Boden ausgelegten parallelen Korridoren, die 50 m lang und 1 m breit sind. Der seitliche Abstand zwischen den Korridoren beträgt mindestens 50 Meter.

An den beiden Enden der Korridore sind, senkrecht zu diesen, am Boden nach jeder Seite 10 m lange Korridore ausgelegt. Diese zusätzlichen Korridore sollen den Piloten helfen, bei den Drehungen an den Korridorenden, den Hubschrauber im 1m Quadrat zu halten.

Die Landelinien "A" sind 20 m von den Korridorenden entfernt. Beide sind 5 cm breit und lang genug, um für die Besatzung auf beiden Seiten der Hubschrauber sichtbar zu sein.

6.2.3 HÖHENKONTROLLE:

Zwei Seile oder geeignete Ketten oder eine Kombination aus beiden werden von Schiedsrichtern oder Schiedsrichter-Assistenten eingehängt; das kürzere am Rumpf unter dem Pilotensitz, das längere am rückwärtigen Ende der dem Piloten gegenüber liegenden Kufe (Rad), so weit wie möglich von dem kürzeren Seil oder Kette entfernt (siehe Zeichnungen Anhang 2.2 und 2.3).

Die Seillängen betragen ca. 2 m für das erste und genau 3 m für das zweite Seil, gemessen vom tiefsten Punkt des Landegestells (Kufe oder Rad) bis zum unteren Ende der Gewichte. Zur besseren Erkennbarkeit können die Seile/Ketten rot oder orange angestrichen sein. Abhängig vom Hubschraubermuster ist sicherzustellen, dass der Längenunterschied zwischen dem unteren und dem oberen Gewicht ein Meter beträgt.

6.2.4 VORBEREITUNGSLINIE:

Der Wettbewerbsteilnehmer hat zur Linie P (Vorbereitungslinie) zu kommen. Die Schiedsrichter hängen die Seile in die Einhängenvorrichtung ein, die durch die Wettbewerbsteilnehmer angebracht wurden und überprüfen die Lage der beiden Klebmarkierungen, die der Wettbewerbsteilnehmer an beiden Seiten des Rumpfes, der Kufen oder der Räder angebracht hat.

An der Linie P darf die Besatzung den Hubschrauber zum Schwebeflug abheben, wobei sich das zweite Besatzungsmitglied sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Hubschraubers befinden kann, um dem Piloten Hinweise über die Flughöhe und die Lage der Gewichte geben zu können. Es sind jeweils eine Drehung um 360° im und gegen den Uhrzeigersinn erlaubt, um die sichere Befestigung der Seile zu prüfen. Der Hubschrauber muss anschließend wieder abgesetzt werden. Die Schiedsrichter dürfen während dieses Manövers keine Zeichen oder Hinweise geben.

6.2.5 STARTLINIE:

Der Hubschrauber muss dann auf der Linie D abgesetzt werden.

Wenn der Kurs von den vorhergehenden Wettbewerbsteilnehmern verlassen wurde, wird der Schiedsrichter auf das Zeichen "startbereit" beider Piloten oder der Besatzungsmitglieder das Startsignal durch Senken einer Flagge oder durch die Benutzung eines geeigneten Anzeigesystems geben. (Ein solches System muss den Wettbewerbsteilnehmern beim morgendlichen Briefing erläutert werden). Damit beginnt die Zeit für den Wettbewerb zu laufen.

6.2.6 ABFLIEGEN DES KURSES:

Die Wettbewerbsteilnehmer haben den Kurs in einer Höhe von 2 m bis 3 m abzufliegen, indem sie das lange Seil am Boden und das kurze Seil frei hängend halten.

Die Korridore werden fünf Mal durchflogen. Das erste Mal von der Linie „D“ vorwärts zum Ende und dort mit einer 360° Drehung. Das zweite Mal rückwärts zum unteren Ende und dort mit einer 90° Drehung. Das dritte Mal seitwärts aufwärts mit einer 360° Drehung am Ende. Das vierte Mal wieder seitwärts zum unteren Ende und dort mit einer weiteren 90° Drehung. Das fünfte Mal vorwärts über das obere Ende hinaus und mit einer Präzisionslandung auf der Landlinie.

Die Landung hat in einem Zug zu erfolgen. Gleit- und Doppellandungen werden mit Strafpunkten belegt.

Die Wettbewerbsteilnehmer haben die 360° Drehungen um die Hochachse auszuführen, eine Drehung ist im Uhrzeigersinn, die andere entgegengesetzt. Jede Drehung muss mindestens 15 Sekunden dauern.

Der Veranstalter wird am Wettbewerbstag bekanntgeben, in welche Richtung die einzelnen 360° Drehungen zu machen sind.

Bei den 90° Drehungen hat die erste zum Mittelpunkt des Wettbewerbsfeldes hin zu erfolgen, sodaß die Hubschrauber sich nach der Drehung mit den Vorderseiten gegenüber stehen.

Die zweite 90° Drehung ist für die einzelnen Teilnehmer des Durchgangs unterschiedlich, entgegen dem Uhrzeigersinn für den ersten und im Uhrzeigersinn für den zweiten.

6.2.7 DURCHFÜHREN DER MESSUNGEN:

Korridor- und Höhenfehler werden in aufaddierten Zehntelsekunden aufgenommen. Die endgültigen Zeiten werden auf die nächste Zehntelsekunde gerundet, wie es im Kapitel 2 Punkt 13.13 beschrieben ist.

Die Grenzen des Korridors gelten als verlassen, wenn sich der Aufhängepunkt des kurzen Seiles (2 m langen Seils) außerhalb der am Boden markierten Korridorgrenzen befindet.

Ein Höhenfehler liegt vor, wenn entweder das kurze Seil den Boden berührt oder das Ende des langen Seils sich durch eine Flughöhe von mehr als 3 m vom Boden abhebt.

Die Messungen an der Landelinie werden vom vorderen Rand der am Hubschrauber angebrachten Klebmarkierungen (Kufen oder Rumpf) zum nächstgelegenen Rand der 5 cm breiten Landelinie vorgenommen. Liegt der vordere Teil der Markierung auf der 5 cm breiten Landelinie gilt das als null Abweichung.

Falls Klebebänder am Rumpf oder an über dem Boden liegenden Stellen angebracht sind, muss ein Senklot als Hilfe zum genauen Messen verwendet werden.

6.2.8 ZEITNAHME:

Die Zeitnahme beginnt, wenn an der Startlinie das Startsignal gegeben wird und endet, wenn irgendein Teil des Landegestells des Hubschraubers den Boden berührt.

6.2.9 VARIABLE FÜR DIE 360° DREHUNGEN:

- 1) Erste Drehung im Uhrzeigersinn, die zweite entgegen dem Uhrzeigersinn
- 2) Erste Drehung entgegen dem Uhrzeigersinn, die zweite im Uhrzeigersinn

6.2.10 PUNKTEGLEICHSTAND:

Bei Punktegleichstand wird die Besatzung mit der geringeren Flugzeit zum Sieger erklärt.

6.2.11 WERTUNG:

300-P = Wertung. Die Wertung wird durch Subtraktion der Strafpunkte von 300 vorgenommen. Die geringste Wertung ist null.

Wertung Wettbewerb Nr. 6. 2 – Parallel Präzision

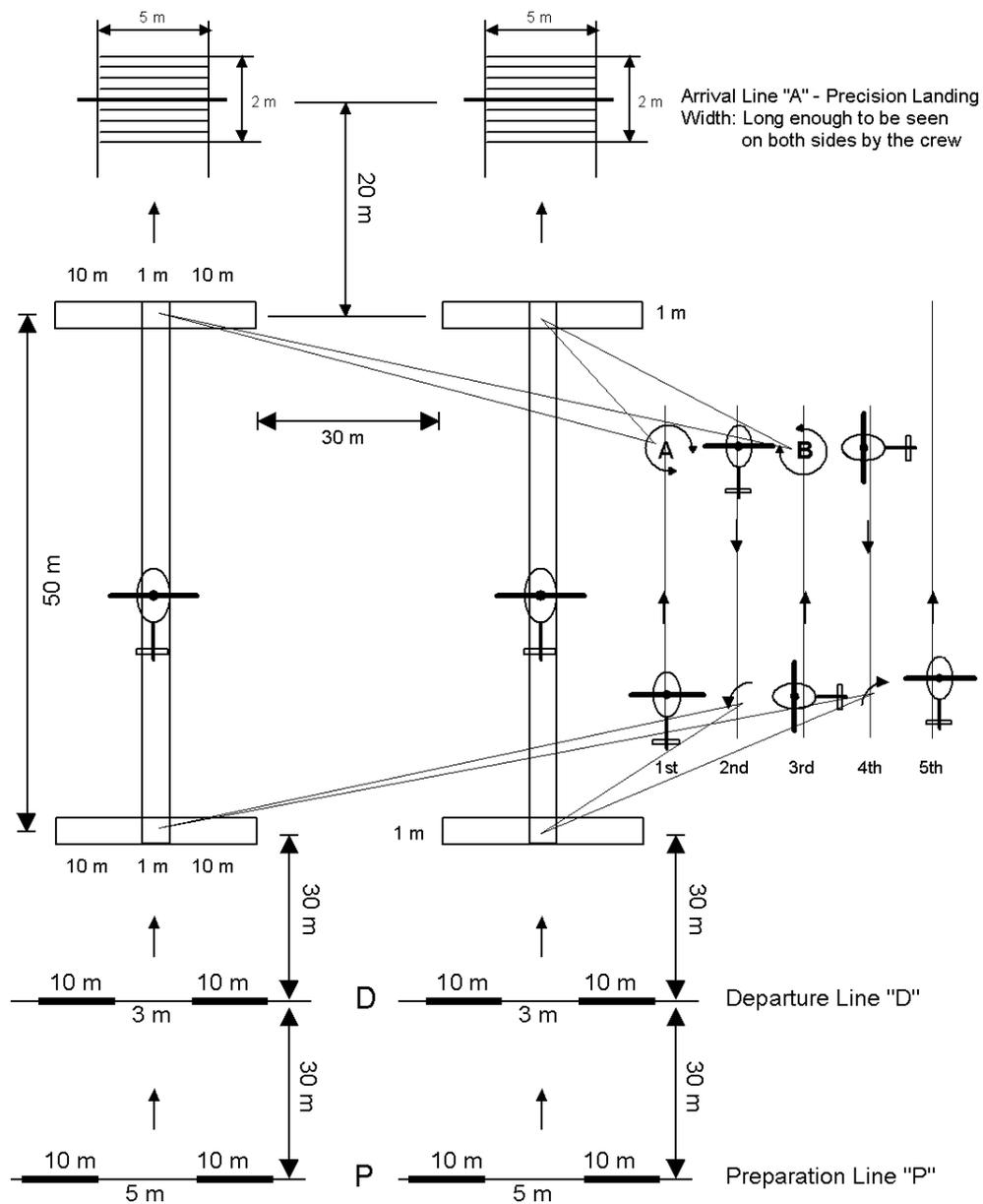
VERSTÖSSE	STRAFPUNKTE
Jede Zehntelsekunde über 2 min und 15 sec Flugzeit (135 sec) zwischen den Linien D und A*	0.1
Verlassen der Korridor Grenzen durch den Aufhängepunkt des kurzen Seils pro Zehntelsekunde*	0.1
Abheben des Endgewichts des langen Seils vom Boden pro Zehntelsekunde*	0.1
Bodenberührung durch das kurze Seil pro Zehntelsekunde*	0.1
Dauer der 360° Schwebeflugdrehungen weniger als 15 Sekunden***	15
Für das Auslassen eines Manövers	25
Für jede Veränderung der Längsachsenrichtung von über 30°	10
Absetzgenauigkeit**	0 – 120
Doppellandung (liegt vor, wenn irgendein Teil des Landgestells den Boden berührt - Ende der Zeitnahme – und danach der Hubschrauber vor dem nächsten Absetzen nochmals vollkommen vom Boden abhebt)	25
Gleitlandung (liegt vor, wenn nach dem ersten Bodenkontakt eine sicht- und messbare Vorwärts- oder Seitwärtsbewegung des Rumpfes, der Kufen oder Räder zu verzeichnen ist)	25

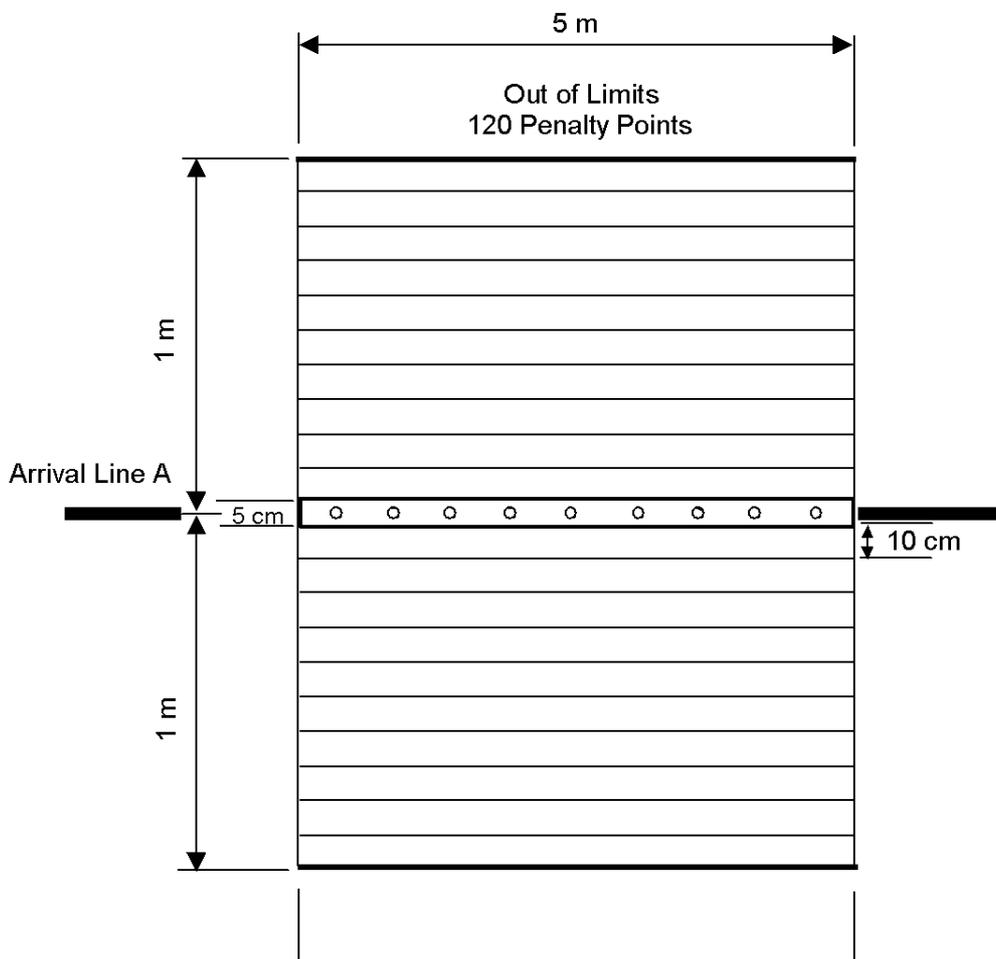
* Gerundet auf die nächste Zehntelsekunde wie im Punkt 13.13 des Kapitel 2 beschrieben

** Die Entfernung jeder Markierung zum nächsten Punkt der 5 cm Landelinie wird in cm gemessen und zusammengezählt, wobei pro Zentimeter ein Strafpunkt vergeben wird. Teile eines Zentimeter werden zum nächsten vollen Zentimeter aufgerundet.

*** bedeutet, dass die Drehung 14,94 Sekunden oder weniger dauert.

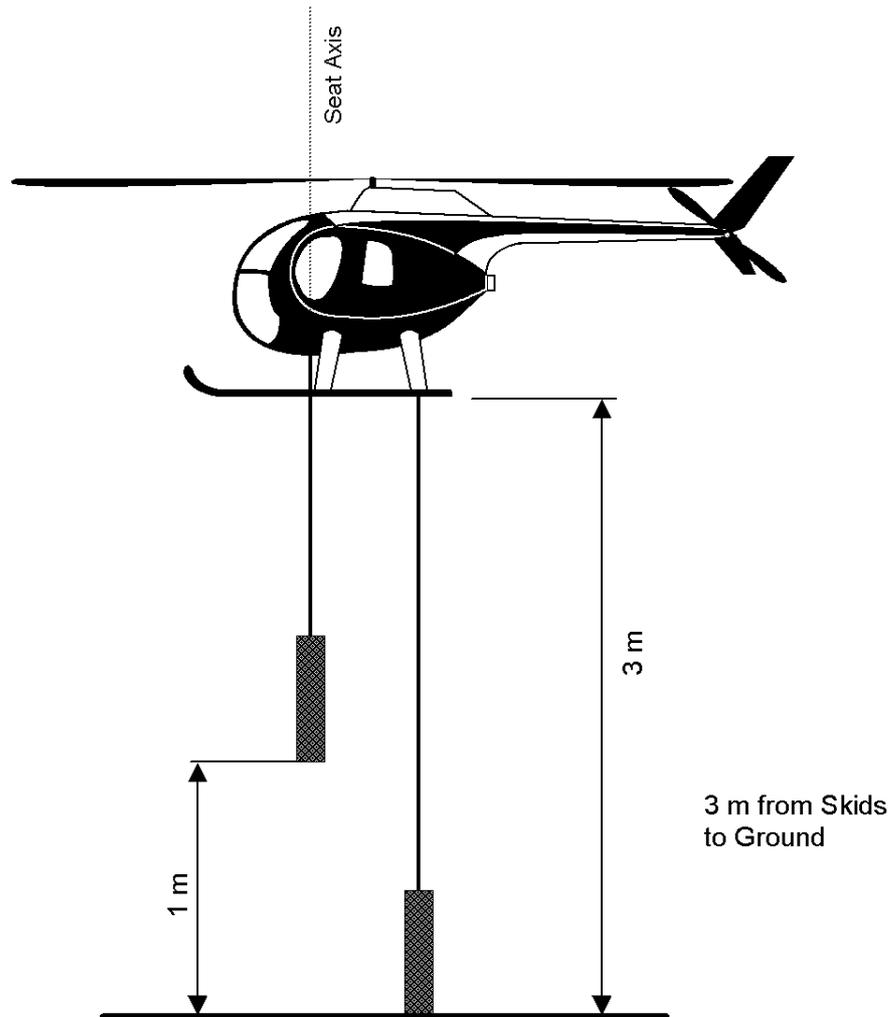
ANNEX 2.0 - Parallel Hover Parcours
 NOT TO SCALE



Annex 2.1 - Event 2 - Precision Landing Area

Annex 2.2 - Event 2 - Length and Attachment of Ropes

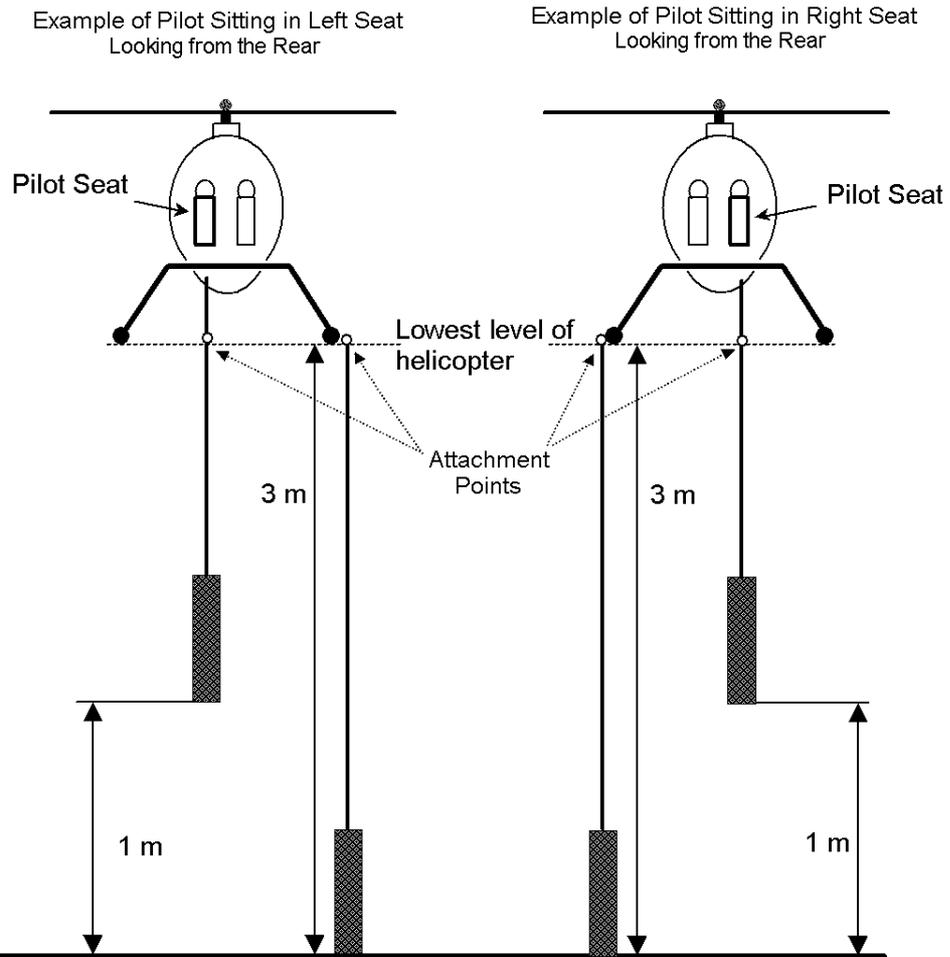
NOT TO SCALE



It is essential to understand that from one helicopter to another, the short rope will differ in size. The objective is to have 1 metre difference between the bottom of the two weights.

The long rope will always be 3 metres. The short rope will vary in order to give one metre difference.

Annex 2.3 - Event 2



The long rope will always be on the opposite side of the helicopter to the pilot.
Attachment on skid or wheel.

The short rope will always be under the pilot's seat.
Attachment on the fuselage.

The fixture for that attachment will be installed by the crew prior to arrival
at the preparation Line.

Wettbewerb 6.3 – Parallel Fender Rigging

6.3.0 BESCHREIBUNG:

Der Wettbewerb wird von zwei Wettbewerbsteilnehmern gleichzeitig auf parallelen Kursen geflogen.

Er erfordert genaues Fliegen mit einer Last (Fender) und Seillängen von 4, 6, und 8 m innerhalb einer Flugzeit von 90 Sekunden. Die entsprechenden Seillängen werden durch den Präsidenten der Jury gemäß Kapitel 2 Punkt 7.1 festgelegt und beim Wettbewerbsbriefing bekannt gegeben.

6.3.1 GENERELLE ANFORDERUNGEN:

Der Hubschrauber wird mit geschlossener Tür auf der Pilotenseite geflogen. Spezielle „Bubble-Scheiben“ in den Kabinentüren dürfen nicht angebracht werden. Außenspiegel und technische Hilfsmittel wie Radarhöhenmesser sind nicht erlaubt und führen bei Gebrauch zur Disqualifikation.

Die Besatzung muß korrekt angeschnallt sein. Das Besatzungsmitglied hat die normale Sitzposition einzunehmen und beide Beine müssen sich innerhalb der Kabine befinden. Beim morgendlichen Briefing erhalten die Wettbewerbsteilnehmer ihre Zeit, zu der der Hubschrauber an der Vorbereitungsline (Linie P) sein muss.

6.3.2 STARTLINIE:

Wenn die Startpositionen wieder frei sind, winkt der entsprechende Schiedsrichter die nächsten Wettbewerbsteilnehmer von der Vorbereitungsline (Linie P) zur Startlinie (Linie D) vor. Die Hubschrauber müssen dann vor der Startlinie abgesetzt werden.

Schiedsrichter-Assistenten übergeben den Co-Piloten den Fender mit dem Seil, das 3 rote Kugeln hat, die in 4, 6, und 8m Abstand vom oberen Rand des Fenders befestigt sind. Je 20 Zentimeter über den beiden unteren Kugeln sind zusätzliche hölzerne Kugeln als Haltehilfe angebracht. Am Ende des Seils ist ein Haltegriff 20 cm über der oberen Kugel befestigt (siehe Anhang 3.1). Der Fender muß zunächst ausserhalb des Hubschraubers am Boden gehalten werden. Das Besatzungsmitglied hat das Seil an der entsprechenden Haltehilfe zu halten.

Auf das Zeichen “startbereit” von den Piloten (oder Co-piloten) wird der Schiedsrichter den Wettbewerbsteilnehmern das Startsignal durch Senken einer Flagge oder Benutzung eines geeigneten Anzeigesystems geben. (Ein solches System muss den Wettbewerbsteilnehmern beim morgendlichen Briefing erläutert werden). Damit beginnt die Zeit für den Wettbewerb zu laufen.

6.3.3 ABFLIEGEN DES KURSES:

Die Piloten heben ab und fliegen, nachdem sie das Tor “D” (durch Flaggen markiert) durchflogen haben, zum Eingangstor. Die Besatzungsmitglieder haben den Fender durch das Tor “D” und Eingangstor zu manövrieren und in die Behälter abzusenken. Das Seil muß vor dem Passieren der Startlinie (Linie D) vollständig abgelassen und ohne Knoten sein.

Die Piloten fliegen in das erste Quadrat und die Co-Piloten müssen den Fender in den ersten Behälter absenken.

Der Co-Pilot hat das Seil an der Haltehilfe über der entsprechenden roten Kugel zu halten, wobei beide Hände sichtbar sein müssen. Das Manövrieren mit dem Seil ist erlaubt,

vorausgesetzt, dass das Seil mit keinem Körperteil unterhalb der roten Kugel verkürzt wird.

Nachdem der Fender in den ersten Behälter abgesenkt wurde, hat der Co-Pilot das Seil auf die erforderliche Länge für den nächsten Behälter zu verlängern oder zu verkürzen. Danach wird er/sie den Fender aus dem Behälter erneut herausziehen.

Der Pilot fliegt jetzt weiter zum nächsten Quadrat, um den Fender in den zweiten Behälter abzulassen. Der Co-Pilot hat den Fender durch das Eingangstor zu führen und in den zweiten Behälter abzusenken.

Dieses Verfahren wird für das dritte Quadrat und dritten Behälter wiederholt.

Nachdem der Fender in den dritten Behälter abgesenkt und das Seil losgelassen wurde, hat der Hubschrauber das Feld durch das Ausflugtor zu verlassen.

6.3.4 ZEITNAHME:

Die Zeitnahme beginnt, wenn an der Startlinie das Startsignal gegeben wird und endet für die einzelnen Besatzungen, wenn der Co-Pilot den Fender in den letzten Behälter abgesenkt und das Seil losgelassen hat. Die Gesamtzeit für diesen Wettbewerb beträgt höchstens 90 Sekunden.

6.3.5 PUNKTEGLEICHSTAND:

Bei Punktegleichstand gewinnt die Besatzung mit der kürzeren Flugzeit.

6.3.6 WERTUNG:

$300 - P = \text{Wertung}$. Die Wertung wird durch Subtraktion von Strafpunkten von 300 vorgenommen. Die geringste Wertung ist null.

Wertung Wettbewerb Nr. 6.3 – Parallel Fender Rigging

VERSTÖSSE	STRAFPUNKTE
Für jede Zehntelsekunde über der zulässigen Gesamtzeit	0.1 *
Berührung der Außenseiten der Behälter mit dem Fender (pro Berührung)	3
Bodenberührung des Fenders zwischen der Linie D und drittem Behälter (pro Berührung)	15
Fender wurde nicht in den Behälter abgesenkt (pro Ereignis)	80
Fender wurde mit der falschen Seillänge in den Behälter abgesenkt (pro Ereignis)	30
Fender wurde zwischen der Startlinie und dem dritten Einflugtor verloren (Zeitnahme wird gestoppt)	200
Besatzung ist nicht in richtiger Sitzposition oder nicht angeschnallt	50
Das Seil wurde verkürzt, hat Knoten oder wurde unterhalb der hölzernen Kugeln oder des Griffs geführt (pro Ereignis)	30
Das Seil ist beim Überflug der Linie D oder beim Herausziehen aus den Behältern nicht vollständig herabgelassen oder hat Knoten (pro Ereignis)	20
Beim Überflug des Ausflugtores ist die Nase des Hubschraubers nicht der erste Teil, der das markierte Tor passiert oder das Tor wird nicht durchflogen	10
Fender wird nicht durch das Tor „D“ geführt	10
Generelles Auslassen der Einflugtore oder Fender zu hoch über den Toren (pro Ereignis)	25

* Disqualifikation (Schwarze Flagge), wenn die Gesamtzeit 7 Minuten überschreitet

Abmessungen der Wettbewerbsfläche und der Ausrüstung (siehe auch Zeichnungen)

Die Wettbewerbsfläche wird durch zwei parallele Kurse gebildet, die mindestens 30 Meter Abstand haben müssen.

Jeder Kurs besteht aus:

Vorbereitungslinie „P“ : zwei 10 m lange Streifen mit 5 m Zwischenraum zwischen den Streifen
Startlinie „D“: zwei 10 m lange Streifen mit 3 m Zwischenraum zwischen den Streifen und 30 m hinter der Linie „P“ gelegen

Drei Einflugtore: bestehend aus zwei 2 m hohen Stangen mit einem Innenabstand von 1 m.

Drei Flächen mit Behältern: jeweils 40 x 40 m Quadrate, die sichtbar gekennzeichnet sind und dessen erstes 20 m hinter der Linie „D“ beginnt.

Drei Behälter: jeweils einer auf jedem der Wettbewerbsquadrate positioniert und mit Wasser oder anderem schweren Material gefüllt, um ein Umkippen / Verschieben zu verhindern.

Abmessungen der Behälter:

Höhe geringer 1,20 Meter

Durchmesser der Behälteröffnung: 48 cm +/- 2 cm

Abmessung des Fenders:

Der Durchmesser des Fenders beträgt 30 cm

Höhe : 0,8 m bis 1 m

Gewicht des Fenders (erreicht durch Sand- oder Wasserfüllung): 7 – 8 kg

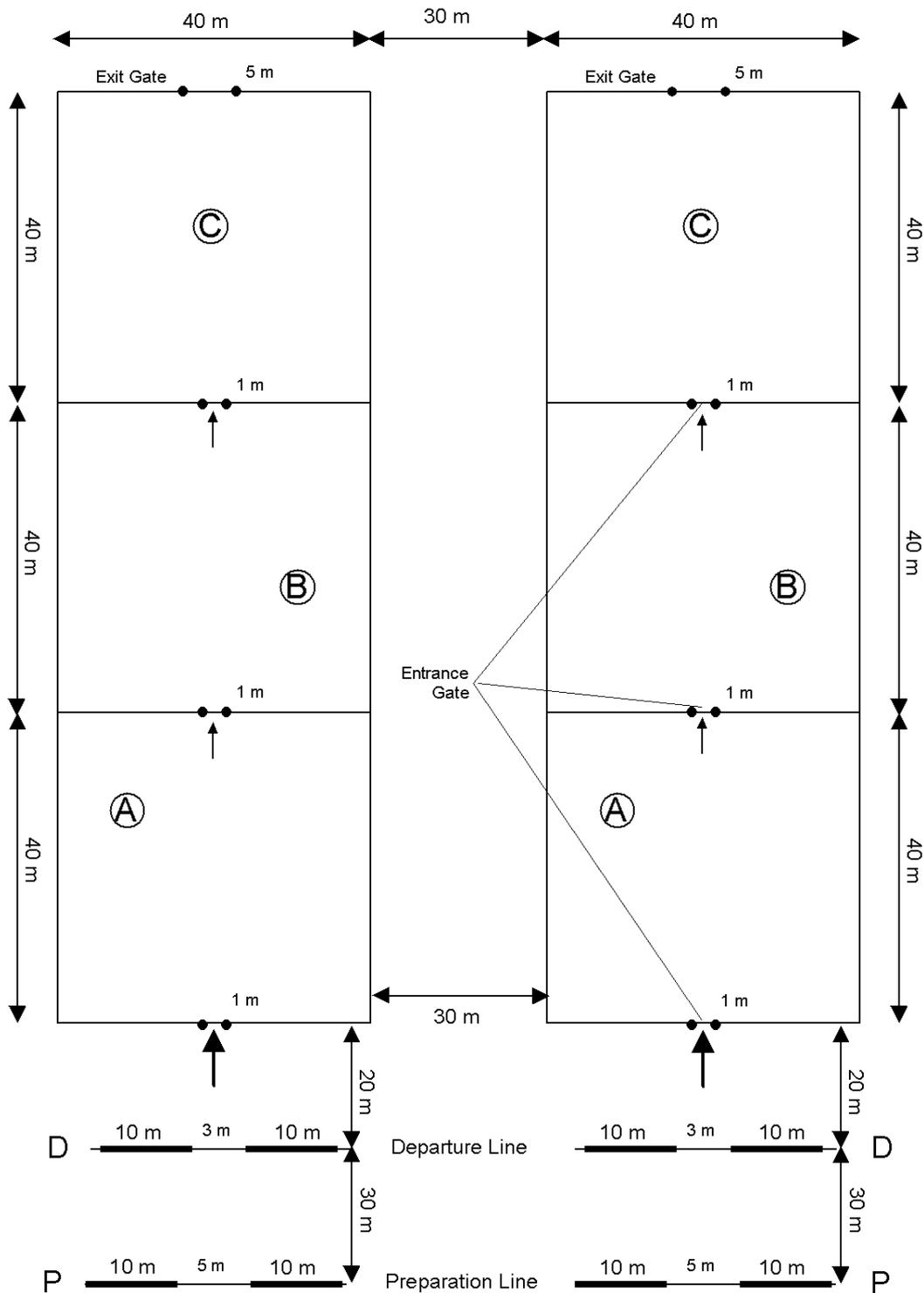
Länge des Seils: 8, 20 m vom oberen Teil des Fenders bis zum Griff

Rot gefärbte Kugeln im Abstand von 4, 6, und 8 m vom oberen Rand des Fenders

Hölzerne Kugeln, jeweils 20 cm über den roten Kugeln bei 4 und 6 Metern

Die Behälter und der Fender können aus beliebigem Material bestehen und beliebige Farbe haben, sie müssen nur alle gleich sein.

ANNEX 3.0 - Parallel Fender Rigging
NOT TO SCALE



Wettbewerb 6.4 - Parallel Slalom

6.4.0 BESCHREIBUNG:

Der Wettbewerb wird von zwei Teilnehmern auf parallelen Kursen gleichzeitig geflogen. Er erfordert präzises Fliegen, um einen am Seil befestigten Eimer zwei mal durch 6 nummerierte Tore zu manövrieren und abschließend auf einem Tisch abzusetzen. Der Hubschrauber ist mit geschlossener Tür auf der Pilotenseite zu fliegen. Die Flugzeit ist auf 3 Minuten und 30 Sekunden (210 Sekunden) begrenzt.

6.4.1 VORBEREITUNG:

Die Hubschrauber müssen zur jeweiligen Vorbereitungsline kommen und warten, bis die vorangehenden Hubschrauber ihre Übung beendet haben.

Auf Zeichen eines Schiedsrichters haben die Hubschrauber zur ihrer Startlinie vorzukommen und darauf abzusetzen. Schiedsrichter / Schiedsrichter-Assistenten übergeben das Seil mit dem Eimer, der mit Wasser bis zu einem Pegel gefüllt ist, der durch 9 seitliche Löcher am oberen Rand vorgegeben ist. Die 9 Löcher haben jeweils einen Durchmesser von 1 cm und die Unterkante der Löcher ist 4 cm vom oberen Eimerrand entfernt (siehe Zeichnung Anhang 4.2).

Das Seil ist vom Co-Piloten zu halten, der auf einem Sitz auf der dem Piloten gegenüber liegenden Seite in normaler Position und mit korrekt angelegten Sicherheitsgurten zu sitzen hat. Die Besatzung muss ständig auf ihren Sitzen bleiben. Das Seil wird auf dem Kabinenboden verstaut und entweder innerhalb oder außerhalb der Kufen geführt.

6.4.2 START:

Auf das Zeichen "startbereit" von den Piloten oder Co-Piloten wird der Schiedsrichter das Startsignal durch Senken einer Flagge oder Benutzung eines geeigneten Anzeigesystems geben. (Ein solches System muss den Wettbewerbsteilnehmern beim morgendlichen Briefing erläutert werden).

Die Hubschrauber heben nach dem Zeichen des Schiedsrichters von der Startlinie ab, wobei der Eimer zunächst noch auf dem Boden stehen bleibt und der Co-Pilot das Seil an der Kugel Nr.2 hält (Anhang 4.2).

Das Seil muß vom Co-Piloten stets so gehalten werden, dass beide Hände sichtbar sind. Manövrieren mit dem Seil ist zulässig, vorausgesetzt, das Seil wird nicht unterhalb der roten Kugel durch irgendeinen Körperteil verkürzt. Den Co-Piloten ist es nicht erlaubt, die rote Kugel zu berühren.

6.4.3 DURCHFLIEGEN VON KURS UND TOREN:

Die 6 nummerierten Tore werden gemäß Anhang 4.0 aufgestellt und sind in der Reihenfolge von 1 bis 6 und zurück nach 1 abzufliegen, ohne dass der Eimer gegen die Torstangen schlägt. Die Durchflugrichtung der einzelnen Tore ist im Anhang 4.0 dargestellt.

Zum korrekten Passieren eines Tores muß der obere Rand des Eimers unterhalb der oberen Stangenenden durch das Tor geführt werden. Wenn der Eimer das Tor verfehlt, muß er außen um das Tor zurückgeführt werden, bevor ein neuer Versuch unternommen werden kann. Es sind mehrere Versuche, ein Tor korrekt zu durchfliegen zulässig. Die Schiedsrichter werden ein korrektes oder inkorrektes Durchfliegen erst notieren, wenn der Eimer zum nächsten Tor geführt wird.

6.4.4 AUSFLUG UND TISCH:

Nachdem das Tor 1 das zweite Mal passiert wurde, verlängert der Co-Pilot das Seil auf 11 m Länge (Kugel Nr. 3) während der Pilot gleichzeitig die Flughöhe erhöht. Spätestens beim Erreichen des 5 m Kreises um den Tischmittelpunkt muss das Seil vollständig ausgelassen und frei von Knoten sein.

Das Seil wird durch den Co-Piloten am Griff am Ende des Seils gehalten. Manövrieren mit dem Seil ist erlaubt, solange das Seil nicht unterhalb der oberen Kugel durch einen Körperteil verkürzt wird. Beide Hände des Co-Piloten müssen sichtbar sein.

Der Eimer muß in einem Zug so nah wie möglich der Tischmitte abgesetzt werden und danach das Seil abgeworfen werden.

6.4.5 ZEITNAHME:

Die Zeitnahme beginnt, wenn an der Startlinie das Startsignal gegeben wird und endet, wenn das Seil über dem Tisch losgelassen wird.

6.4.6 DURCHFÜHREN DER MESSUNGEN:

Der Bezugspunkt für die Ermittlung der Ablage des Eimers von der Tischmitte ist die Mitte des Eimerbodens.

Die Menge des im Eimer verbliebenen Wassers wird gemessen, sobald der Wettbewerbs- teilnehmer seine Übung abgeschlossen hat.

Das Messen wird auf dem Tisch durchgeführt. Der Tisch wird trocken gewischt, sobald der Eimer entfernt wurde.

Der Unterschied im Wasserpegel zwischen Start und Tisch wird in Strafpunkte umgewandelt.

Wenn der Eimer vom Tisch fällt, wird die Abstandsmessung vom Eimerboden zum Tischmittelpunkt mit Hilfe eines Senklots vorgenommen.

6.4.7 PUNKTEGLEICHSTAND:

Bei Punktegleichstand wird die Besatzung mit der kürzeren Flugzeit zum Sieger erklärt.

6.4.8 WERTUNG:

$300 - P = \text{WERTUNG}$. Die Wertung wird durch Subtraktion von Strafpunkten von 300 vorgenommen. Die geringste Wertung ist null.

Wertung Wettbewerb Nr. 6.4 – Parallel Slalom

VERSTÖSSE	STRAFPUNKTE
Tor in falscher Reihenfolge oder in falscher Richtung passiert	20
Tor wurde verfehlt oder der Eimer über den Stangen geführt	10
Der Eimer berührt die Torstangen – pro Ereignis	3
Abstand des Eimers vom Tischmittelpunkt – pro Zehntelzentimeter	0.1
Der Eimer verläßt das 185 x 50 m Slalomfeld	10
Wasserpegel – pro fehlendem Zehntelzentimeter*	0.1
Jede Zehntelsekunde über die 210 Sekunden**	0.1
Absetzen des Eimers außerhalb des Tisches*	80
Verlust des Eimers auf dem Kurs	200
Seil 5m vor dem Tisch nicht vollständig ausgelassen	20
Mehr als ein Versuch, den Eimer abzusetzen – pro Versuch	15
Besatzung verbleibt nicht auf den Sitzen oder ist nicht angeschnallt oder beide Hände oder Füße sind nicht sichtbar	50
Seil wurde verkürzt, hat Knoten oder wurde unterhalb der roten Kugel geführt - pro Ereignis	50

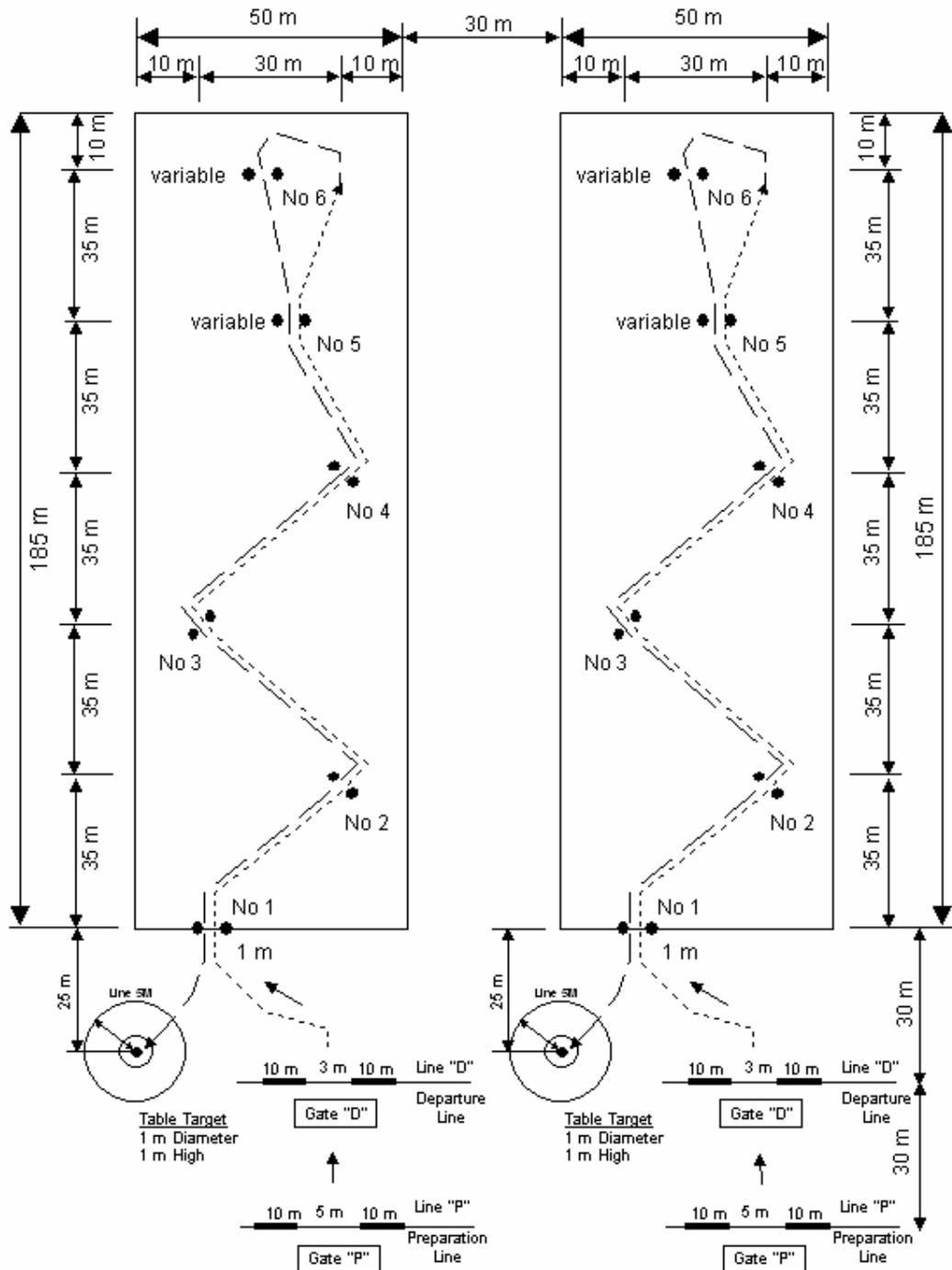
* Falls der Eimer auf dem Erdboden abgesetzt wurde und Wasser darin verblieben ist, wird der Wasserpegel gemessen und normal in Strafpunkte umgerechnet.

** Disqualifikation (Schwarze Flagge), wenn die Gesamtzeit 7 Minuten überschreitet.

Abmessungen der Wettbewerbsfläche und der Ausrüstung (siehe auch Zeichnungen)

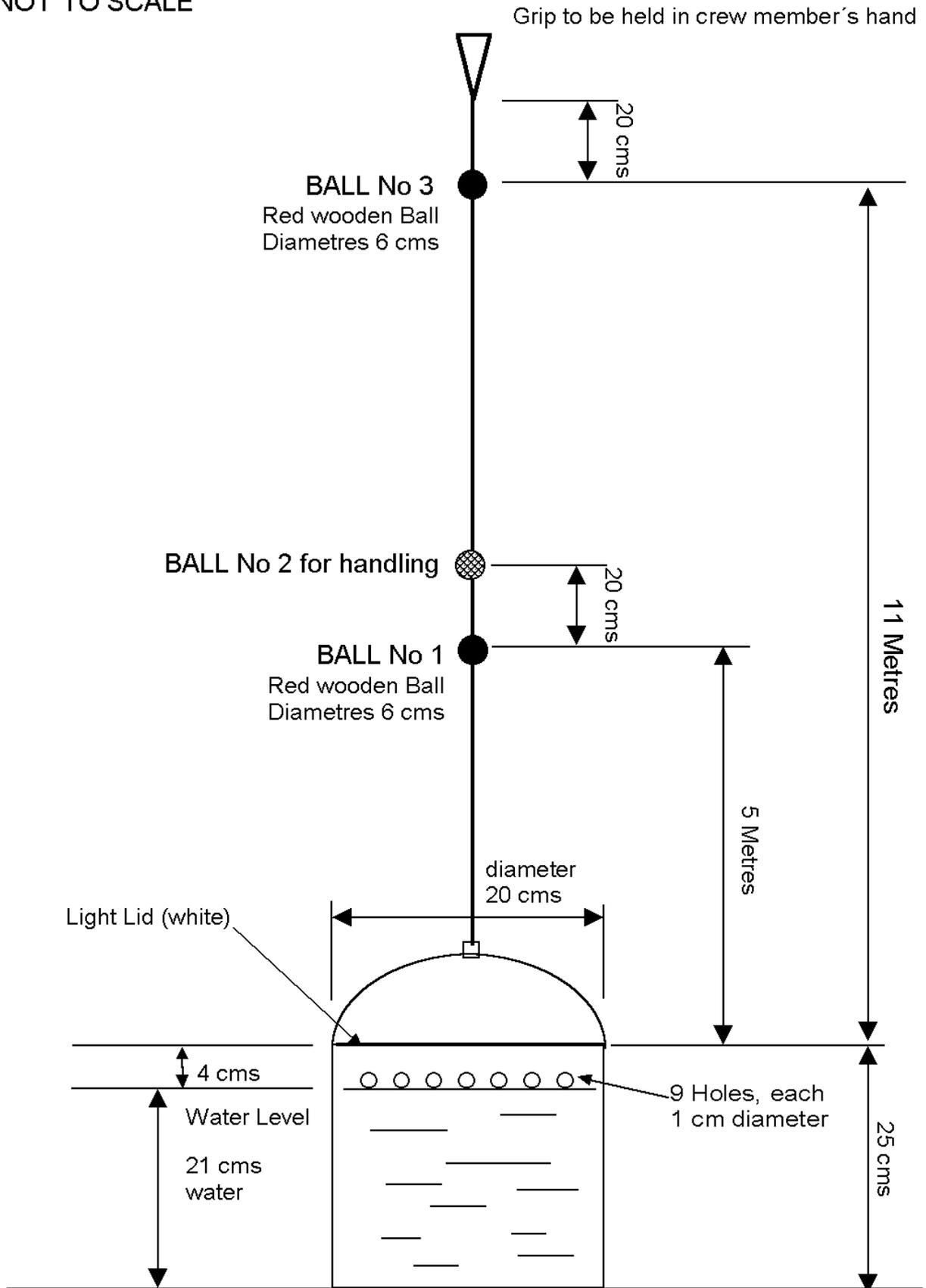
- Die Wettbewerbsfläche ist ein Rechteck von 185 x 130 m, die zwei Kurse enthält (s. Anhang 4.0)
- Zwölf Tore, innere Weite 1 m, gebildet aus jeweils zwei 2 m hohen Stangen (s. Anhang 4.1)
- Zwei runde Tische, 1 m im Durchmesser und 1 m hoch (konzentrische Kreise, jeder 5 cm breit, sind abwechselnd schwarz und weiss aufgemalt) Der Mittelpunktkreis muß den gleichen Durchmesser wie der Eimerboden haben.
- Zwei Seile, jedes versehen mit 3 Kugeln: die erste, 5 m vom Eimer und rot eingefärbt, die zweite als Haltehilfe 20 cm über dieser Kugel, die dritte, ebenfalls rot gefärbt, in 11 m Höhe und ein Griff (20 cm über der dritten Kugel) am Ende des Seils (s. Zeichnung Anhang 4.2).
- Zwei Eimer (s. Zeichnung Anhang 4.2) aus bruchfestem Material und von zylindrischer Form, der 6,5 Liter plus minus 2 % fasst und gefüllt höchstens 8,5 kg wiegt.

ANNEX 4.0 - Parallel Slalom
 NOT TO SCALE



Annex 4.2 - Event 4 - Rope Equipment

NOT TO SCALE



Hubschrauber Welt- und Regionalmeisterschaften

Kapitel 7

Preise und Auszeichnungen

7.0 ALLGEMEINES:

Alle Medaillen, Urkunden und Preise müssen bei der offiziellen Siegerehrung übergeben werden. Urkunden und Preise für die Gewinner von Einzelwettbewerben sollen nicht später als am nächsten Tag nach dem Wettbewerb übergeben werden.

7.1 GESAMTSIEGER:

Die Besetzung mit der höchsten Gesamtpunktzahl erhält den Titel "Welt- oder Regionalmeister".

Die Besetzungen, die den ersten, zweiten und dritten Platz erzielen, werden mit Gold-, Silber- und Bronze Medaillen der FAI ausgezeichnet. Die Besetzungen von Platz eins bis zehn erhalten FAI-Urkunden.

Zusatzpreise können nach Entscheidung des Veranstalters verliehen werden.

7.2 MANNSCHAFTSSIEGER:

Die Nationalmannschaft mit der höchsten Gesamtpunktzahl wird "Mannschafts-Welt- oder Regionalmeister".

Die Mannschaftsführer der Mannschaften, die den ersten, zweiten und dritten Platz erreichen, werden mit Gold-, Silber- und Bronze Medaillen der FAI ausgezeichnet. Verkleinerte FAI - Medaillen können allen Mitgliedern der Mannschaften überreicht werden.

Alle Mannschaftsangehörige des ersten, zweiten und dritten Platzes erhalten FAI-Urkunden. Zusatzpreise können nach Entscheidung des Veranstalters verliehen werden.

7.3 GEWINNER DER EINZELWETTBEWERBE:

Jede Besetzung, die einen Einzelwettbewerb gewinnt, wird ebenfalls mit FAI-Urkunden ausgezeichnet und erhält den Titel "Navigationssieger", "Präzisionsflugsieger", "Fender-Rigging-Sieger", "Sieger Wettbewerb Postbote", oder "Slalomsieger".

Zusatzpreise können nach Entscheidung des Veranstalters an die Besetzungen vergeben werden, die in den Einzelwettbewerben den ersten, zweiten und dritten Platz erreicht haben.

7.4 DAMENBESATZUNGEN:

Die Damenbesetzung, die in dieser Kategorie die höchste Punktzahl erreicht hat, erhält den Titel "Damen-Welt- oder Regionalmeister".

Die Besetzungsangehörigen der Damenbesetzungen, die den ersten, zweiten und dritten Platz erreicht haben, werden mit Gold-, Silber- und Bronze-FAI Medaillen ausgezeichnet. Die Damenbesetzungen, die die Plätze eins bis fünf in dieser Kategorie erreicht haben, erhalten FAI-Urkunden.

Zusatzpreise können nach Entscheidung des Veranstalters vergeben werden.

7.5 FREE-STYLE:

Der Pilot mit der höchsten Punktzahl aus dem Free-Style Wettbewerb erhält den Titel "Free-Style-Meister".

Die Erst-, Zweit- und Drittplazierten erhalten FAI-Urkunden und Veranstalterpreise.

7.6 ANFÄNGERPILOTEN:

Die erst-, zweit- und drittplatzierten Piloten der Juniorklasse erhalten FAI-Urkunden und Zusatzpreise nach Entscheidung des Veranstalters.

ANHANG A**HUBSCHRAUBERMUSTER UND WETTBEWERBSGESCHWINDIGKEITEN**

HUBSCHRAUBERTYP	GESCHWINDIGKEIT (KTS)	GESCHWINDIGKEIT (KPH)	REISEGESCHWINDIGKEIT (KTS)
Robinson R22 – HP	64	118	80
Robinson R22 – Alpha	64	118	80
Robinson R22 – Beta	64	118	80
Robinson R22 – Mariner	56	104	70
Robinson R22 – Astro	77	143	96
Robinson R 44-Astro	80	148	100
Robinson R 44-Raven I	80	148	100
Robinson R 44-Raven II	90	166	117
Bell 47	56	104	70
Bell 205 (UN-1H)	80	148	100
Bell 206 I Jet Ranger	80	148	100
Bell 206 II Jet Ranger	80	148	100
Bell III Jet Ranger	80	148	100
Bell 206 Long Ranger	80	148	100
Bell 212	80	148	100
Bell 214	90	166	115
Hughes 300A	60	111	75
Hughes 300B	60	111	75
Hughes 300C	60	111	75
Schweizer 300	60	111	75
Schweizer 300CB	56	104	70
Schweizer 330	72	133	90
Hughes 500HS	80	148	100
Hughes 500C	80	148	100
Hughes 500D or MDHC 500D	90	166	120
Hughes 500 or MDHC 500E or F	90	166	120
Hughes 500 or MDHC 530N or F	90	166	120
Aerospatiale Gazelle	90	166	140
Aerospatiale Ecureuil or ASTAR AS350B	90	166	115
Aerospatiale Ecureuil or ASTAR AS350B2	90	166	120
Aerospatiale Dauphin (HH-65)	90	166	140
Mil Mi – 2	72	133	90
Enstrom F28A	56	104	70
Enstrom F28C or F	64	118	80
Enstrom F280C	64	118	80
Enstrom 280 FX	72	133	90
Alouette II	64	118	80
Alouette III	72	133	90
Eurocopter EC 120	90	166	122
BO 105	90	166	120

Die Wettbewerbsgeschwindigkeit der Hubschrauber ist 80 % der sicheren höchsten Reisegeschwindigkeit im Geradeausflug mit zwei normalgewichtigen Personen und Kraftstoff für 1, 5 Stunden an Bord. Die höchste Wettbewerbsgeschwindigkeit ist 90 Knoten (166 km/h).

ANHANG B MESSAUSTRÜSTUNG

B-1. ALLGEMEINES:

Wie in den Punkten 12.6 und 12.7 des Kapitels 2 dargelegt, muß die gesamte Messausrüstung der FAI-CIG vor einer Meisterschaft zur Genehmigung vorgestellt werden.

Die Wertungen in einer Meisterschaft, die den Einsatz einer technischen Ausrüstung bedürfen, sind unten dargestellt.

In einigen Fällen, wie beispielsweise der Zeitnahme, ist der Gebrauch einer Ausrüstung, wie hier eine Uhr oder Stoppuhr, zwingend erforderlich.

In anderen Fällen, wie z.B. Beurteilen von Geschwindigkeiten, Höhe und Entfernung, kann der Veranstalter technische Hilfsmittel zusätzlich zur Wertung der Schiedsrichter einsetzen.

Wenn eine Ausrüstung für spezielle Messungen benutzt wird, muß diese vollständig der FAI-CIG gemäß Kapitel 2 Punkt 12.6 vorgestellt werden, oder der Veranstalter muß erklären, dass keine Ausrüstung benutzt wird. In diesem Fall werden die Bewertungen durch Können und Urteilsfähigkeit der Schiedsrichter vorgenommen.

B-2. NAVIGATION:

Erforderliche Ausrüstung:

Zentraluhr, Uhr an der Startlinie, Uhr am Ausflug der Suchzone, Uhr an der Linie "A".

Der Veranstalter muß nachweisen, dass diese Uhren eine genügende Qualität besitzen und dass sie auf die Zentraluhr mit einer Genauigkeit einer Hundertstel Sekunde synchronisiert werden können.

GPS – Logger zum Messen der Strecke über Grund, Zeiten und Geschwindigkeit auf dem Navigationskurs.

Die Logger werden vom Veranstalter zur Verfügung gestellt.

Optionale Ausrüstung:

Zum Messen der Höhe an den Abwurfpunkten und der Linien A und F.

Zum Messen der Geschwindigkeit und 30 Grad Abweichung auf dem Endanflug

Der Veranstalter muss sicherstellen, dass die letzten 2 km für die Schiedsrichter klar beurteilbar sind, um Einsprüche und Proteste auszuschließen.

Uhren an den TP 1, TP 2 und TP 3.

B-3. WETTBEWERBE 2, 3 UND 4:

Keine besondere Ausrüstung erforderlich.

ANNEX C - ANHANG C

Judge`s Qualification Declaration - Erklärung über Schiedsrichterqualifikation

FAI-CIG JUDGES INFORMATION
Information über FAI-CIG Schiedsrichter

Name (in full) Name und Vorname

NAC - Nationaler Aeroclub

International Judge (since).....Assistant Judge (since).....
Internationaler Schiedsrichter seit Schiedsrichter-Assistent seit

Year	National Competition or Category 2 Event	World Championship
Jahr	Nationale Meisterschaft oder Kategorie 2	Weltmeisterschaft
	Status	Status

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

Attendance at National Judges Training: 2001 2002 2003 2004 2005 2006 2007
Teilnahme an nationaler Schiedsrichterweiterbildung:

Identity and qualification of trainer:
Person und Qualifikation des Ausbilders:

I confirm that the above represents the active experience in judging of helicopter events run in accordance with the relevant FAI-CIG World and Continental Championship Rules
Ich bestätige, dass die Angaben den Stand der Erfahrung als Schiedsrichter bei Hubschraubermeisterschaften nach den Regeln für FAI-CIG Welt- oder Regionalmeisterschaften wiedergeben

Signature of Judge – Unterschrift Schiedsrichter:

Certified that the above is correct – Ich bestätige die Richtigkeit der obigen Angaben:

(Representative of National Aeroclub) – (Vertreter des Nationalen Aeroclubs)