

1 Allgemeine Regeln

1.1 Zweck der DMSt

Förderung des Streckensegelfluges und des Leistungssegelflieger-Nachwuchses in den Segelfluggruppen des DAeC.

Ermittlung der Deutschen Meister im Streckensegelflug.

1.2 Veranstalter

Veranstalter ist die Bundeskommission (Buko) Segelflug DAeC in Zusammenarbeit mit den Segelflugkommissionen der Landesverbände.

1.3 Termin und Ort der Meisterschaft

Die Meisterschaft findet jeweils im Zeitraum vom 1. März bis zum 30. September statt. Es werden nur Flüge gewertet, die in diesem Zeitraum durchgeführt werden.

Die DMSt wird dezentral durchgeführt.

1.4 Bewerber und Teilnehmer

Bewerber können alle Luftsportvereine sein, die einem Landesverband des DAeC als Mitglied angehören.

Teilnehmer können Segelflugzeugführer/-innen sein, die aktives Mitglied des Bewerbers sind. Jeder Teilnehmer darf nur für einen einzigen Bewerber, über den er die mittelbare und stimmberechtigte Mitgliedschaft in einem DAeC-Landesverband besitzt, teilnehmen. Mit dem ersten gemeldeten Flug legt der Teilnehmer fest, für welchen Bewerber und Landesverband er in diesem Austragungsjahr teilnimmt.

1.5 Regeln

Die Sorgfaltspflicht für die Einhaltung der gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen, sowie der sonstigen für den Segelflug anzuwendenden Vorschriften und Empfehlungen liegen beim Teilnehmer.

Bzgl. der Festlegung von SR und SS und für damit in Zusammenhang stehenden Zeiten sind die Angaben der Seite www.datum-und-uhrzeit.de verbindlich.

Für die Anlage und Durchführung der Wertungsflüge gilt der SportingCode, soweit keine davon abweichenden Regelungen in dieser DMSt-WO enthalten sind. Das Geodätische Datum WGS84 muss für alle Breiten- und Längendaten gesetzt werden. Für die Ermittlung der Strecken auf Basis der gemessenen Koordinaten wird als „Erdmodell“ eine Kugel mit dem Radius von 6.371,0 km verwendet. Die Meldungen über Wertungsflüge sind online einzureichen.

1.6 Meldung zur Meisterschaft

Der erste eingereichte Antrag auf Wertung eines Teilnehmers gilt als Meldung zur Meisterschaft. Damit erkennt der Teilnehmer die DMSt-Regeln unter Ausschluss des Rechtsweges an. Insbesondere willigt er in die Erhebung, Verarbeitung und Nutzung seiner personenbezogenen Daten im Rahmen der Auswertung und der Veröffentlichung der Flugdaten bei Erfassung der Daten durch ein von der BuKo Segelflug beauftragtes Unternehmen ein.

1.7 Verstöße

Bewerber und Teilnehmer, die durch unwahre Angaben und unlautere Methoden Vorteile in der Wertung zu erringen suchen, werden für die aktuelle DMSt disqualifiziert. Bei vorsätzlichen Verstößen gegen die DMSt-Regeln wird eine Sperre von 5 Jahren verhängt und der Name des Betroffenen veröffentlicht. Im Wiederholungsfall beträgt die Sperre 10 Jahre. Den Landesverbänden bleiben in diesen Fällen weitere Maßnahmen vorbehalten.

1.8 Siegerehrung

Die Bekanntgabe und Veröffentlichung der Sieger der DMSt des jeweiligen Austragungsjahres, sowie die Siegerehrung erfolgen beim nachfolgenden Deutschen Segelfliegerstag.

2. Wertungsklassen

Jeder Teilnehmer kann beliebig viele Flüge zur Wertung anmelden.

Die Wertung eines Fluges erfolgt in der Klasse, die dem geflogenen Flugzeug-



Deutsche Meisterschaft im Streckensegelflug Deutscher Aero Club e.V.

DMSt-Wettbewerbsordnung Stand: **Februar 2019**

muster entspricht und in die es in der gültigen DAeC-Indexliste eingeordnet ist. Alle Flugzeuge bis einschließlich Index 106 können auch in der Clubklasse gewertet werden.

Flugzeuge der Clubklasse können mit variablem Ballast gemäß Flug- und Betriebshandbuch geflogen werden. Hat ein Teilnehmer Flüge auf Flugzeugen verschiedener Klassen gemeldet, wird er in jeder dieser Klassen bzw. Wertungen gewertet. Bei Flügen mit Doppelsitzern zählt als Teilnehmer nur der Pilot.

Alle Flüge werden mit dem Index des Flugzeuges entsprechend der jeweils gültigen DAeC-Index-Liste bewertet.

2.1 Einzelwertungen

Sieger in Einzelwertungen werden in folgenden Klassen ermittelt:

- Offene Klasse
- 18m-Klasse
- 15m-Klasse
- Standardklasse
- Clubklasse
- Doppelsitzerklasse

Einzelieger in der jeweiligen Wertung ist der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl aus drei Flügen in dieser Klasse mit Beginn des freien Fluges oder Abflugpunkt in Deutschland.

2.2 Einzelwertung Frauen

Die in den Einzelwertungen (außer Offene- und Doppelsitzerklasse) gewerteten Flüge von Teilnehmerinnen mit Beginn des freien Fluges oder Abflugpunkt in Deutschland werden zusätzlich in einer Sonderwertung Frauen zusammengefasst. Einzelsiegerin ist die Teilnehmerin mit der höchsten Punktzahl aus drei Flügen

2.3 Einzelwertung Junioren

Die in der Club- und in der Standardklasse gewerteten Flüge von Teilnehmern deren 25. Geburtstag in dem Kalenderjahr der Austragung liegt oder die jünger sind, werden zusätzlich in der Juniorenwertung Club- bzw. Standardklasse gewertet.

Einzelieger in der jeweiligen Wertung ist der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl aus drei Flügen in dieser Klasse mit Beginn des freien Fluges oder Abflugpunkt in Deutschland.

2.4 Internationale Mannschaftswertung Junioren

Drei Teilnehmer eines Vereines, deren 25. Geburtstag in dem Kalenderjahr der Austragung liegt oder die jünger sind, bilden mit ihrem punkthöchsten Flug aus allen Wertungen (außer Offene und Doppelsitzer-Klasse) eine Junioren-Mannschaft. Mannschaftssieger ist der Bewerber mit der höchsten Punktzahl seiner Mannschaft.

2.5 Vereinswertung

Alle anerkannten Wertungspunkte aller Teilnehmer eines Vereines werden auf-

summiert. Sieger ist der Bewerber mit der höchsten Punktzahl.

2.6 DMSt-Rangliste

In einer Rangliste werden die drei punkthöchsten Flüge eines Teilnehmers aus den Klassen nach 2.1 berücksichtigt.

3 Flugbeurkundung und -meldung

Die Beurkundung der Flüge ist nur mit IGC zugelassenen GNSS-Flugrekordern möglich. Abweichende Verfahren werden mit dieser WO und ggf. auf der DAeC-Homepage veröffentlicht.

Die letzte gültige Fluganmeldung (C-Rekord) vor dem eigentlichen Flug zählt.

Die IGC-Datei muss mit einer gültigen Signatur versehen sein (G-Rekord). Dies schließt ein, dass diese Datei mit standardisierten Verfahren validiert werden kann.

Die Verantwortung für die ordnungsgemäße Beurkundung liegt beim Teilnehmer. Sind längere Ausfälle in der Flugaufzeichnung (siehe Sporting Code3) zu sehen, wird der Flug nur gewertet, wenn ein ununterbrochener Höhenschrieb und eine ordnungsgemäße Beurkundung der Koordinaten nachgewiesen werden.

Durch die Meldung seines Fluges erklärt sich der Teilnehmer mit der Veröffentlichung seiner Flugdateien einverstanden. Die Nutzungsrechte der Flugdaten liegen beim DAeC und dessen Vertragspartner. Alle Dateien sind spätestens am dem auf den Flug folgenden Dienstag, 24.00 Uhr, online zu melden.

4 Wertungsflüge und -verfahren

4.1 Wertungsflüge

Es können Strecken von einem Abflugpunkt über bis zu drei Wendepunkte (beim DMSt-Viereck max. 4 WP) zu einem Endpunkt gewertet werden.

Die Höhendifferenz des Luftfahrzeuges zwischen Abflugpunkt bzw. Beginn des freien Fluges und Endpunkt bzw. Ende des freien Fluges darf max. 1000m betragen.

4.2 Punktbewertung

Jeder Kilometer wird mit einem Punkt gewertet. Die Punktzahl für die Wertungsflüge ergibt sich als das Hundertfache der Wertungsstrecke geteilt durch den Index des jeweiligen Flugzeuges zzgl. Summe der möglichen Boni.

In der DMSt werden nur Streckensegelflüge mit mindestens 50Punkten gewertet.

4.3 Bonusregelungen

4.3.1 Dreiecksflug

Bei einem geschlossenen FAI-Dreiecksflug wird ein Bonus von 40% addiert, wenn

- a. der kürzeste Schenkel mindestens 28% der Gesamtstrecke beträgt, oder
- b. bei einer Wertungsstrecke von 500km oder mehr, der kürzeste Schenkel

mindestens 25% und der längste Schenkel höchstens 45% der Gesamtstrecke betragen.

Bei FAI-Dreiecksflügen wird die Strecke zwischen den drei Wendepunkten als Wertungsstrecke gewertet. Der Abflugpunkt kann dabei zwischen zwei Eckpunkten des Dreiecks liegen.

Abflug- und Endpunkt müssen identisch sein.

4.3.2 Vierecksflug

Bei einem geschlossenen angemeldeten DMSt-Vierecksflug wird ein Bonus von 70% addiert, wenn die Fläche zwischen den Wendepunkten bzw. den Wendepunkten und dem Abflug-/Endpunkt durch zwei Dreiecke beschrieben werden kann, für die gilt:

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

Die Wertungsstrecke bei Vierecksflügen ist der Umfang des Vierecks. Der Abflugpunkt kann dabei zwischen zwei Eckpunkten des Vierecks liegen. Abflug- und Endpunkt müssen identisch sein.

4.3.3 Bonus für angemeldete Flüge

Wird durch die Flugaufzeichnung die vor dem Flug ins Gerät eingegebenen Flugaufgabe entsprechend 4.4 dokumentiert, wird ein Bonus von 30% addiert.

Hiervon ist das DMSt-Viereck ausgenommen, da es schon 70% Bonus bekommt!

4.4 Deklarieren der Flugaufgabe

Bei einem angemeldeten Flug müssen alle Zielpunkte des Fluges (Abflug-, Wendepunkt und Endpunkt) über die Angabe ihrer geografischen Koordinaten vor dem Start als Flugaufgabe im Flugrekorder eindeutig festgelegt werden.

Ein Flug mit mehreren Flugaufgaben ist nicht zulässig und wird als vorsätzlicher Verstoß gegen die DMSt-Regeln gewertet.

Die Zielpunkte sind in der vorgesehenen Reihenfolge anzufliegen und zu dokumentieren.

4.5 Dokumentation der Zielpunkte

Wendepunkte gelten als positiv umrundet, wenn der Einflug in den 90° Sektor (gem. Sporting Code) nachgewiesen wurde.

Abflug- und Endpunkt gelten als positiv umrundet, wenn der Einflug in einen Kreis mit einem Radius von 1km um den Abflug-/Endpunkt nachgewiesen wurde.

Bei nicht ordnungsgemäßer Wendepunktumrundung (auch Abflug-/Endpunkt) entfällt der Bonus für angemeldete Flüge.

Bei „freien“ Flügen werden als Abflug-, Wendepunkt und Endpunkt nur aufgezeichnete Koordinaten des Flugweges gewertet.

Freie Flüge gelten als geschlossen, wenn Abflug- und Endpunkt nicht mehr als 1km voneinander entfernt sind.

5 Zusätzliche Regeln für Motorsegler

Der Motorsegler muss einen Flugrekorder mit betriebsbereitem Antriebslaufzeitenschreiber (ENL) gemäß Sporting Code Sektion 3 mitführen.

Bei Benutzung des Antriebs zwischen Abflug und Erreichen des End-/Zielpunktes wird der Flug nur bis zur letzten, nachweislich ohne Antriebsunterstützung erreichten, Koordinate gewertet.

Bemerkung:

Das Kollisionswarngerät FLARM in den Baureihen, die keine IGC-Zulassung haben, darf nur für die Dokumentation von freien Flügen verwendet werden.

DMSt – Wettbewerbsordnung Index-Liste des DAeC 2019

Segelflugzeug- und Motorseglermuster	Index	Segelflugzeug- und Motorseglermuster	Index
Offene Klasse		noch Clubklasse	
<i>NimEta (+2); EB 29 (+2)</i>	127	ASK 23; fs 25; Kiwi; Phönix	92
<i>EB 28 (+2)</i>	126	G 102 Club Astir	91
<i>Antares 23m (+2); Quintus (+2); Eta</i>	125	Std. Austria SH1; SZD 51 Junior; ZugvogelIIIb	90
Nimbus 4 / 4M / 4T; ASW 22BL / BLE; ASH 30	124	ASK 18; Foka; Geier; H 101 Salto; PIK 16 Vasama; Pilatus B4 mit EZ; SB 5 e; SF 27 B; Std. Austria SH; Zugvogel III a.....	88
ASH 25 / E / M ≥ 26m; ASH 25 EB 28; ASW 22 B / BE; Nimbus 4D / M / T	123	Greif II; M-25; Pilatus B4 ohne EZ; SB 5 a / b / c; SF 27 A / MA; SF 30; SIE 3; Solo L 33; Std. Austria; SZD 30 Pirat; VT-16 Orlic; VT-116 Orlic 2; Zugvogel I / II / IV	86
<i>Antares 20m (+2); LAK 20T 23m (+2); ASH 25 / E / M; LAK 20T26m;</i> Nimbus 3 / M / T 25,5m; JS1-C 21m.....	122	Ka 6 E; Ka 10; PW 5	85
AS 22-2; ASW 22 / E 24m; Nimbus 3/ T 24,5m; ASH 31 / Mi 21m.....	121	Alpin / T; H 30; Lambada UFM-15; Silent AE-1 / pure; Silent Club / pure.....	84
LF 20 20m; Nimbus 3D / M / T	120	SF 26	83
ASW 2222m; Nimbus 322,9m.....	119	ASK 14; Ka 6; Lambada UFM-13; SZD 22 Mucha Std. ; Sagitta; SFS 31; LOM 57/1	82
Glasflügel 604/24m; LS 5; SB 10	118	Duo Banjo; Mucha; LCF II; Weihe 50	80
ASW 17	115	L-Spatz; Lunak LF 107.....	78
Glasflügel 604; Kestrel 22m; LAK 12; Nimbus 2 / b / c / M.....	114	Swift S-1	77
Jantar 2 / b.....	113	Banjo;Ka 8; Minimoa; Ahrens_Delphin V1.....	76
Jantar 19m; Kestrel 19m; <i>Stemme S 10 / VT (+2)</i>	112	AV 36; RF 4; Spatz 13m	74
ASW 12; DG 500+505 / M 22m	110	Piccolo.....	68
B 13	109	Song	65
Mü 27.....	106	Rhönsperber	62
18m Klasse		Rhönbusard	60
<i>JS 1 Revelation 18m (+2); Ventus 3 (+2); JS 3 18m (+2)</i>	121	Grunau Baby; Ka 1 / 3 / 4	54
<i>Antares 18S / T (+2); ASH 31 Mi 18m (+2);</i> <i>LS 10 18m (+2)</i>	120	Doppelsitzerklasse	
Ventus 2cxa 18; ASG 29 18m	119	<i>TwinShark (+2)</i>	115
DG-800/808 18m; LF20 18m;; SB 14; Ventus 2c / M / T 18m; HPH 304/S Shark	118	Arcus / E / M / T; ASG 32	114
ASH 26 / E; LAK 17 18m; LS 6 18m; LS 9.....	117	LS 11; Duo Discus XL	111
DG-600 / M 18m; LS 617,5m	116	DG-1000 20m; Duo_Discus / T.....	110
Ventus / bT / cM / cT 17,6m	115	fs 33.....	109
Discus 2 / T 18m; LS 8 / T 18m; LAK 19 18m; ASW 28 / E 18m	114	Calif A 21 / -SJ; Janus C / CM / CT mit EZ	108
DG-600 / M 17m; Ventus / bT 16,6m	113	B 12; DG-1000 18m mit EZ; Janus C / CM / CT ohne EZ.....	106
ASW 20 16,6m; Glasflügel 30417m; Glasflügel 304CZ17,4 m.....	112	DG-500 / M 20m; DG-505 / M 20m; DG-505 M Orion 20m; DG-1001 18 m ohne EZ.....	104
ASW 20 Top 16,6m; Kestrel 17m	110	Janus 18,2m, SZD-54-2 Perkoz 20m WL	102
DG-20017m; DG-400 17m; LS 317m; Mosquito 17m.....	109	DG-500/505 Trainer mit EZ; DG- 505 6 Orion.....	100
BS 1; D 36; Diamant 18m	108	fs 31; Taurus; Twin III 20m; D 43 18m	99
Mü 26.....	102	AFH 22; DG-500/505 Trainer ohne EZ, Silence E 75, SZD-54-2 Perkoz 17.5m ...	98
Cobra 17m; Std. Libelle 17m.....	100	Twin III	97
15m Klasse		G 103 Twin III / SL.....	95
<i>Diana 2 (+2); JS 3 15m (+2); Ventus 3 15m (+2)</i>	116	Twin Astir mit EZ	94
Ventus 2 / ax; Ventus 2 cM / cT 15m; ASW 27 15m; ASG 29 15m; Mü 31	114	ASK 21 / Mi; G 103 Twin II; Twin Astir Trainer ohne EZ	92
DG-800/808 15m, LAK 17 15m, LS 10 15m	113	SF 34 mit EZ	87
SZD 56 Diana	112	PW 6; SF 34 ohne EZ	86
LS 6	111	SZD 50 Puchacz; IS 28 B2	84
ASW 20; DG-600 / M; Glasflügel 304 / CZ; Ventus 1; Ventus b / bT / cM 15m....	110	Bergfalke IV; Condor IV; Kranich III; L23 Super Blanik 18,2 m	80
ASW 20 Top; SB 11; fs 32	108	ASK 13	79
DG- 200; DG-400; LS 3 / a; Mini Nimbus; Mosquito	107	Ka 2 B; Ka 7; L13 Blanik; L23 Super Blanik; Pipistrel Sinus; RF 10; RF 5 B; SF 28A	78
D 40	106	ASK 16; Bergfalke III; Bocian; IS 28 M; Ka 2; Kranich II; SZD-45 A	76
Speed Astir II	105	Puchatek	75
Pik 20 D / E.....	104	Bergfalke II; RF 5; SF-25 E	74
Pik 20 B	102	G 109B; MDM-1 Fox	72
H 301; LS 2.....	100	Taifun 17E	70
Standardklasse		Dimona; G109; H-36 Dimona; HK-36 Super Dimona	68
ASW 28; Discus 2 / a / T; LAK 19 15m; LS 8.....	108	Samburo AVo68-R; SF-25C (2000); SF-25C-S Falke 76	67
AK 8; ASW 24 / E; Discus / bM / bT; Genesis; LS 7 WL	107	SF 25B Falke	65
LS 7; SZD 55.....	106	Rhönlerche; Specht.....	54
DG-300 WL; DG 303; LS 4 WL.....	105		
AFH 24; DG-300; Glasflügel 304C; LS 4	104		
Clubklasse			
Falkon; LS 3 Std.; SB 12; miniLAK-FES	103		
AK 5; Cirrus B 18,34m; DG-300 ohne EZ; Pegase.....	102		
Hornet WL; SZD 59 WL.....	101		
ASW 19; Cirrus / VTC 17,74m; D 37; DG 100; Elfe 17m; Hornet; LS 1 e / f; Phöbus B 3 / C; SB 7; Std. Astir; Std. Cirrus 16m; Std. Cirrus WL; Std. Jantar; SZD 59	100		
Std. Cirrus.....	99		
Apis 2 / M 15m / MCs; ASW 19 Club; Bee; Cobra 15; Delphin I; DG-100 Club; LS 1-0 / c / d; Pajno V1/2; Std. Cirrus Top; Std. Libelle	98		
ASW 15; D 38	97		
Astir CS / 77; Club Libelle; Elfe S3 / S4; IS 29 D; LS 1-0 ohne EZ; Mistral C; Phöbus B; Salto 15,5m; SHK; VSO-10	96		
Mü 22b.....	95		
Astir CS Top; Elfe ohne EZ; Phöbus A; Silent 2; TST-10 Atlas / M; VSO-10 C	94		
Apis WR; Astir CS Jeans; Carat.....	93		

Motorsegler (selbststartende und nichtselbststartende), die ein Segelflugzeugmuster als Basis haben, werden mit demselben Index bewertet wie das entsprechende Segelflugzeug.

Bei nichtaufgeführten Segelflugzeugen, die mit einem Einziehfahrwerk (EZ) nachgerüstet sind, erhöht sich der Index um 2 Punkte, bei denen, die mit Winglets nachgerüstet sind, erhöht sich der Index um 1 Punkt.

Alle Flugzeuge bis einschließlich Index 106 können auch in der Clubklasse gewertet werden.

Diese Index-Liste des DAeC erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Seltene Flugzeuge sind hier nicht aufgeführt, werden aber in der Online-Wertung entsprechend berücksichtigt.

Anträge zur Neu-Einstufung im Indexsystem der DMSt können nur durch den Hersteller des jeweiligen Flugzeuges bei der Bundeskommission Segelflugeingebracht werden. Zur Einstufung der Flugzeuge werden Polaren und Unterlagen des Flugzeuges benötigt, welche wissenschaftlichen Standards entsprechen müssen. Bei fehlenden Polaren des Flugzeuges wird ein plausibler Index ermittelt. Zum ermittelten Index wird, um Unsicherheiten einzuschließen, 2 Punkte addiert und in der Indexliste *kursiv* vermerkt (+2). Bei Vorlage aller Daten durch den Hersteller wird die Einstufung angepasst und das Flugzeug entsprechend einsortiert.