



## Protokoll 2008

---

### Vier-Länder-Workshop, 8. November 2008, Salzburg

Anwesend:

Deutschland: Dieter Hummel / Klaus Dettmer / Christian Ebert

Österreich: Hans Wallner / Martin Knasmillner

Schweiz: Adi Eggenberger / Andi Schaerer

Italien: Giorgio Fronza, Maurizio Amorth

Entschuldigt: Holland: Jaap Niermeijer / Richard Branderhorst

Beisitzer: René Weishäupl, Beni Glas, Wolfgang Eichinger

---

Lokalität: Gasthof Oberrechtl, Hallwang bei Salzburg

Beginn: 9.30 Uhr

Workshop-Vorsitz: Martin Knasmillner

Protokoll: Andi Schaerer

### 1. Grundsätzliches

Vor dem Meetingbeginn wird der eigentliche Sinn und Zweck des Meetings formuliert:

***Ziel des Meetings ist eine soweit als möglich einheitliche Durchführung der 4 Einzelbewerbe der Eurotour. Es geht darum, für die Glider Akro-Tour einheitliche Regelungen zu treffen und Termine abzusprechen, um dem teilnehmenden Piloten möglichst durchgängige Bedingungen und Regeln zu gewährleisten. Abweichungen sind nach gesundem Menschenverstand auf Grund lokaler Gegebenheiten möglich. Ansonsten sind die getroffenen Abmachungen einzuhalten.***

***Es werden grundsätzlich nur Themen der INTERNATIONALEN EUROTOUR besprochen und festgelegt.***

Bei nicht einheitlichen Entscheidungen gilt das Mehrheitsrecht nach folgendem Schlüssel:

2 Stimmen Deutschland ( Ebert, Hummel, Dettmer )

2 Stimmen Schweiz ( Eggenberger, Schaerer)

2 Stimmen Österreich (Wallner, Knasmillner)

Alle Anwesenden erklären sich grundsätzlich mit diesem Vorgehen einverstanden.



## 2. Wertungen

### 2.1 Zusammensetzung der Punktrichterjury

Die in Spitzerberg 2008 gemachten Erfahrungen mit der Pilotenjury werden als grundsätzlich positiv beurteilt. Man ist sich jedoch einig, dass das Abstützen auf reine Pilotenjury's nicht die Zukunft sein kann. Zu gross ist die Gefahr, dass die systematische Rekrutierung und Ausbildung der Punktrichter vernachlässigt werden.

Die ideale Jury für internationale Bewerbe soll zukünftig wie folgt aussehen:

#### Total 5 Punktrichter

2 ausgebildete Punktrichter aus dem Gastgeberland (Bsp. A)

1 ausgebildeter Punktrichter aus Gastland 1 (Bsp. D)

1 ausgebildeter Punktrichter aus Gastland 2 (Bsp. CH)

1 teilnehmender Pilot\*

\* pro Durchgang wechselnd, werden vor Ort durch den Veranstalter bestimmt.

**Ausnahme:** Deutschland möchte 5 ausgebildete Punktrichter (3xD, 1xA, 1xCH), Pilot als Reserve

### 2.2 Finanzierungsregelung

- Übernachtung und Verköstigung ist Sache des Veranstalters
- Anreise ist Sache des jeweiligen Landes (regeln die teilnehmenden Piloten untereinander, mit ihrem Verband oder ihrer Pilotenszene)

### 2.3 Funktionen des Oberpunktrichters

Grundsätzlich ist es nicht zwingend, dass ein Oberpunktrichter bestimmt ist. Es stellt jedoch den Idealzustand dar und ist anzustreben.

Aufgaben: Bei Unsicherheiten von PR steht der OR für Rückfragen als Berater zur Verfügung.

**Wichtig: Änderungen bereits bestehender Wertungen dürfen NUR vom PR selbst durchgeführt werden.**

### 2.4 Briefing der Punktrichter

#### 2.4.1 Infoblatt „10 Punkte für Punktrichter Segelkunstflug“

Klaus Dettmer und Martin Knasmillner erarbeiten gemeinsam ein Grundlage-Papier in max. 10 Punkten, das für das Briefing der Punktrichter vor dem Wettbewerb verwendet werden kann. Die 10 Punkte sollen die Besonderheiten der Klasse beschreiben und dazu dienen, dass einheitlich gewertet wird. Zum Beispiel Landewertungen, Ein-Ausflug der Figuren, etc. Der Probeflug soll zur Klärung noch offener Punkte unter den Punktrichtern herangezogen werden.

2.4.2 Punktrichter müssen zwingend beim Pilotenbriefing sowie beim jeweiligen Besprechen der Unbekannten anwesend sein. Dabei ist auf Besonderheiten der Wertung hinzuweisen (z.B. was bei Figuren der Unbekannten wichtig ist).

### 2.5 Wertungsblätter

Immer wieder wird auf Bewerben die Herausgabe der Detailwertungsblätter direkt nach dem Durchgang verlangt. Die Organisatoren sehen damit jedoch einen grossen administrativen Aufwand verbunden. Es wird daher beschlossen, dass die Wertungsblätter nur auf Verlangen ausgedruckt werden. Zudem wird aber das PDF mit allen Detailwertungen nach dem Bewerb auf die Contest-Homepage gestellt.



### 3. Neue Programme

#### 3.1 Bekannte Pflichten:

Klaus und Christian erläuterten die neuen Programme für beide Klassen.  
Diese gelten für 2009 und 2010.

#### Bekannte Pflicht Internationale-Klasse 2009/2010

	Figurenbeschreibung	Aresti <<<Wind<	K
1	½ Rolle, 1 gezogener Looping, Ausflug negativ		19
2	1 Umdrehung Negativtrudeln		16
3	¼ Kleeblatt: Gezogener Looping mit ¼ Rolle integriert, beginnend bei 60° aufwärts, endend im Scheitelpunkt, Ausflug 90° zum Einflug		22
4	Turn mit ¾ negativ Snap abwärts, Ausflug negativ		35
5	½ Rollenkreis mit einer Rolle, Ausflug negativ		21
6	Cobra-Rolle mit ¼ Rolle auf und ab, Ausflug positiv		30
7	Um 45° geneigter Humpty (+ - +) gedrückt mit ½ negativ Snap abwärts, Ausflug positiv		29
8	Humpty (+ + -) mit ¼ Rolle auf und ab, im Ausflug ½ Rolle		34
9	Landung		10
	Raumeinteilung		20
	Harmonie		20
	Total K		256

Datum: 18.11.2008; Holger Treyz, Team Deutschland



**Bekannte Pflicht Sport-Klasse 2009/2010**

	Figurenbeschreibung	Aresti <<<Wind<<	K
1	1 umgekehrte Kubanacht mit ½ Rolle im 2. Schenkel, Ausflug negativ		24
2	½ gezogener Looping		6
3	Humpty gezogen mit ¼ Rolle auf und ab, Ausflug positiv		25
4	Turn mit ¼ Rolle abwärts, Ausflug positiv		20
5	90° Kreis, Ausflug positiv		6
6	Stehende Neun		11
7	½ umgekehrte Kubanacht mit ½ Rolle		16
8	½ Rolle, Rückenflug, ½ Rolle gegengleich		16
9	Landung		10
	Raumeinteilung		20
	Harmonie		20
	Total K		174

Datum: 18.11.2008; Holger Treyz, Team Deutschland

**3.2 Landewertungen**

Die Landewertung wird analog 2007 (90° Queranflug, Endanflug über die Pistenschwelle, gleichmässiges Sinken, Ausflaren und Aufsetzen, nicht über 90° verdrehen), mit Wertungen von 0-10 durchgeführt. Wichtig ist, dass der Anflug über Pistenschwelle erfolgt. Dies muss beim Briefing erwähnt werden. Wenn nötig, wird die Pistenschwelle markiert. Aussenlandungen werden mit einer Nuller Landewertung und einem massiven Abzug bei der Raumeinteilung bestraft.



#### 4. Schlepphöhen

Um die immer wieder feststellbaren Unterschiede bei den Schlepphöhen zu verhindern (aufgrund der unterschiedlichen Druckzustände in den verschiedenen Schleppmaschinen kommt es immer wieder zu beträchtlichen Höhenunterschieden während eines Durchganges), werden vor dem Bewerb (zum Bsp. im Training) die Varios der zum Einsatz kommenden Schlepper abgeglichen. Das wird wie folgt durchgeführt: jeder Schlepper schleppt einmal den Referenzsegler mit eingebautem Vario auf 500 Meter und eruiert so die Abweichung gegenüber den anderen Schleppkonfigurationen. Je nach dem wird im Bewerb höher oder weniger hoch geschleppt. Die Organisation des Abgleichens liegt in der Verantwortung des Veranstalters.

Weiter sollen, wenn möglich, Schlepp- und Seglerpilot beieinander stehen. So ist der Absetzpunkt besser auszumachen und die Kommunikation während des Schlepps ist möglich.

Das von den Österreichern vorgeschlagene Szenario wird an einem nationalen Event in Österreich getestet. *Vorschlag: Teilnehmer stellen einen Platz in ihrem Modell bereit für den kurzfristigen Einbau von abgestimmten Varios. Bei mindestens 5 zur Verfügung stehenden Varios ist ein Wechsel dieser Varios während des Betriebes organisatorisch (Senderdepot) und zeitlich kein Problem. Vorgabe: Klettband Vliesteil und Anschlussstecker vom Empfänger, eventuell Vario mit eigenem Akku. Bei Tests mit verschiedenen Varios wurden Höhenunterschiede bis zu 100m festgestellt. Weitere Fehlmessungen durch unterschiedliche Bauweisen in den Schleppmaschinen.*

Folgender Vorschlag kam aus Deutschland. Hier sind sich die Teilnehmer einig, dass dies das Problem nicht löst und der Vorschlag wird somit verworfen: *Um für alle Piloten vergleichbare Ausgangsbedingungen für den Start in das Programm zu ermöglichen soll die Ausklinkhöhe um 50m erhöht werden und die Ausklinkposition am Rande der Box liegen (Position wird vor Bewerb definiert). Hierdurch kann zum einen der Seglerpilot in Ruhe sein Modell ausrichten und für den Einflug in das Programm positionieren. Weiter entspannt sich die Situation für die Schlepper, da diese auch nicht mehr auf den Punkt und in der gewünschten Geschwindigkeit absetzen müssen.*

#### 5. Kürflug

Startreihenfolgen bleiben wie 2008 (International nach Rangliste, Sport gemäss Startliste)

Folgende Anträge wurden gestellt:

*Geflogene Figuren in der Kür sollten dem klassenspezifischen Figurenkatalog entsprechen (nur Sportklassen). → Dies wird abgelehnt, da dies zum einen kaum zu kontrollieren ist zum anderen die individuelle Freiheit der Piloten einschränkt.*

*„Einsatz von Hilfsmitteln“ soll nicht als eigener Bewertungspunkt aufgeführt sein, da diese Kriterien unterbewusst in den Punkten Gesamteindruck und Harmonie einfließen. → Antrag wird abgelehnt, da der Einfluss der Hilfsmittel auf die Wertung überschätzt wird.*

*Abgabe des Kürprogrammes vor Durchgang, um die gedachten Figuren im Vorfeld zu kennen. Bewertungskriterien sollen unverändert bleiben. → Antrag wird klar abgelehnt, da dies in der Praxis nicht zu handhaben ist. Läuft zudem der Grundidee der Kür entgegen, welche möglichst grosse Freiheit und Individualität in den Vordergrund stellen will.*



## 6. Auf- und Abstieg zwischen den Klassen

### Abstieg

Absteigen ist zukünftig nur auf Antrag beim jeweiligen Veranstalter inklusive Begründung möglich. Der Entscheid liegt beim jeweiligen Veranstalter. Dieser kann bei Bedarf mit den anderen Organisatoren Rücksprache nehmen.

### Aufstieg

- Jederzeit freiwillig möglich
- Zwang:
  1. Sieger der Contest-Tour
  2. Rangliste\* über 3.0 Punkte

\* Christian Ebert hat ein Rechenmodell entwickelt, welches rückwirkend über die letzten drei Jahre unter Berücksichtigung von Anzahl Bewerbungen und erzielter Platzierung eine „ausgemittelte“ Rangierung erstellt, welche die besten Sportklassepiloten eruiert. Damit kann verhindert werden, dass ein Pilot zum Beispiel nur zwei Bewerbe fliegt, diese immer gewinnt, aber auf Grund der bisherigen Regel nicht aufsteigen musste. Diese Rangierung mit den sich ergebenden Punkten wird auf der Contest-Site publiziert.

## 7. Senderdepot

Grundsätzlich werden auch im 2009 die 2.4GHz Steuerungen im Frequenzdepot abgegeben. Hiermit kann die Kontrolle der rechtzeitigen Bereitstellung aller Piloten sichergestellt werden.

## 8. Termine 2009

<b>17.-19.Juli</b>	<b>MFC Feistritz-Gail, AUT</b>
<b>21.-23. August</b>	<b>Diessenhofen, SUI</b>
<b>11.-13. September</b>	<b>Unterschneidheim, GER</b>
<b>25.-27.September</b>	<b>Trient, ITA</b>

*Termine definitiv zum Zeitpunkt der Protokollerstellung (23.11.2008)*

Die Organisatoren sind sich einig, dass diese Verteilung alles andere als ideal ist. Für 2010 wird folgende Verteilung angestrebt:

Mai 2010	Wien
Juni 2010	CH
August 2010	D
Ende September 2010	I



## 9. Finanzierung / Schleppgeld

Die Finanzierung der Anlässe ist immer wieder ein Thema. Für 2009 soll folgende Lösung angestrebt werden:

- Startgeld bleibt bei 38€
- Entlastung durch „mitgebrachte“ Punktrichter
- Zum Teil Beiträge der Landesverbände an Punktrichter (SMV seit 2008)

Ziel:

Flugbetrieb soll sich selber finanzieren

Verpflegung und Sponsoring ergibt den Gewinn für den Veranstalter

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen pro Veranstaltung zusätzlich 500 Euro für die Bezahlung der Schlepper generiert werden. Es sollen also ca. 2'000 Euro pro Jahr für die Deckung dieser Kosten durch Sponsoring bzw. Gönnerakquise erzielt werden. Jeder Veranstalter macht sich dazu Gedanken. Die Koordination läuft über Andi Schaerer.

Die Verteilung (inkl. Verteilschlüssel) an die Schlepper liegt in der Verantwortung des Veranstalters.

## 10. Diverses

### 10.1 Unbekannte

Alle Teilnehmer und Beisitzer sind angehalten, bis Ende Jahr mindestens 2 Unbekannte zu schreiben und an Martin zu senden.

10.2 Zur Erinnerung: Verlust von Teilen während des Fluges ergibt Nullwertung für den ganzen Flug. Gilt auch für Kabinenhauben, nicht aber für Teile von Rauchpatronen.

### 10.3 Kreisel

Kreisel sind gemäss Reglement verboten. Dies gilt auch für integrierte Systeme wie zum Beispiel dasjenige von Weatronic.

### 10.4 Europäische Meisterschaften 2009

Es soll versucht werden diese als Saisonfinale in einen grossen Flugtag zu integrieren.

### 10.5 Verwendung von ausländischen Frequenzen in Italien

Die Trienter Veranstalter klären die ausnahmsweise Verwendung von 41MHz und 2.4GHz in Italien (Sondergenehmigung wie z.B. in der Schweiz durch das entsprechende Amt).

Für das Protokoll

Andi Schaerer, 23. November 2008