

# Saisonstartbriefing 2022



**Cheffluglehrer - 09. April 2022**

# Einführung von Part-SFCL (News)



## **PAX-Flüge**

Benötigen neu gemäss EASA einen Ausbildungsflug mit FI  
und Eintrag ins Flugbuch

«Nur diejenigen Segelflieger müssen den Schulungsflug machen, die vor dem 8.4.2020 noch keine Passagierflugberechtigung nach den alten FCL-Vorschriften erworben haben. Vor dem 8.4.2020 hatte man die Passagierflugberechtigung nach 10 Flugstunden oder 30 Starts und Landungen als PIC auf Segelflugzeugen nach Erteilung der SPL automatisch erworben.»

# Einführung von Part-SFCL (News)



## SPL Segelflug (ausser TMG)

### PAX

- 10h oder 30 Flüge (nach Prüfung)
- 1 Übungsflug

### Fortlaufende Flugerfahrung

In den letzten 24 Monaten:

- 5 h Segelflug & 15 Ldg auf SF (ausser TMG)
- 2 Übungsflüge auf SF (ausser TMG)
- oder
- ein proficiency check auf SF (ausser TMG)
- für PAX: Letzte 90 Tage 3 Ldg auf SF (ohne TMG)



## SPL TMG

### PAX

- 10h oder 30 Flüge (nach Prüfung)
- 1 Übungsflug

### Fortlaufende Flugerfahrung

In den letzten 24 Monaten:

- 12 h Flugzeit, 6h und 12 Ldg auf TMG
- 1 h Übungsflug auf TMG
- oder
- ein proficiency check auf TMG
- für PAX: Letzte 90 Tage 3 Ldg auf TMG

# Einführung von Part-SFCL (News)



SPL Segelflug (ausser TMG)



SPL TMG

**Prüft unbedingt selbstständig laufend die Bedingungen - ihr seid selber verantwortlich.**

**Bei Checkflügen immer mit Fluglehrer prüfen**



# Einführung von Part-SFCL (Q&A)



## **Radiotelefonie / Language Proficiency**

Radiotelefonie in engl. Sprache («english only») soll wegfallen (Info Gaby Rossier)

Language Proficiency ist für Segelflieger nicht nötig (Ausnahme: Südafrika, USA)

# Einführung von Part-SFCL (Q&A)



## Aufschreiben Flugbuch mit Fluglehrer

Schüler ist berechtigt, das  
Flugzeug zu fliegen

Schüler = PIC  
FI = PIC und FI

Schüler ist nicht berechtigt,  
das Flugzeug zu fliegen

Schüler = DUAL  
FI = PIC und FI

# Einführung von Part-SFCL (Q&A)



# Einführung von Part-SFCL (Q&A)



Segelfluggruppe Lenzburg  
seit 1933

- öffentliches Portal
- Kontakt
- Wir stellen uns vor
- Unsere Flugzeuge
- Briefing
- Luftraum
- Wetter
- W&B
- EU Meldewesen
- BAZL Hinweise
- Aktuelles
- Anliegen des ...
- Mitteilungen
- Downloads
- SGL
- Sicherheit
- Präsentationen
- BAZL
- EASA
- Termine
- Anlässe
- Lager&Wettb.
- Online reservieren
- Verschiedenes
- SGL Tracking
- Foto&Video
- Fotoarchiv
- Links
- Seiten für ...
- Vorstand
- Administrator

Glider Birrfeld | rmbirrfeld | weglide | BIRRFELD | flm

## Selber ein Segelflugzeug steuern?









Der Flugplatz Birrfeld wird dank seiner zentralen Lage, einer perfekten Infrastruktur, bestem Flugmaterial und ganzjährigem Betrieb allen Ansprüchen gerecht! Komm zu uns, werde Mitglied, lerne Fliegen, werde Pilot.

Anlass >>> mehr	Datum	Zeit	Mitteilungen >>> mehr	Berichte und Fotos >>> mehr
Flugplatzputzte Birrfeld (Mitglieder)	Sam. 2. April 2022	09:00 2	<a href="#">Rulebook_Sailplane_FAQ_5.5.pdf</a>	Segelflugkonferenz in Brugg
Saisonstartbriefing (Mitglieder)	Sam. 9. April 2022	09:30 20	<a href="#">Regelbuch_Segelflug_Index_2.0.pdf</a>	Samedan 2018
Vorstandssitzung (Vorstand)	Don. 12. Mai 2022	19:30	Sauerstein EDS Regler Halterung Duo 2L V3	
Fluglehrersitzung (Fluglehrer)	Fre. 3. Juni 2022	19:30	Hygiene- und Reinigungsanleitung (Covid-19) SGL	
Vorstandssitzung (Vorstand)	Don. 1. Sept. 2022	19:30	Handhabung_EDS_Geräte.pdf	
SGL Herbstversammlung (Fliegerbeschaffung) (Mitglieder)	Fre. 18. Nov. 2022	19:00 1	Präsentation Meteo Briefing Handbuch Toptask	

# Flugplanpflicht im Ausland

Stand per April 2022, analog 2021:

Land	Flugplanpflicht	Zollmeldung für Segelflüge <u>ohne</u> geplante Landung	Zollmeldung für Segelflüge <u>mit</u> geplanter Landung
Österreich	Nein	Streckenflugausweis an Bord!	Grundsätzlich erforderlich gemäss Vorgaben des Ziellandes. Ausnahmen wurden nicht abgeklärt.
Deutschland			
Frankreich	Ja (Ausnahme in Verhandlung)	Nicht erforderlich	
Italien			

Achtung: [neuer Streckenflugausweis](#)

<https://www.segelflug.ch/2021/03/flugplanpflicht-fuer-segelfluege/>

# Flugplanpflicht im Ausland



**Flugplan vorab gratis eröffnen unter:**

<https://secais.dfs.de/pilotservice/home.jsp>

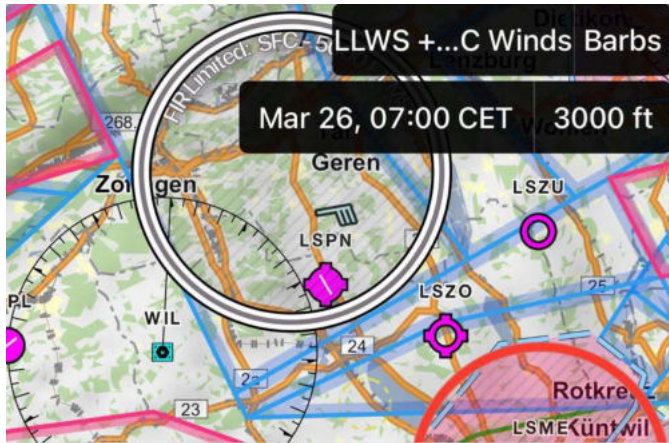
Siehe Vorschlag von Roland Bieri  
Saisonstartbriefing 2021

**Am Abend unbedingt Flugplan schliessen!**

Sonst wird eine Suchaktion gestartet



# Luftraum - LFN



Results

NOTAM

FIR

## FIR Limited

Mar 18, 09:18 - Jul 1, 01:59 CEST  
Effective now

EXP IFR MOV OF HELICOPTER EMERGENCY MEDICAL SERVICE (HELICOPTER EMERG MEDICAL SER) TO AND FROM KANTONSSPITAL AARAU WITHIN AREA AARBURG (471913N0075413E) AARAU (472319N0080335E) REINACH (471518N0081050E) TRIENGEN 471334N0080442E), WITHIN AIRSPACE E AND G. GND/5000FT AMSL.

## SWITZERLAND

Phone: +41 (0) 43 931 61 68  
Fax: +41 (0) 43 931 61 59  
Telegraphic address:  
AFTN LSSAYOYX  
Email: aip@skyguide.ch

skyguide

AIP Services  
P.O. Box  
CH-8602 Wangen bei Dübendorf  
Switzerland

AIC 005/2020 B

Effective Date: 10-SEP-2020  
Publication Date: 10-SEP-2020

### Awareness IFR Flüge in den Luftraumklassen E und G

Sensibilisation à la présence de trafic IFR dans les espaces aériens des classes E et G  
Sensibilizzazione al traffico IFR negli spazi aerei di classe E e G

### Awareness IFR Flüge in den Luftraumklassen E und G

Das Low Flight Network und IFR Anflüge (PinS) auf Spitallandeplätze und militärische Infrastrukturen

#### 1. Scope und Definitionen

Im Luftraum E und G gibt es auch IFR Verkehr. Dazu gehört das Low Flight Network (LFN), welches wie der Name sagt, dazu führt, dass neu auch auf tieferen Flughöhen IFR Flüge stattfinden. Die Nutzung des LFN ist heute beschränkt auf Helikopter der Rega und der Luftwaffe. Das LFN umfasst ein Streckenflugnetz und anschliessende IFR An- und Abflugverfahren (Point in Space, PinS) auf Landstellen, wie zum Beispiel Spitälern oder militärische Infrastrukturen. Diese Information soll dazu dienen, die Awareness der Luftraumnutzer über diese IFR Flüge zugunsten der allgemeinen Sicherheit zu erhöhen.

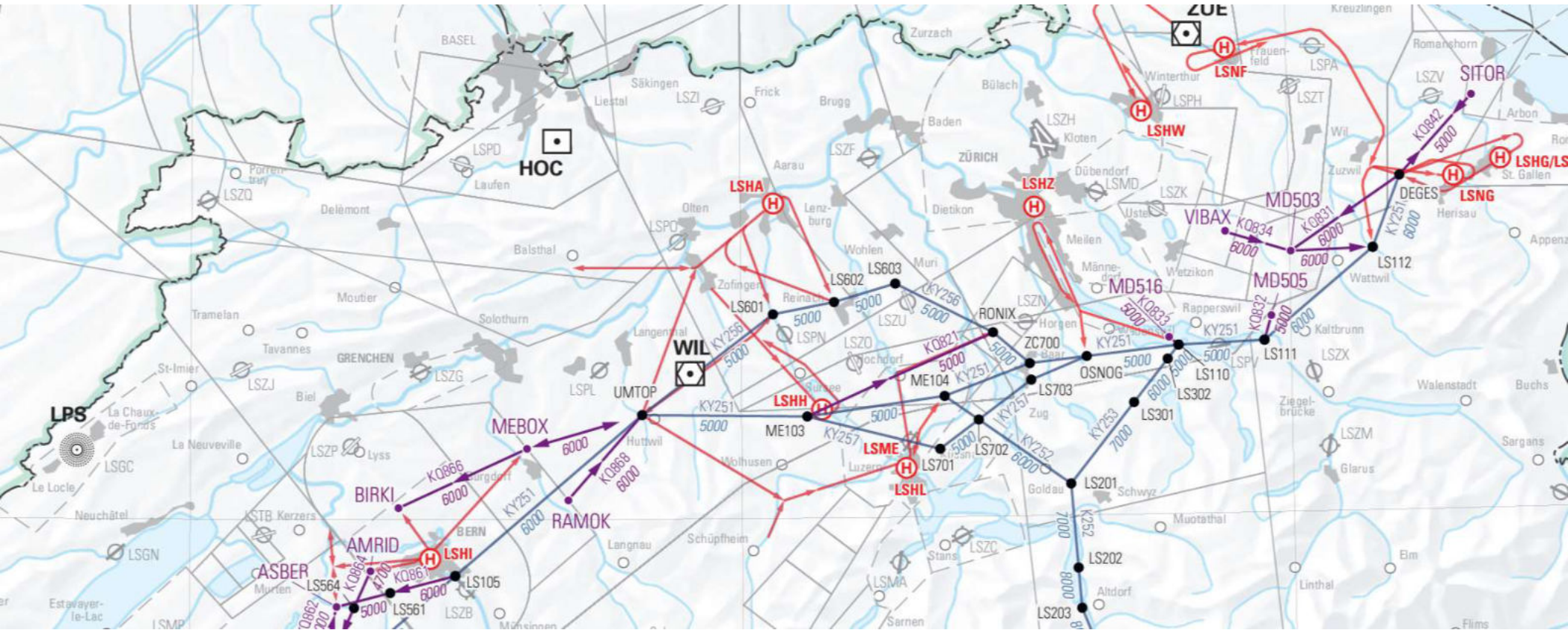
#### 2. Bedeutung für den VFR Luftraumnutzer

Neben den heute bereits bestehenden IFR Flügen im Luftraum E muss neu damit gerechnet werden, dass auch auf tieferen Flughöhen auf den LFN Routen (siehe Karte letzte Seite) IFR Flüge stattfinden.

Es gelten die Regeln im entsprechenden Luftraum für alle Teilnehmer, also "see and avoid" auch für den IFR Verkehr. Der Unterschied ist, dass die Helikopter auf dem Low Flight Network die Visual Meteorological Conditions (VMC) nicht einhalten müssen und folglich z. B. Wolken durchfliegen dürfen. Die Flugsicherungsdienste sind nicht für Separation zuständig, Informationen über möglichen IFR Verkehr können über den Fluginformationsdienst in Erfahrung gebracht werden (FIC kontaktieren).

Die Einhaltung der Wolkenabstände sowie der Betrieb des Transponders, wenn einer vorhanden ist, ist von grösster Bedeutung für die Sicherheit aller Luftraumbenutzer. Das Einhalten der Halbkreisregel für den motorisierten VFR Verkehr ist ein weiterer wichtiger Faktor für die Flugsicherheit. Die Karte auf der Rückseite dieses AIC weist darauf hin, wo das LFN durchführt (blaue Linie) und wo die heute bewilligten PinS An- und Abflüge stattfinden (rote Pfeile). Diese sollen helfen, bei der Flugvorbereitung den Verlauf dieser Routen zu sehen und sich darauf einzustellen.

# Luftraum - LFN





# Luftraum - LFN



- Es gelten die Regeln im entsprechenden Luftraum für alle Teilnehmer, **also "see and avoid" auch für den IFR Verkehr.**
- Der Unterschied ist, dass die **Helikopter** auf dem Low Flight Network die Visual Meteorological Conditions (VMC) nicht einhalten müssen und folglich **z. B. Wolken durchfliegen dürfen.**
- Die **Einhaltung der Wolkenabstände** sowie der **Betrieb des Transponders**, wenn einer vorhanden ist, ist von grösster Bedeutung für die Sicherheit aller Luftraumbenutzer.
- Die Karte auf der Rückseite dieses AIC weist darauf hin, wo das LFN durchführt (blaue Linie) und wo die **heute bewilligten PinS An- und Abflüge stattfinden (rote Pfeile).**

# Luftraum - LFN



## Skybriefing Dokumente

[https://www.skybriefing.com/documents/10156/484324/LS\\_Circ\\_2020\\_B\\_005\\_en.pdf/5971707a-ff19-0ce8-d264-055570f6816c?t=1598855340787](https://www.skybriefing.com/documents/10156/484324/LS_Circ_2020_B_005_en.pdf/5971707a-ff19-0ce8-d264-055570f6816c?t=1598855340787)

<https://www.skybriefing.com/documents/10156/489218/LFN+PinS+Chart+WEF+%2824.02.2022%29.pdf/748aa224-3427-e5cd-336e-d33323157a91?t=1645650418682>



# Luftraum Refresher für Segelflieger 2022

© Kurt Oswald 02/2022





# Änderungen per 24.03.2022

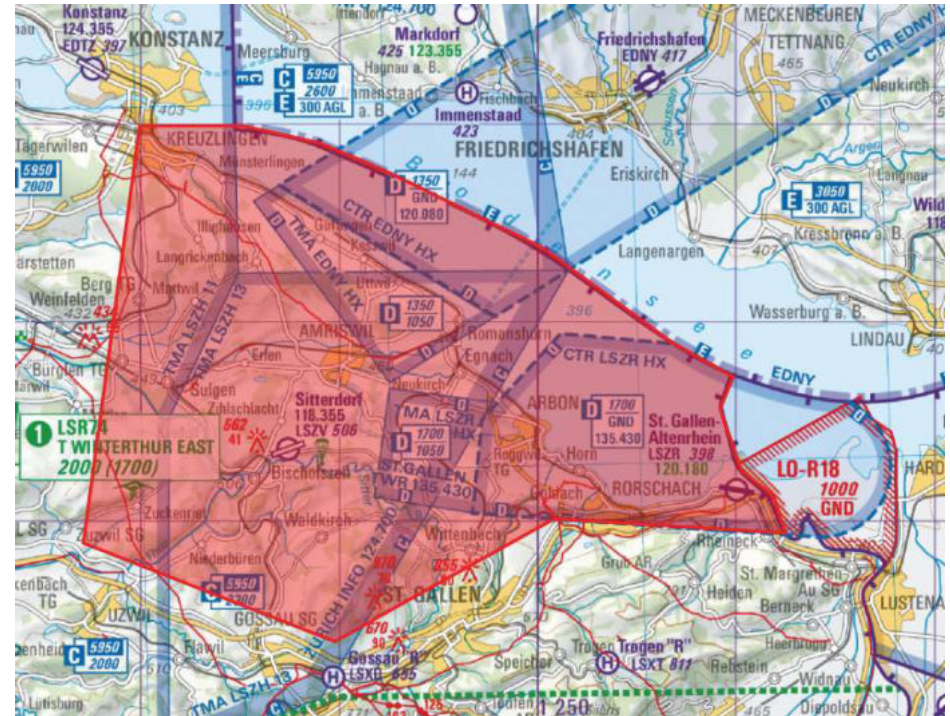
© Kurt Oswald 02/2022

# Änderungen per 24.03.2022

- Transponder Mandatory Zone North East
- Umwandlung von Schiesszonen in R-Areas
- Anpassung einiger D- und R-Areas
- Anpassung einiger LS-R für Segelflug ausserhalb TMA
- Rufzeichen Zürich und Genève „DELTA“ heisst neu „ALPS RADAR“

# TMZ North East

- Untergrenze: 600 m GND
- Obergrenze: 3050 m STD, ausserhalb LR C/D
- Transponder Mode S, Code 7000 obligatorisch
- Freiwillig:  
Hörbereitschaft auf 119.925  
und Code 2677
- Nach Verlassen der TMZ:  
Code 7000 einstellen!



*Ref: AIC 007/2021 B*



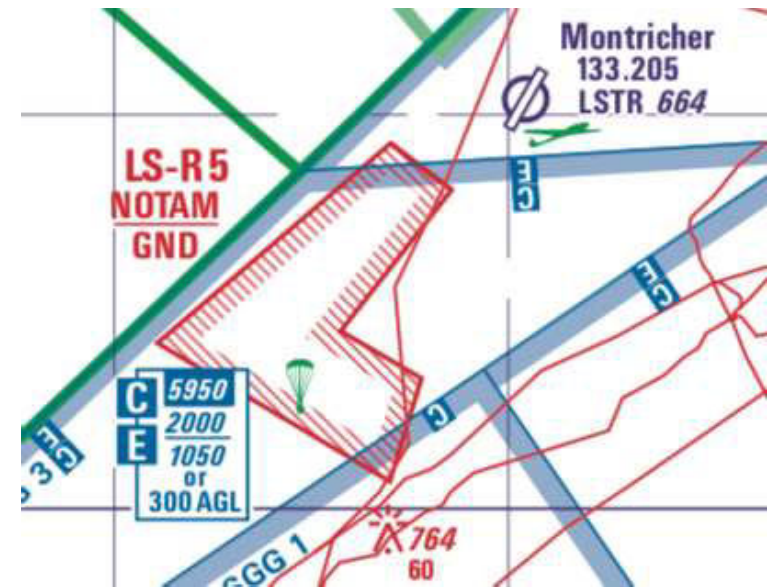
# Umwandlung von Schiesszonen der Armee zu R-Areas

- Bière LS-R5
  - Hongrin LS-R7
  - Hinterrhein LS-R9
  - Simplon LS-R12
  - Säntis LS-R14
  - Isonne 1 LS-R16
  - Isonne 2 LS-R17
  - Bure LS-R18
- Alle Zonen werden auf der Karte dargestellt
  - Aktivierung wie bisher per DABS und NOTAM

# LS-D19 und LS-R86 Bière



Bisher

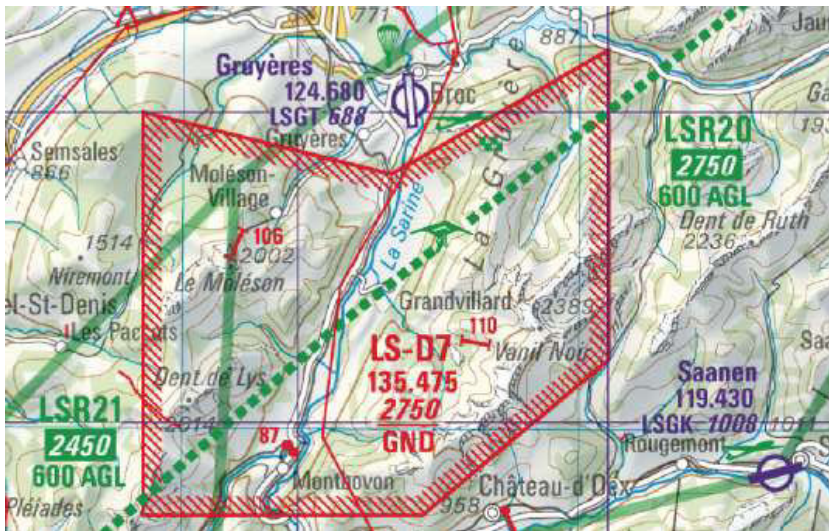


Neu:

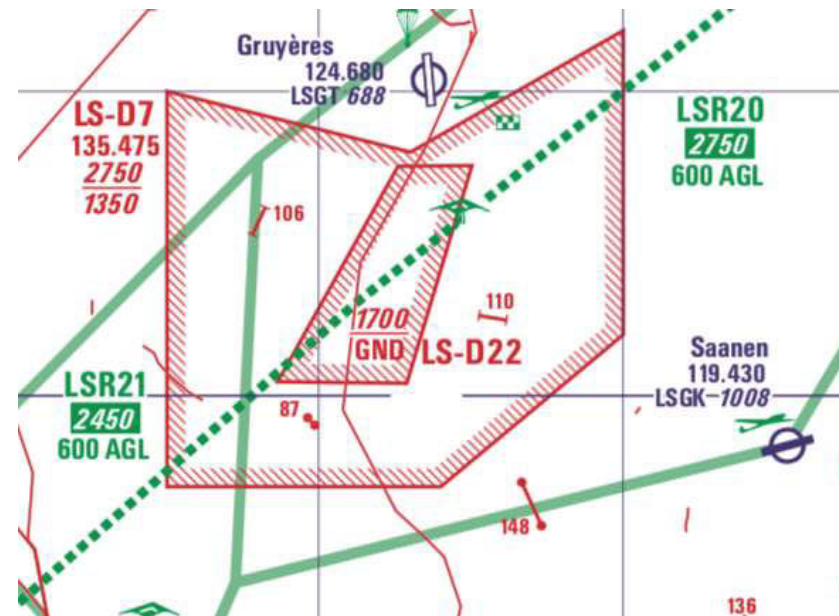
- LS-D19/A aufgehoben
- LS-R86 umbenannt in LS-R5



# LS-D7 und LS-D22



Bisher



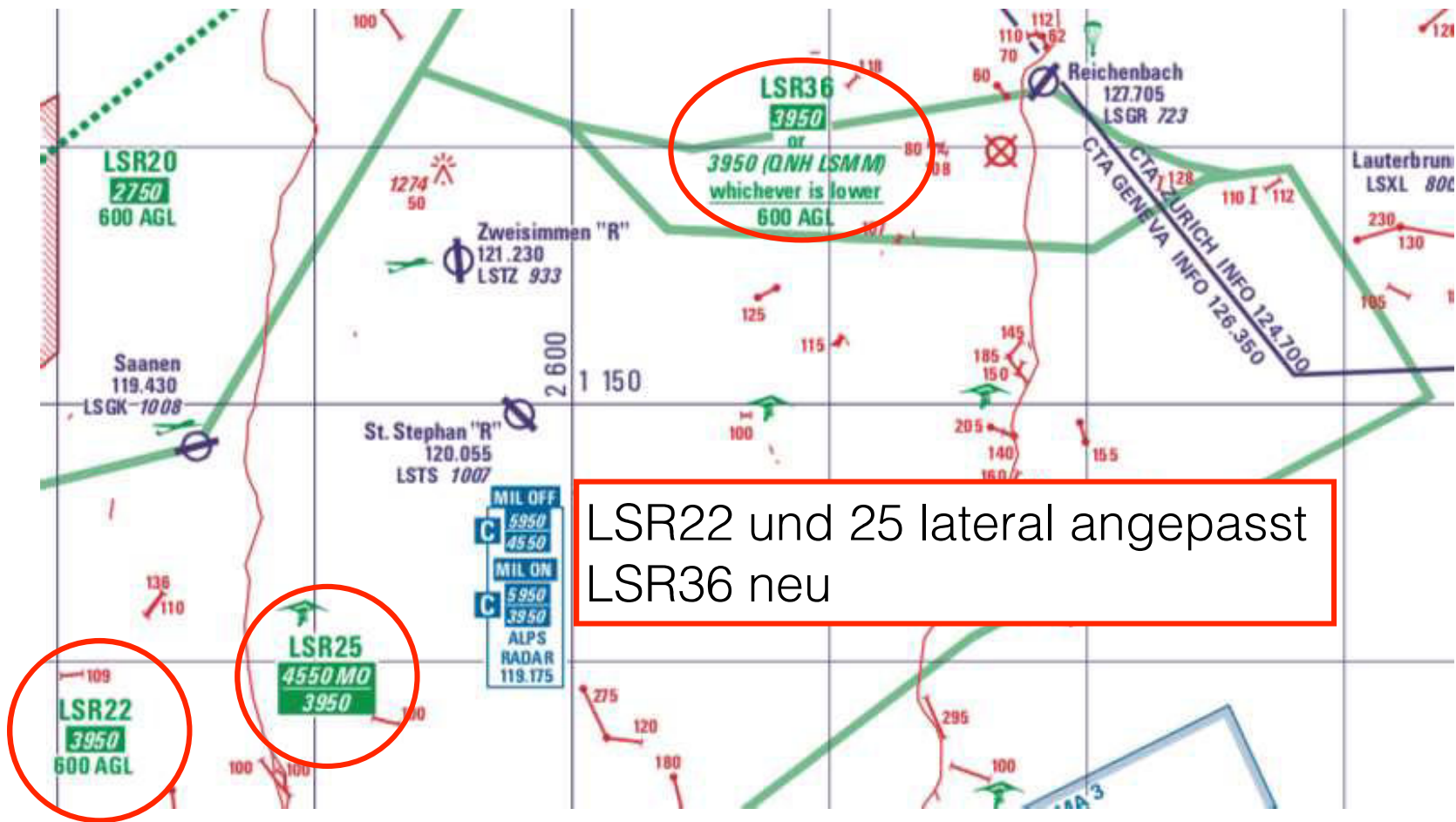
Neu:

- LS-D7: Untergrenze angehoben
- LS-D22: Neu, für Minidrohnern der Armee

# Umbenennung LS-R Areas

- LS-R86 Bière neu LS-R5
- LS-R84 Hongrin neu LS-R7
- LS-R85 Hinterrhein neu LS-R9

# Anpassung LS-R für Segelflug ausserhalb TMA



# Flugsicherungsdienst „Delta“

- Zürich „Delta“ und Genève „Delta“ heissen neu: „Alps Radar“
- Frequenzen und Zuständigkeitsbereiche unverändert
- In Zurich Control Area:  
Alps Radar auf 119.225 MHz
- In Geneva Control Area:  
Alps Radar auf 119.175 MHz



# Ende der Präsentation

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit



# Saisonstartbriefing 2022



Infos von den  
Materialwarten





# Rückblick

- Physikalische Prüfungen 2022 7L erledigt
- Alle Winterarbeiten 2021/2022 sind erledigt
- Arcus Propellerachse ersetzt, alle 30h
- BE 3000h Kontrolle die nächste Woche zurück

# Arcus T Propeller Achse 30h





# Diverses

- Externe Starts immer an Jörg Muff melden, z.B. Lager, Olten, Schänis, Thun.
- Logbucheinträge, Mängel immer Melden, an Flugzeugwart und Materialwarte

# Diverses

- Capot Arcus, Duo wenn man weg geht vom Cockpit Capot immer schliessen und verriegeln.
- Capot Tücher
- Genügend Zeit einrechnen für Auf und Abrüsten der Flieger. Die meisten Schäden passieren am Boden



# Anhängerbremsen



- In der Boxe Bremshebel NIE anziehen



**Wir danken allen Helfer und wünschen  
Euch gute Gesundheit und eine schöne  
Flugsaison 2022**

**Livio & Christian**

# Saisonstartbriefing 2022



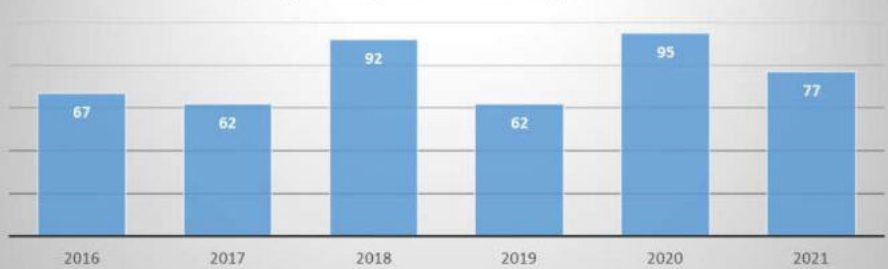
**Safety Officer - 09. April 2022**

# Ziel – 0 Unfälle

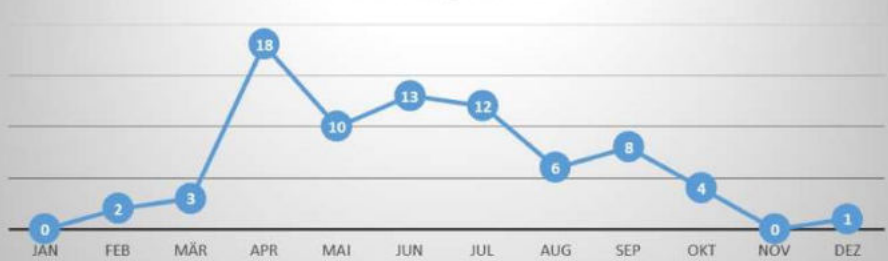


## Data Analysis / Statistics - FOCA

Reporting Culture Sailplanes



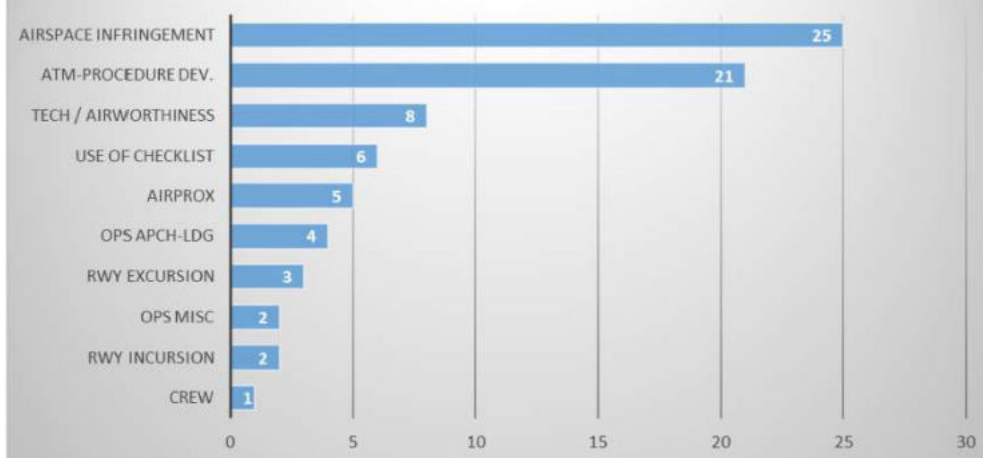
Distribution by Month 2021



Figures 2021: provisional, only HB-registered A/C

## Data Analysis / Statistics - FOCA

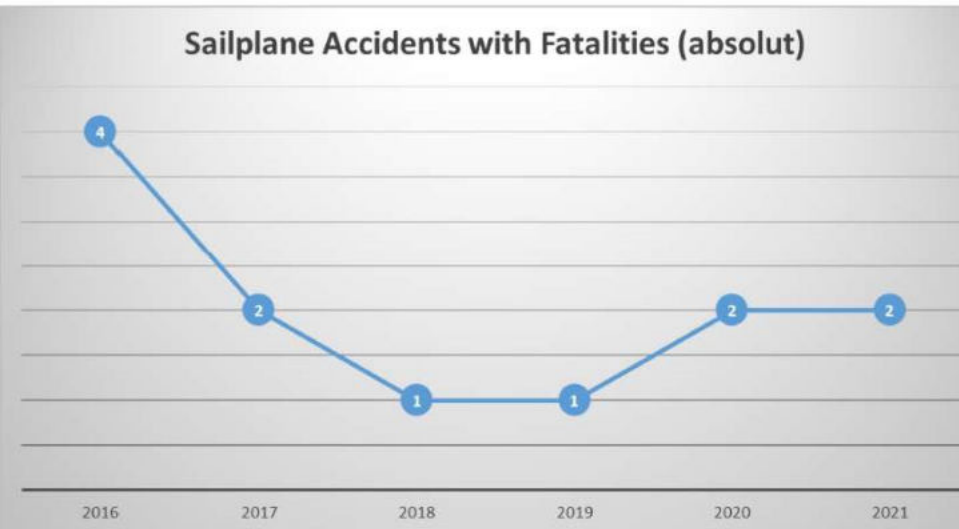
Safety Issues in 2021



Figures 2021: provisional, only HB-registered A/C

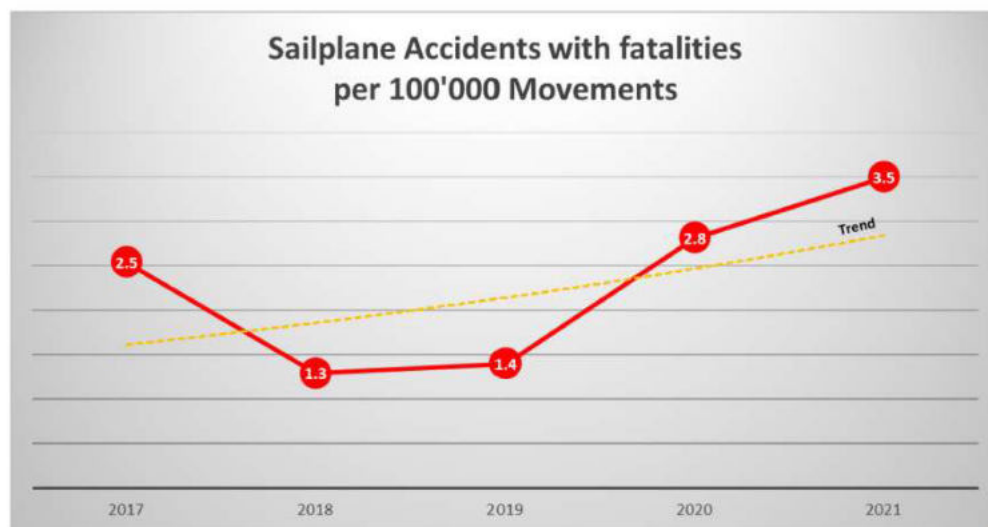
# Ziel – 0 Unfälle

## Data Analysis / Statistics - FOCA



(Sailplanes HB-registered and other countries)

## Data Analysis / Statistics - FOCA



Figures 2021: provisional

(Sailplanes HB-registered and other countries)



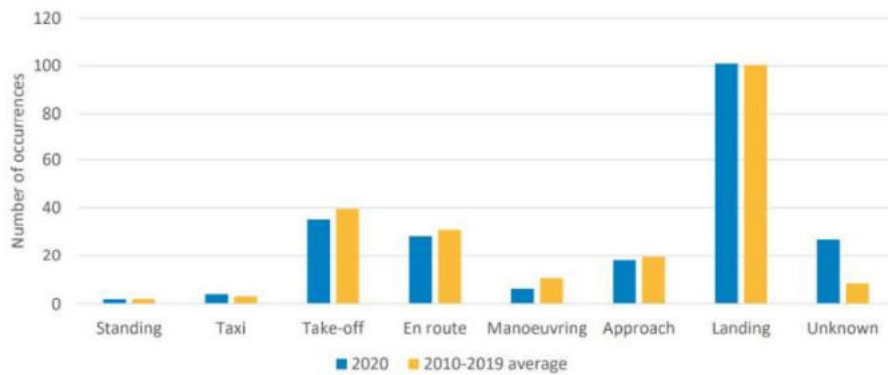
# Ziel – 0 Unfälle



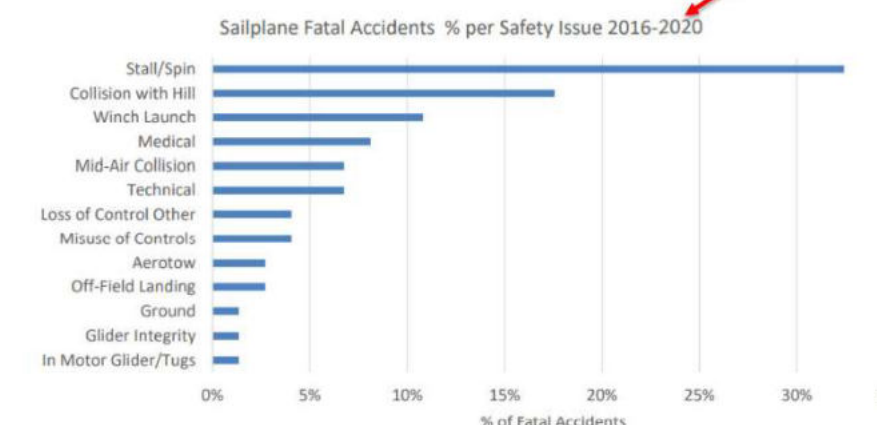
## Data Analysis / Statistics - EASA

## Data Analysis / Statistics - EASA

### Sailplane – Phases of Flight

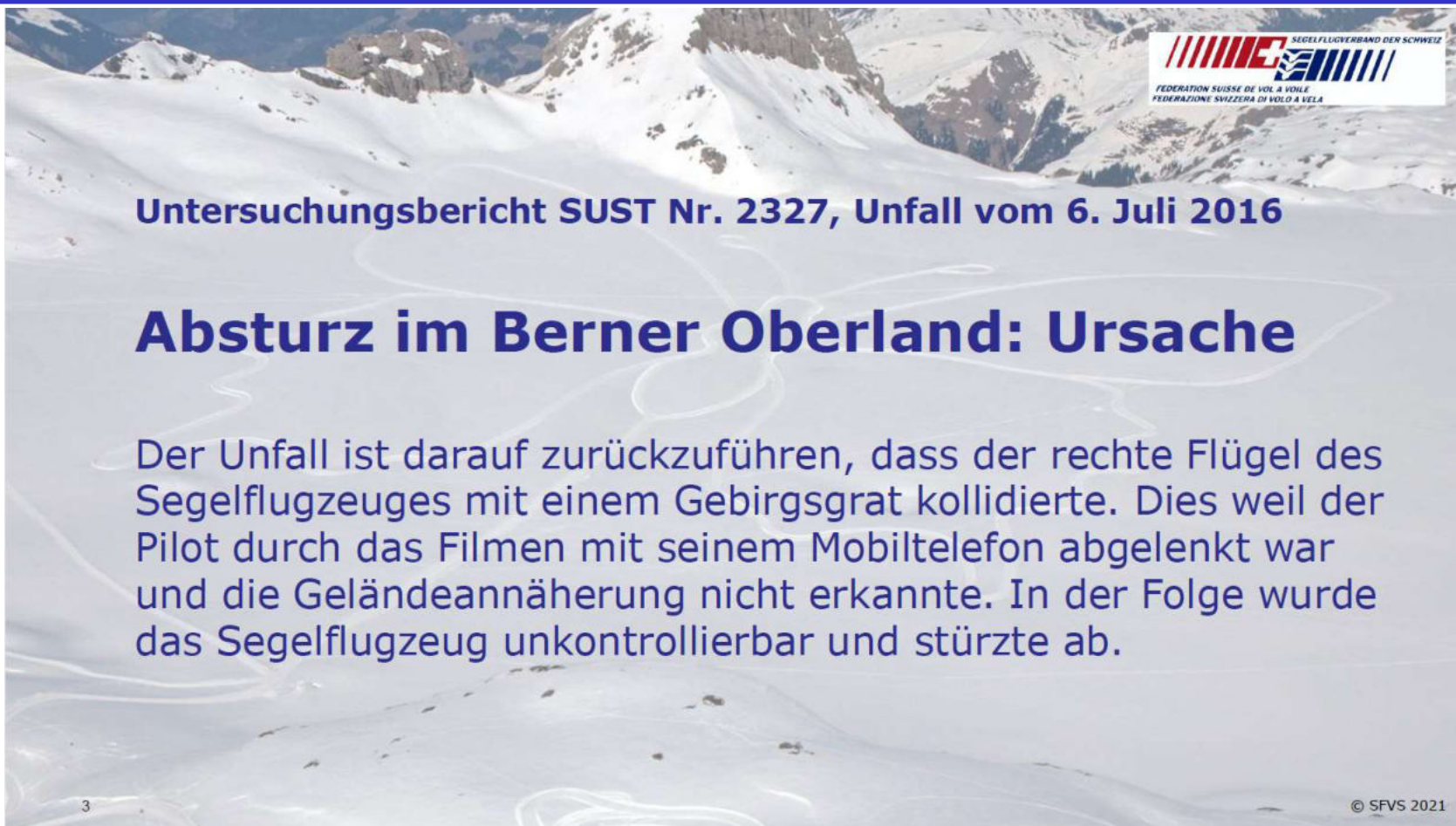


### Sailplane portfolio





# Ziel – 0 Unfälle



# Ziel – 0 Unfälle



Auf diesem Flug mit einer DG-800 wollte der Pilot seine 1000. Flugstunde machen. Nach 999 Std. 29 Min., während er mit seinem Handy filmte, kam er dem Hang zu nahe und kollidierte mit der Krete des Mittagshorn. Beim Absturz wurde er tödlich verletzt. Das Handy zeichnete auch noch die Geräusche des 16 Min. nach dem Unfall landenden Rettungshelikopters auf.

Das Thema ist brandaktuell: Ablenkungen durch Avionik und digitale Medien sind Begleiter auf unseren Flügen. Das sehen wir auf You Tube, Instagramm und Co. Die damit verbundenen Risiken müssen allen Piloten immer wieder in Erinnerung gerufen werden!

**!!sensibilisieren!!**



# Ziel – 0 Unfälle



**Abbildung 2:** Einzelbild aus der Videoaufnahme beim Eindrehen auf den Grat, 26 Sekunden vor der Geländeberührung.

**Abbildung 4:** Rekonstruktion der Sichtverhältnisse rund 6 Sekunden vor dem Aufprall (vgl. Punkte 2 und 3 in Abbildung 1). Die linke Bildhälfte zeigt das Einzelbild aus der Abbildung 3 ergänzt mit den schematischen Konturen des Mittaghore. Bei dieser Aufnahme befand

# Ziel – 0 Unfälle



**Usluege !**  
**...und zwar ständig**

**Abbildung 2:** Einzelbild aus der Videoaufnahme beim Eindrehen auf den Grat, 26 Sekunden vor der Geländeberührung.

**Abbildung 4:** Rekonstruktion der Sichtverhältnisse rund 6 Sekunden vor dem Aufprall (vgl. Punkte 2 und 3 in Abbildung 1). Die linke Bildhälfte zeigt das Einzelbild aus der Abbildung 3 ergänzt mit den schematischen Konturen des Mittagshore. Bei dieser Aufnahme befand



# Transponder

Mindestens 14 Mal kamen sich in den letzten zehn Jahren Verkehrs-, Geschäfts- und Segelflugzeuge im Schweizer Luftraum gefährlich nahe. Ursache waren meist Segelflieger ohne Transponder.

Aktuell Luftfahrt

## Flugsicherheit: Bund bleibt trotz Beinahe-Kollisionen untätig

Mindestens 14 Mal kamen sich in den letzten zehn Jahren Verkehrs-, Geschäfts- und Segelflugzeuge im Schweizer Luftraum gefährlich nahe. Ursache waren meist Segelflieger ohne Transponder.

**S**amstag, 12. Juni 2010: Westlich des Piz Nair im Kanton Graubünden stossen ein Segelflugzeug und ein vierstages Kleinflugzeug in einer Höhe von 3200 Metern über Meer zusammen. Die Flugzeuge mitrennen ab, vier Erwachsene und ein Kind kommen ums Leben. Laut Daniel Knecht von der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (Sust) waren beide Flugzeuge nach Sichtflugregeln unterwegs.

Noch ist unklar, ob beim Unglück fehlende oder nicht eingeschaltete Transponder eine Rolle spielen. Das wird untersucht. Dank Transpondern können Flugzeuge vom Radar der Flugsicherung und von Kollisionswarntsystemen anderer Flugzeuge identifiziert werden. In der Schweiz sind praktisch alle Motorflugzeuge mit Transpondern ausgerüstet – von den Segelflugzeugen aber nur etwa ein Drittel. Für sie sind solche Geräte gesetzlich nicht vorgeschrieben.

### Scharfes Ausweichmanöver verhindert Katastrophe

Neuere Recherchen zeigen: In den letzten zehn Jahren gab es in der Schweiz mindestens 14 beinahe-Kollisionen, in denen eines der beteiligten Luftfahrzeuge keinen Transponder mitführte oder dieser nicht eingeschaltet war. In 6 Fällen bestand auch für Passagierflugsitze Gefahr. Drei Beispiele:

• **11. August 2012:** Die Besatzung eines Swire-Airbus A340 aus Singapur entdeckt im Anflug auf den Flug-

hafen Zürich durch Cockpitfenster plötzlich ein Segelflugzeug. Es fliegt auf gleicher Höhe – auf Kollisionskurs. Die Piloten leiten sofort ein scharfes Ausweichmanöver ein und können so einen Zusammenprall verhindern.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle hielt im August 2014 in ihrem Schlussbericht fest: «Der Flugverkehrstelekommande das Segelflugzeug zu keinem Zeitpunkt wahrnehmen, da dieses nicht mit einem Transponder ausgerüstet war und somit vom Radar nicht erfasst werden konnte.» Aus dem gleichen Grund war es auch für das Kollisionswarntsystem des Airbus nicht erkennbar. Unmissverständlich fordert die Untersuchungsstelle vor acht Jahren: Das Bundesamt für Zivilluftfahrt solle «um die Schweizer Flughelfer heraus Luftkränze festlegen, in denen sich ausschließlich Luftfahrzeuge bewegen dürfen, die mit einem funktionsfähigen und eingeschalteten Transponder ausgerüstet sind.»

• **25. August 2006:** Nordwestlich des Flughafens Zürich kreuzen sich ein Airbus A330 von Edelweiss und ein Motorsegler in geringem Abstand. Der Segler hat den Transponder ausgeschaltet, um Betriebskosten zu sparen.

• **15. April 2008:** Die Piloten eines Airbus A321 der Swiss kreuzen im Landeanflug auf Genf einen Hubschrauber gerade noch umfliegen. Auch hier: Der Ballon ist ohne Transponder unterwegs.

Die Sicherheitsuntersuchungsstelle wies in ihren Berichten wiederholt auf das Transponderproblem hin. Im März 2007 verlangte sie eine generelle Transponderpflicht: «Das Bundesamt für Zivilluftfahrt sollte für den Betrieb von Luftfahrzeugen, die für ein Grossmannflugzeug eine Gefahr darstellen können, über schweizerischem Hoheitsgebiet ausserhalb der Pflicht zum Mitführen eines betriebsbereiten und eingeschalteten Transpon-



Auf Kollisionskurs: Mehrere Beinahe-Zusammenstösse mit Passagierflugzeugen in den letzten zehn Jahren.

Luftfahrt Aktuell

ders vorschreiben. Bis heute erörtern sie das Luftfahrtsamt sich nehmen an ihre klaren Empfehlungen von 2014 und 2017. Doch die Bundesamt entschied 2020, auf ein Obligatorium zu verzichten. Es habe die Einführung «als unverhältnismässig eingeschätzt», sagt Sprecher Christian Schuberl. Daniel Knecht, Leiter der Bereichs Aviatik bei der Sust, hält es für eine Frage der Zuständigkeit der Aufsichtsbehörden, über die Umsetzung der Empfehlungen zu entscheiden.

### Bundesamt kümmert sich «mit Freuden» um Segelflieger

Der nationale Verband der Segelflieger bekämpft die Transponderpflicht für nicht gebend, der Stromverbrauch eines Transponders führe dazu, dass ein Segelflugzeug weniger lang in der Luft bleiben könne. Auch könne eine zu grosse Dichte an Transpondern die Empfänger am Boden oder an Bord anderer Flugzeuge überlasten. Zudem seien Kauf, Einbau und Wartung eines Transponders für ein Cockpit eines Segelflugzeuges sehr teuer. Die Anschaffungskosten betragen sich auf 2000 bis 5000 Franken, die Wartungskosten betragen zwischen 150 und 250 Franken pro Jahr.

Die Segelflieger finden beim Bundesamt mit ihren Einwänden immer wieder Verständnis. 2015 dankte ihr Verband an seiner CV-Lara Protokoll einem Inspektor des Luftfahrtsamts «für seinen Einsatz gegen das Transponder-Obligatorium». Der Inspektor war selbst Segelflieger und Mitglied einer Segelfluggruppe. Im Bundesamt gehörte er der Sektion «Flugschulen und Leichtaviatik» an. Im Jahr 2018 ging er in Pension. Seine Nachfolge ritt vorwiegend dem Segelflugverband «mit Freuden» um die Anliegen der Segelflieger zu kümmern», wie das «Segelflug Bulletin» vom März 2019 festhält.   
Gery Schwab

# Abschluss



- Windentraining mit Arcus (Einweisung nötig) in Olten, mit Motor-Hilfe → bei Aurelio melden
- Herbst-Aussenlandetraining für 2023 geplant → Streckenfluglager 2022
- Bitte für Lager anmelden

# SAISONSTARTBRIEFING 2022 NSFW UND WEGLIDE

9. April 2022



9 April 2022

Saisonstartbriefing 2022 - SG Lenzburg

1





- 
- 1. NSFW Nationale Streckenflug Wettbewerb der Schweiz**
  - 2. Vorstellung WeGlide**
  - 3. SGL Cup 2022**

# NSFW 2022 - Grundlage / Reglement

---



- > Auf der Verbandswebseite unter [www.segelflug.ch](http://www.segelflug.ch)  
Home > Sport > [Streckenflugwettbewerb](#)
- > **NSFW Zeitraum => immer vom 1. Oktober bis 30. September des Folgejahres**  
=> Startplatz muss in der Schweiz liegen
- > **National Liga => An jedem Wochenende vom 15. April bis 29. August 2022**  
Jedes Wochenende bildet eine Runde / Startplatz muss in der Schweiz liegen

Das Rundenergebnis des jeweiligen teilnehmenden Vereins an einem Wochenende berechnet sich als Summe aus:

- **Streckenwertung** gewichtet mit 10%  
Den drei besten Ergebnissen von verschiedenen Teilnehmenden
- **Geschwindigkeitwertung** gewichtet zu 100%  
Den drei besten Ergebnissen von verschiedenen Teilnehmenden

Die Teilnehmenden aus der Strecken- und Geschwindigkeitwertung können identisch sein.  
Sieger der National Liga ist der teilnehmende Verein mit der höchsten Punktzahl.



# NSFW 2022 - Grundlage / Reglement



- > Reglement für die nationalen Wettbewerbe  
NSFW => [Reglement 2022](#)  
DMSt => für die Flugauswertungen [DMSt-Wettbewerbsordnung 2022](#)

## 4.1 Streckenwertung

Es können Strecken von einem Abflugpunkt über bis zu drei Wendepunkte (beim Vierecksflug maximal vier Wendepunkte und bei Mehrfachumrundungen maximal zwölf Wendepunkte) zu einem Endpunkt gewertet werden.

Die *Höhendifferenz* zwischen dem niedrigsten möglichen Abflugpunkt und dem höchsten möglichen Endpunkt darf *maximal 1000m* betragen.

## 4.2 Geschwindigkeitswertung

Aus dem aufgezeichneten Flugweg wird für die Geschwindigkeitswertung die größtmögliche Geschwindigkeitsstrecke in Kilometer (km) über maximal zwei Wendepunkte und maximal drei Schenkel über einen Zeitraum von maximal 120 Minuten im Segelflug ohne Motorunterstützung bestimmt.

Die Abflughöhe zur Ermittlung der Geschwindigkeitsstrecke darf nicht höher als die Ankunftshöhe sein.

Die Geschwindigkeitspunkte ergeben sich aus der Geschwindigkeitsstrecke korrigiert um den DAeC Index mit einer 75% Gewichtung gemäß folgender Formel:

$$\text{Geschwindigkeitspunkte} = \frac{\text{Geschwindigkeitsstrecke}}{2 * [(DAeC \text{ index} - 100) * 0,75 + 100]} * 100$$



# Aufgabe anmelden/deklarieren => Bonus!



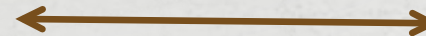
Erfüllt man eine angemeldete Aufgabe bekommt man einen **Bonus von 30%** auf die Streckenkilometer!  
(500km geflogen => 650km in Wertung!)



Mehrfach-Umrandung



Ziel-Rück

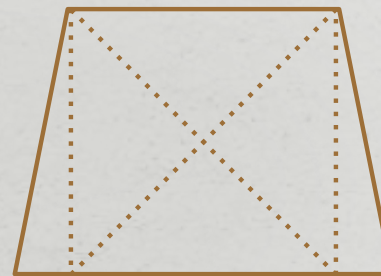


# Bonus pro erfüllten Art der Aufgabe



40%

FAI-Dreieck



40%

Viereck



Ziel-Rück

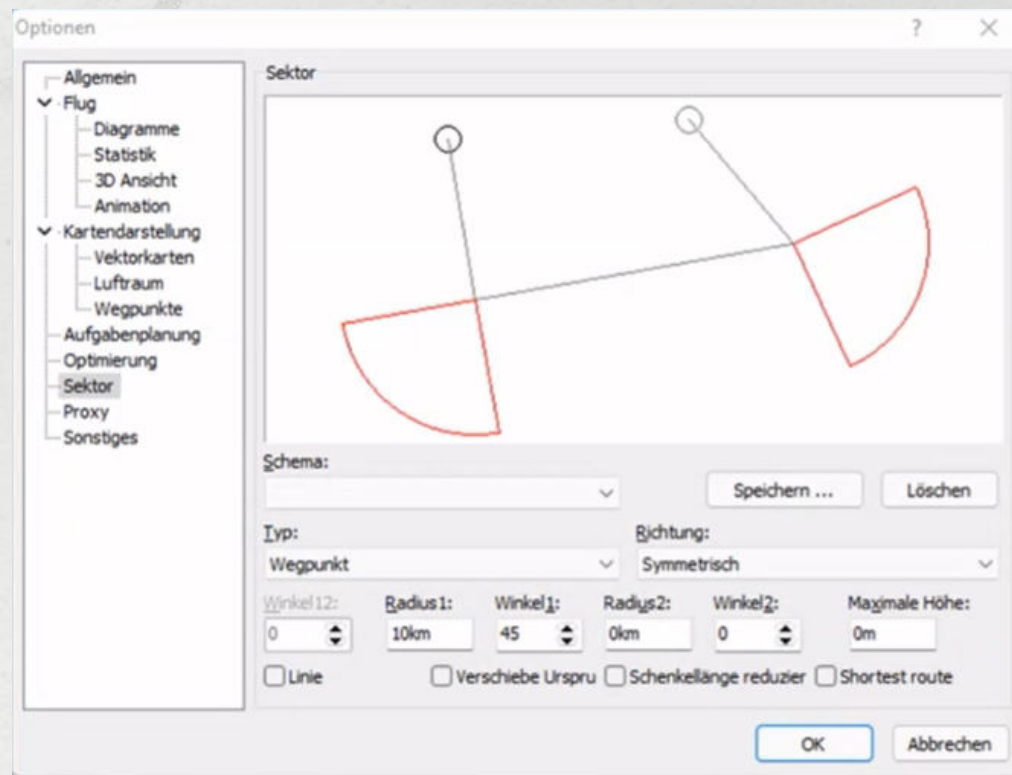
30%



20%

Mehrfach-Umrandung

# Aufgaben Sektoren



**Neu gilt folgendes:**

**Start und Ziel:  
Kreis mit 1km Radius**

**Wegpunkte:  
FAI Sektoren im Winkel  
45 Grad mit Radius 10km**



# Auswertung erfüllte Aufgabe



Beschreibung	Bonus	Punkte
Dreieck mit 600 km		600
Erfüllte Aufgabe	30 %	180
FAI Aufgabe	40 %	240
<b>Total</b>		<b>1020</b>
<b>Total mit Index</b>	110	<b>927</b>

**Achtung:**

Es gibt bei den angemeldeten Aufgaben **keine Geschwindigkeitspunkte** bei einer Task Aufgabe

Es gibt bei den angemeldeten Aufgaben **keine Verlängerungen** bei einer Task Aufgabe

# Freie Flüge (nicht angemeldet)

Es werden die Koordinaten der Aufzeichnung genommen.

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

Freie Flüge sind über **maximal 3 Wendepunkte** möglich.

**Achtung:**  
Es gibt bei den angemeldeten Aufgaben **keine Geschwindigkeitspunkte** bei einer Task Aufgabe

## Flugdetails

Mark Kaeppli

176,04 Punkte · 07.04.2022

**Free** 183,20 km @ 34,93 km/h

**Dauer** 5h 26m

**Start** 10:17 [Valbrembo](#)

**Landung** 15:44 [Valbrembo](#)

**Verein** [SG Lenzburg](#)

**Status** Flug gültig IGC valide



[+](#) [Arcus M · OE-9485 · 1](#)

Index 120

Doppel

Motor

[^](#) [Aufgabe](#)

57 km

3 WP

Keyhole

[☁](#) [Satellitenbilder](#)

Auswählen und Flugzeug verschieben

**Free** [Triangle](#) [O&R](#) [Sprint](#) [Task](#)

176,04 Punkte

183,20 km @ 34,93 km/h

5h 14m

10:27 → 15:42

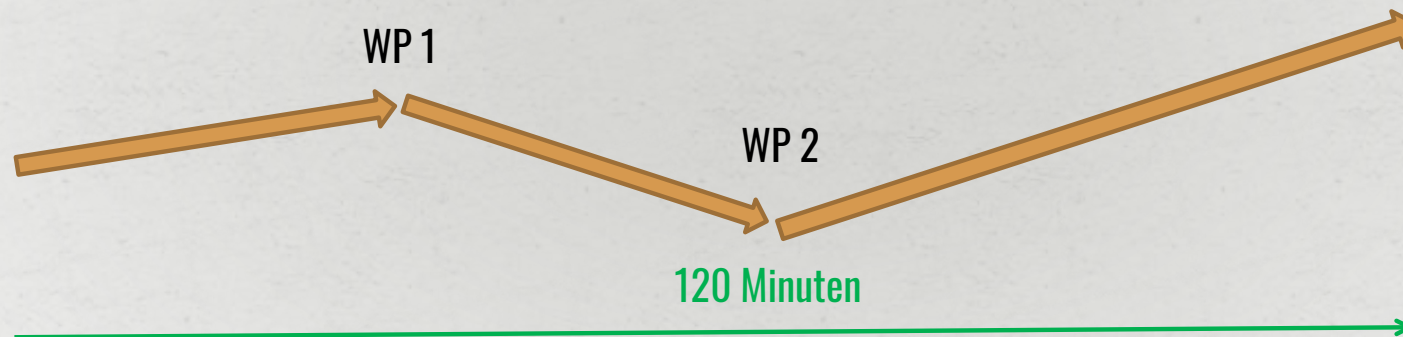
**Berechnung**

152,67 + 23,38 Dreieck

## Freie Flüge (nicht angemeldet)



Die Geschwindigkeitspunkte in Kilometer (km) über maximal zwei Wendepunkte und maximal drei Schenkel über einen Zeitraum von maximal 120 Minuten. Keine Richtung vorgegeben.



Die Abflughöhe zur Ermittlung der Geschwindigkeitsstrecke darf nicht höher als die Ankunftshöhe sein.



# NSFW 2022 - Klassen



- > Club bis Index 106
- > Standard (ohne Klappen)
- > 15 Meter
- > 18 Meter
- > Offene Klasse
- > Doppelsitzer
- > Frauen
- > Junioren bis zum 25. Geburtstag
- > National Liga (Vereinswertung)
- > Junioren National Liga (Vereinswertung)

<https://www.segelflug.ch/sport/nationaler-streckenflugwettbewerb/>

Startseite    Aktuelles und Agenda    Dein Verband    Ausbildung    Safety und Luftraum

Home > Sport > Nationaler Streckenflugwettbewerb

Der Nationale Streckenflugwettbewerb des Segelflugverbandes der Schweiz soll Ansporn sein zur Erzielung von Streckenflugleistungen sowie den Kameradschaftsgeist in den Segelfluggruppen und den Segelfliegernachwuchs fördern.

Die Wertung der Flüge wird von [WeGlide](#) vorgenommen und erfolgt nach dem [Reglement des NSFW](#).

Der Nationale Wettbewerb umfasst Klassierungen in den folgenden Kategorien und Klassen:

- [Club](#)
- [Standard](#)
- [15-Meter](#)
- [18-Meter](#)
- [Offene Klasse](#)
- [Doppelsitzer](#)
  
- [Frauen](#)
  
- [Junioren](#)
  
- National Liga (Vereinswertung)
- Junioren National Liga (Vereinswertung)

# WeGlide... online

---



# SGL Cup - Teilnahmebedingungen



## Ziel des SGL Cup

Es soll eine Motivation sein sich auf den Streckenflug zu begeben. Ob alleine, im Doppelsitzer mit einem FL oder erfahrenen Piloten oder im Teamflug.

Gemeinsames planen und Ziel setzen am Flugtag und somit die Gemeinschaft fördern.

- Alle aktiven Piloten der SGL
- Zeitraum vom 9. April bis 30. September 2022
- Jeder fliegt gemäss seinen Berechtigungen auf unserem Karriereblatt
- Es gelten die erfliegenen Punkte gemäss WeGlide
- Der SGL Vorstand entscheidet bei Unstimmigkeiten abschliessend
- **Sieger**
  - Aufgabe \*Rund ums Huus" können nur Piloten mit A oder A1 teilnehmen  
(Zum Zeitpunkt des Fluges)
  - Pro Aufgabe derjenige, welcher gemäss WeGlide am meisten Punkte erfliegen hat
  - Gesamtsieger ist, wer aus der Summe aller Aufgaben am meisten Punkte erfliegen hat**(Aufgabe vorgängig im WeGlide deklarieren gibt Bonus)**



# SCHÖNE FLÜGE UND VIEL ERFOLG!



9 April 2022

Saisonstartbriefing 2022 - SG Lenzburg