

Anhang A zum FAI-Sporting Code Allgemeiner Teil

Von der FAI vorzugsweise verwendete Begriffsbestimmungen für Flug-Definitionen

Die Fach-Sektionen des Sporting Code

Jede Fach-Sektion enthält zusätzliche Regeln und Bestimmungen, die bei einem bestimmten FAI-Luftsport anzuwenden sind. Die zuständige FAI Luftsportkommission ist für die Erarbeitung und Fortschreibung der Fach-Sektion verantwortlich (Übersicht 1.4)

Grundsätze

Muss eine Fach-Sektion eine Regel oder eine Begriffsbestimmung, ähnlich der bereits in diesem Anhang stehenden enthalten, dann sollte diese, wenn irgendwie möglich, im Wortlaut der hier aufgeführten entsprechen. Um Spielraum für die notwendigen Regeln im weiten Bereich des Luftsports zu geben, zeigt dieser Anhang Alternativen für den Wortlaut (als a, b, c, d, usw. bezeichnet) in bestimmten Paragraphen auf. Die zuständige Luftsportkommission prüft diese Alternativen und wählt die für ihren Sport passende aus. Sie muss aber alle Alternativen in ihrer Sektion des Sporting Code vollständig veröffentlichen.

Die Bearbeitung der Fach-Sektionen des Sporting Code

Um den Bedingungen und Erfordernissen einer besonderen Luftsportart zu entsprechen, wird eine Fach-Sektion häufig den Wortlaut des Allgemeinen Teils ausführlich übernehmen müssen, mit Erklärungen und Bestimmungen zu Einzelheiten. Die Fach-Sektion muss also für Personen, die sie anwenden müssen, wie Amtsträger, Sportzeugen, Offizielle Beobachter, klar verständlich sein, auch wenn diese keine in Einzelheiten gehende Kenntnis haben von Struktur, Statuten, Nebenordnung der Statuten, oder den Feinheiten des Allgemeinen Teils des Codes.

Ausnahmen

Die FAI ist sich bewusst, dass auf einigen Gebieten bestimmter Luftsportarten die in der Fach-Sektion erforderlichen Fachausdrücke nicht mit den hier vorgeschlagenen Begriffsbestimmungen vereinbar sind. In diesem Fall soll die Luftsportkommission den Grund erklären, warum eine solche Abweichung erforderlich ist. Grundsätzlich müssen aber alle Anstrengungen unternommen werden, zunächst einmal die Begriffe aus diesem Anhang zu verwenden. Auf einen anderen Wortlaut ist nur auszuweichen, wenn es die zuständige Kommission für den ordentlichen und fairen Ablauf und die Überwachung des Sports oder der Sportausübung für notwendig erachtet oder wegen der Eigenarten und den Bedingungen bei der Ausübung dieses Sports.

Begriffsbestimmungen für Flüge

- A 1. **Flug** Das Ereignis beginnt mit dem Start und endet mit der Landung. Dazwischen liegt eine Flugleistung (Abschnitt 4), die von einer NAC und/oder der FAI zu bestätigen ist.
- A 2. **Freier Flug** Der Teil eines Fluges, in welchem ein Luftfahrzeug nicht von einem anderen Luftfahrzeug oder einer außerhalb vorhandenen oder abwerfbaren Kraftquelle geschleppt, getragen oder unterstützt wird.
- A 3. **Freier Fall** Der Weg einer Person durch die Luft zwischen Lösen oder Absprung von einem Luftfahrzeug und der Benutzung eines Fallschirms oder anderer Mittel, zur wesentlichen Veränderung der Fallgeschwindigkeit.
- A 4. **Flugleistung** Die während eines freien Fluges oder einem freien Fall erzielte Leistung, deren Nachweis zur Anerkennung dieser Leistung durch die NAC oder die FAI nach den Kriterien des Sporting Code vorgelegt wird.
- A 5. **Nicht abgeschlossener Flug** Ein Flug wird als nicht abgeschlossen angesehen, wenn entweder:
Ein Unfall während des Flugs eintritt, der den Tod irgendeines Besatzungsmitglieds innerhalb von 48 Stunden zur Folge hat oder Fallschirm-Sportveranstaltungen ausgenommen, irgendeine Person das Luftfahrzeug während des Fluges verlässt; oder:
Irgendein Teil des Luftfahrzeugs oder seiner Ausrüstung verloren geht oder abgeworfen wird, es sei denn, es handelt sich um zum Abwurf erlaubte Ausrüstung, Ballast oder Kraftstoff.

- A 6. **Arten von Flügen** Die Flugleistungen auf einem Flug oder mehreren Flügen der nachstehend aufgeführten Arten kann zur Beantragung oder Bestätigung eines einzelnen Fluges herangezogen werden.
- A 6.1 **Streckenflug** Eine Flugleistung, deren Länge auf einer Strecke gemessen wird (Abschnitt 7).
- A 6.2 **Geschwindigkeitsflug** Eine Flugleistung, deren Zeit gemessen und zur Berechnung der Geschwindigkeit über eine Streckenlänge herangezogen wird (Abschnitt 7).
- A 6.3 **Zielflug** Eine Flugleistung über eine Strecke, die vor dem Start festgelegt worden ist. Ein Zielflug kann auch ein Streckenflug oder ein Geschwindigkeitsflug sein, aber ein Streckenflug oder ein Geschwindigkeitsflug ist nicht unbedingt ein Zielflug. (Siehe auch 7.2 Festgelegte Strecken).
- A 6.4 **Dauerflug** Eine Flugleistung, deren Zeit vom Startpunkt bis zum Endpunkt gemessen wird.
- A 6.5 **Höhenflüge**
- A 6.5.1 **Höhenflüge über Grund** Eine Flugleistung, bei der die erreichte oder beibehaltene Höhe über Grund gemessen wird. Als Höhe über Grund wird der Abstand zu einem Bezugspunkt, wie dem Startpunkt, angesehen.
- A 6.5.2 **Höhenflug über Seehöhe** Eine Flugleistung, bei der die erreichte oder beibehaltene Höhe über Seehöhe gemessen wird. Als Höhe über Seehöhe wird der Abstand zur mittleren Seehöhe angesehen.
- A 6.5.3 **Höhengewinnflug** Eine Flugleistung, bei welcher der Höhengewinn zwischen irgendeiner niedrigen Höhe und der nachfolgenden großen Höhe gemessen wird.
- A 6.6 **Steigzeitflug** Eine Flugleistung, bei der die Zeit von einem stehenden Start bis zu dem Zeitpunkt gemessen wird, an dem eine vorbestimmte Höhe erreicht wird.
- A 7. **Strecken** Bei der FAI ist eine Strecke der Abstand zwischen einem Startpunkt und einem Endpunkt, über alle Wendepunkte oder Kontrollpunkte. Abstand ist die kürzeste Entfernung von zwei bestimmten Punkten auf der Erdoberfläche. Er wird gemäß der FAI-Festlegung über die Gestalt der Erde im Kapitel 7 im Hauptteil dieses Sporting Code gemessen (7.3.1.1).
- A 7.1 **Genehmigte Strecke** Eine vorher ausgemessene Strecke, die von einer NAC für die Zwecke der FAI anerkannt worden ist.
- A 7.2 **Festgelegte Strecke** Eine Strecke, die vorher vom Piloten festgelegt worden ist; der Kurs für einen vorgesehenen Zielflug. Liegen mehrere Erklärungen für die Flugleistung vor, dann ist nur die zeitlich letzte gültig. Bei einer Strecke mit einem Wendepunkt (mit Wendepunkten) muss die Erklärung die Reihenfolge angeben, in der diese Punkte angefliegen werden. Erklärungen können schriftlich abgefasst sein oder in elektronischer Form mit Zeit und Datum aufgezeichnet sein, wie z.B. mit einem GNSS-Flugschreiber, der für diese Zwecke von der zuständigen Luftsport-Kommission zugelassen ist (siehe Kapitel 7, Absatz 7.3.1.7.2).
- A 7.3 **Geschlossene Strecke** Eine Strecke, bei der Start- und Zielpunkt an selben Punkt liegen.
- A 7.3.1 **Ziel-Rückkehrflug** Eine Flugleistung auf einer geschlossenen Strecke zu einem einzelnen Wendepunkt.
- A.7.3.2 **Dreieckstrecke** Eine Flugleistung auf einer geschlossenen Strecke um zwei Wendepunkte herum. Bei der FAI, z.B. bei Rekorden, darf eine Seite eines Dreieckskurses nicht kürzer als 10% und nicht länger als 45% der Gesamtstrecke sein. *Damit soll verhindert werden, dass die Wendepunkte so dicht beieinander liegen, dass es sich in Wirklichkeit um eine Ziel-Rückkehrstrecke handelt. Bei einem 100 km-Dreieck ist der Mindestabstand von zwei Wendepunkten nach dieser Regel 10 km.*
- A 7.3.3 **Vieleckstrecke** Eine Flugleistung auf einer geschlossenen Strecke um drei oder mehr Wendepunkte.
- A 7.3.4 **Umrundung** Eine einzelne vollständige Flugleistung auf einer geschlossenen Strecke. Eine Flugleistung kann selbstverständlich aus mehr als einer Umrundung auf einem Kurs bestehen.

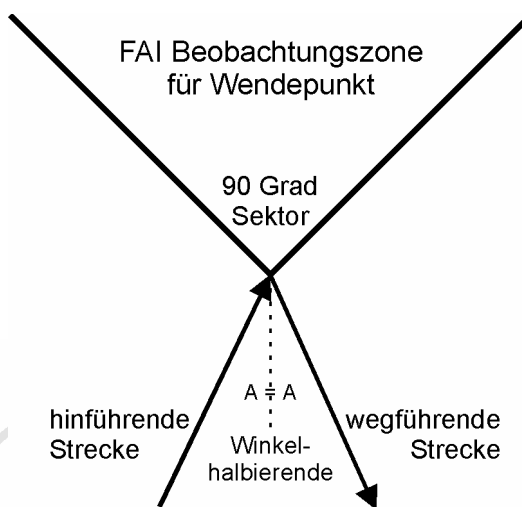
A 8. Beginn einer Flugleistung

- A 8.1 Startpunkt Der Beginn einer FAI Flugleistung zum Zwecke der Vermessung. Je nach Luftsportart und Art des durchgeführten Fluges, kann der Startpunkt sein:
- Der Punkt, an dem der Startlauf beginnt (stehender Start); ODER
 - ein Punkt auf dem Startlauf (rollender Start); ODER
 - der Punkt des Abhebens; ODER
 - der Ausklinkpunkt; ODER
 - der Überflug der Startlinie; ODER
 - der Punkt, an dem ein Fallschirmspringer das Luftfahrzeug verlässt (als Absprungpunkt bekannt); ODER
 - ein genaues Merkmal auf dem Boden, dessen Vorhandensein in einem vorbestimmten Sektor, weg von dem ersten Streckenabschnitt eines Kurses (Beobachtungszone, 13.2) nachgewiesen wird durch: Unmittelbare Beobachtung, Fotografie, GPS, Navigationshilfe, Radar oder eine andere zugelassene Methode; ODER
 - der Punkt der geringsten Flughöhe, bei der Messung eines Höhenfluges (2.3.5); ODER
 - eine andere Startart, wie sie in den besonderen Sektionen des Sporting Code beschrieben ist und die für diese Sportart oder Ausübung des Sports eigen ist.
- A 8.2 Startzeit Die Uhrzeit am Startpunkt.
- A 8.2.1 Absprunghöhe Im Fallschirmsport die Uhrzeit am Absprungpunkt.
- A 8.3 Starthöhe Die Höhe am Startpunkt.
- A 8.3.1 Absprunghöhe Beim Fallschirmsport die Höhe am Absprungpunkt.
- A 8.4 Startlinie Ein Tor von vorgeschriebener Breite und Höhe, dessen Grundlinie auf dem Erdboden angezeigt ist und das ungefähr im rechten Winkel zum ersten Streckenabschnitt des Kurses liegt.
- A 8.4.1 Überqueren der Startlinie Eine Startlinie ist überquert, wenn die Rumpfspitze des Luftfahrzeugs die Linie schneidet. Die Zeitnahme erfolgt genau bei Überflug, die Strecke wird von der Mitte der Startlinie aus gemessen.
- A 8.5 Startarten
- A 8.5.1 Fliegender Start Dabei befindet sich das Luftfahrzeug am Startpunkt im freien Flug.
- A 8.5.2 Rollender Start Dabei befindet sich das Luftfahrzeug am Startpunkt noch in Berührung mit dem Boden oder dem Wasser.
- A 8.5.3 Stehender Start Der Start eines stehenden Luftfahrzeugs. Die Zeit wird von dem Augenblick gemessen, an dem ein Startzeichen gegeben wird.
- A 8.6 Startpunkt Der genaue Punkt, an dem alle Teile eines Luftfahrzeugs oder seiner Besatzung aufhören mit dem Boden oder dem Wasser in Kontakt oder verbunden zu sein.
- A 8.7 Startplatz Der Name des Flugplatzes oder des Ortes, an dem der Start durchgeführt wird.
- A 8.8 Ausklinkpunkt Der Punkt senkrecht unter einem Luftfahrzeug, an dem das Ausklinken aus dem Schlepp erfolgt.

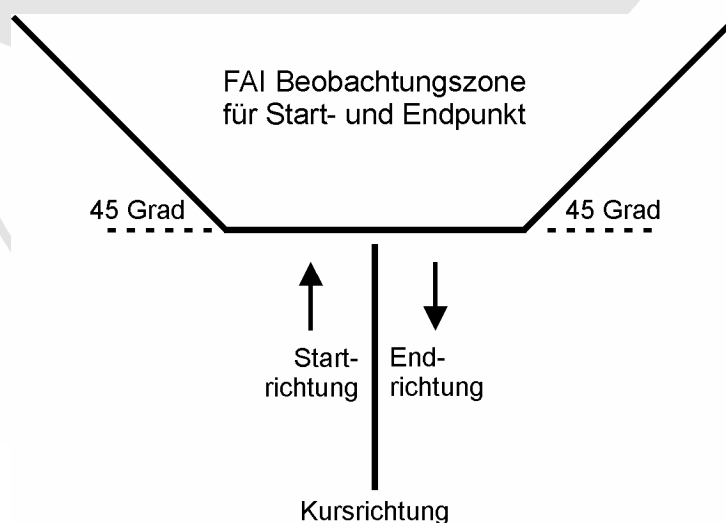
- A 9. **Wendepunkt** Ein genau festgelegter und beschriebener Punkt auf der Erdoberfläche, der beim Erreichen im Flug zum Vermessen eines Teils einer Flugstrecke herangezogen wird.
- A 9.1 **Erreichen des Wendepunkts** Ein Wendepunkt ist erreicht, wenn entweder:
- a. beobachtet wird, dass das gesamte Luftfahrzeug außerhalb der vertikalen Projektion der Wendepunktmitte oder Pylons vorbeifliegt; ODER
 - b. nachgewiesen wird, dass das gesamte Luftfahrzeug in einem vorbestimmten Sektor eingeflogen ist (die Beobachtungszone, A13.1) außerhalb des von den angrenzenden Schenkeln der Strecke gebildeten Winkels. Zum Erreichen der Beobachtungszone siehe A13.3.
- A 10 **Kontrollpunkt** Der Punkt, den ein Luftfahrzeug erreichen muss, oder an dem es während eines Fluges auf einem Kurs landen muss. Ein Kontrollpunkt ist erreicht, wenn das Luftfahrzeug nachweislich der Regel über das Erreichen eines Kontrollpunktes entsprochen hat; oder wenn das Luftfahrzeug an dem Punkt landet. *Ein Kontrollpunkt, an dem keine Landung gefordert wird, kann anstelle eines Wendepunktes genutzt werden, wenn beschränkter Luftraum vermieden werden muss, aber die Länge des Kurses für die FAI nur über die Wendepunkte gemessen wird.*
- A 11 **Nachgewiesener Positionspunkt** Ein Punkt, der während eines Fluges erreicht worden ist, der aber nicht unbedingt vor dem Flug angegeben worden ist. Die Bestimmungen über das Erreichen eines Wendepunktes sind anzuwenden.
- A 12 **Ende einer Flugleistung**
- A 12.1 **Endpunkt** Das Ende der Messung einer FAI Flugleistung. Je nach Art des Luftsports und Art des Fluges, kann der Endpunkt sein:
- a. der Landepunkt; ODER
 - b. das Überqueren der Ziellinie; ODER
 - c. ein eindeutiger Bezugspunkt auf dem Boden erreicht in einem festgelegten Sektor in einer Richtung weg vom letzten Abschnitt des Kurses (Beobachtungszone, 13.2) und in einer Höhe, die nicht geringer ist, als die des Bezugspunktes auf dem Boden, nachgewiesen durch unmittelbare Beobachtung, Fotografie, GPS, Navigationshilfe, Radar oder andere zugelassene Methoden; ODER
 - d. der für die Messung eines Höhenfluges (2.3.5) höchste erreichte Punkt; ODER
 - e. andere Arten von Endpunkten, wie in den besonderen Sektionen des Sporting Code beschrieben und wie sie für diese Sportart oder Ausübung des Sports eigen sind.
- A 12.2 **Zielzeit** Die Zeit am Endpunkt.
- A 12.3 **Zielhöhe** Die Flughöhe über Seehöhe am Endpunkt.
- A 12.4 **Ziellinie** Ein Tor von vorgeschriebener Breite und Höhe, dessen Grundlinie auf dem Erdboden angezeigt ist und das ungefähr im rechten Winkel zum letzten Streckenabschnitt des Kurses liegt.
- A 12.4.1 **Überqueren der Ziellinie** Eine Ziellinie wird als überquert angesehen, wenn die Rumpfspitze des Luftfahrzeugs ohne jede Hilfe von außen die Ziellinie schneidet. Die Zeitnahme erfolgt genau beim Schneiden der Linie, die Entfernung wird von der Mitte des Ziellinie aus gemessen.
- A 12.5 **Landepunkt** Der genaue Punkt, an dem irgendein Teil eines Luftfahrzeuges, seiner Besatzung oder der Körper eines Fallschirmspringers oder der Ausrüstung, entweder
- a. den Erdboden oder das Wasser zuerst berühren, ODER
 - b. nach der Landung zur Ruhe kommen.
- Die verschiedenen Sportarten wählen die für sie zutreffende Alternative.
- A 12.6 **Landezeit.** Die Zeit am Landepunkt.
- A 12.7 **Landeort** Der Name des Flugplatzes oder des Ortes, an dem die Landung stattfindet.
- A 12.8 **Ziellandung** Eine Landung, bei der der Abstand von dem vorbestimmten Körperteil einer Person oder Teil eines Luftfahrzeuges zur Mitte des Zielpunktes genau gemessen wird.

A 13. **Beobachtungszone** Die Beobachtungszone umfasst den Luftraum über einem Gebiet, das von folgenden Linien auf der Erdoberfläche begrenzt wird:

A 13.1 **Wendepunkt** Bei einem Wendepunkt liegt die Beobachtungszone über einem 90-Grad-Quadranten auf der Erdoberfläche, dessen Scheitelpunkt der betreffende Punkt ist. Er liegt symmetrisch zu und in Richtung weg von den beiden Abschnitten des Kurses am Wendepunkt.



A 13.2 **Start- und Endpunkte** Die Beobachtungszone für Start- und Zielpunkte hat ihre Basis auf einer Linie von zwei Kilometer Länge (oder einer anderen Länge, die der betreffenden Luftsportart angemessen ist), deren Mitte durch den Start- oder Zielpunkt führt. Die Linie liegt im rechten Winkel (90 Grad) zum ersten Abschnitt des Kurses am Startpunkt und dem letzten Abschnitt des Kurses am Zielpunkt. An den Enden der Linie verläuft die Grenze der Beobachtungszone im Winkel von 45 Grad zur verlängerten Linie in eine Richtung weg vom Kurs an diesem Punkt.



A.13.3 **Nachweis des Erreichens der Beobachtungszone** Der Nachweis des Erreichens der Beobachtungszone kann nachgewiesen werden durch unmittelbare Beobachtung vom Boden aus, durch Radar, durch ein Flugaufzeichnungssystem, das von der zuständigen Luftsportkommission anerkannt ist, durch Fotografien von Bodenmerkmalen, die vom Flugzeug aus aufgenommen wurden, durch einen gültigen GNSS-Wegpunkt in der Beobachtungszone, der von einem GNSS-Rekorder aufgezeichnet wurde, der im Luftfahrzeug mitgeführt wurde und der von der zuständigen Luftsportkommission für diese Zwecke anerkannt ist (siehe auch Kapitel 7, Absatz 7.3.1.7.2).

