



# Handbuch zur Sportzeugenausbildung für Luftsportgeräteführer

(Stand: 25. Mai 2011)

## **Antrag zur Ernennung zum Sportzeugen**

Das "Handbuch zur Sportzeugenausbildung" dient als Leitfaden zur Wissensvermittlung des Stoffes, der für eine Tätigkeit als Sportzeuge erforderlich ist. Da die Grundlagen und Bestimmungen der FAI einer laufenden Veränderung unterliegen, ist es zwingend notwendig, dass der Sportzeuge sich mit diesen Veränderungen vertraut macht.

Der Beantragende bestätigt durch seine Unterschrift, dass er das vorliegende Handbuch gelesen und verstanden hat, dass er folgende Richtlinien gelesen hat, und dass er die jeweils neuesten Fassungen der Richtlinien kennt, sowie sein Wissen weiterhin laufend aktualisiert:

Folgende Richtlinien sind zu lesen:

- FAI-Sporting-Code General Section ([http://www.fai.org/hang\\_gliding/documents](http://www.fai.org/hang_gliding/documents) )
- FAI-Sporting-Code Section 7, insbesondere Section 7D ([http://www.fai.org/hang\\_gliding/documents](http://www.fai.org/hang_gliding/documents) )
- DHV-Sportordnung (<http://www.dhv.de/typo/Downloads.365.0.html> )
- Weltrekordlisten (<http://www.fai.org/records> )
- Deutsche Rekorde (<http://www.dhv.de/typo/Rekorde.379.0.html> )

---

(Bitte abtrennen und an den DHV senden)

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Adresse:

\_\_\_\_\_

DHV-Mitgliedsnummer: \_\_\_\_\_

Ich beantrage die Ernennung zum DHV-Sportzeugen und bitte um Ausstellung des Sportzeugenausweises.

Ich bin über den Rahmen meiner Tätigkeit sowie über meine Pflichten und Rechte als DHV Sportzeuge informiert. Ich verpflichte mich, meine Aufgabe nach bestem Wissen und Gewissen auszuführen und Gerechtigkeit gegenüber Jedermann auszuüben. Sportlichen Betrug werde ich nicht dulden. Mir ist bekannt, dass ich für Verletzungen der Bestimmungen zur Rechenschaft gezogen werde. Ich erkläre, dass ich das Handbuch zur Sportzeugenausbildung gelesen und verstanden habe, und dass ich mich darüber hinaus mit den neuesten Fassungen der o.g. Richtlinien vertraut gemacht habe.

Ich erkläre, dass ich mich laufend über den aktuellsten Stand der Richtlinien informiere, und dass dies die Voraussetzung einer stillschweigenden Verlängerung der Anerkennung als Sportzeuge ist.

---

Ort, Datum

---

Unterschrift



# DHV-Sportzeugenausbildung für Luftsportgeräteführer

---

## 1. Grundlagen

- Die DHV-Sportzeugenregelung bezieht sich auf den „Sporting Code, Sektion 7, Klasse 0“ und dessen Anhang G
- Grundlagen für die Tätigkeit des DHV-Sportzeugen sind generell:
  - Sporting Code General Section der FAI, gültige Fassung
  - Sporting Code Section 7 der FAI, gültige Fassung
  - Sportordnung des DHV, gültige Fassung
  - Zusätzlich bei Wettbewerben die jeweiligen Ausschreibungen und Ausführungsbestimmungen von Wettbewerben für Luftsportgeräte

## 2. Befugnisse

- Sportzeugen sind befugt, Flüge von Luftsportgeräten zu kontrollieren und zu bescheinigen und zwar
  - Innerhalb der Bundesrepublik Deutschland für Luftsportgeräteführer jeder Nationalität und
  - Außerhalb der Bundesrepublik Deutschland für Luftsportgeräteführer, die DHVMitglied sind, außer wenn es sich um Rekordflüge handelt. (siehe SportingCode, General Section, 6.4)

## 3. Ernennung, Gültigkeit und Widerruf des Ausweises

- Sportzeugen für Luftsportgeräte werden vom DHV ernannt und erhalten einen DHV-einheitlichen Ausweis. Die Bewerber müssen im Besitz der für die Tätigkeit als Sportzeuge notwendigen Unterlagen sein.
- Jedes DHV-Mitglied kann auf Antrag den Sportzeugenausweis erlangen. Bei fehlenden Voraussetzungen ist eine Antragstellung möglich, dieser Antrag muss jedoch begründet sein.

- Die Ernennung zum Sportzeugen und Ausstellung des Ausweises erfolgt nach der Erklärung des Antragstellers, dass er sich mit den geforderten Unterlagen vertraut gemacht hat und der Unterschrift einer Verpflichtungserklärung.
- Die Gültigkeitsdauer der Anerkennung ist unbegrenzt.
- Vor ihrer Ernennung haben DHV-Sportzeugen folgende Verpflichtungserklärung abzugeben: „Ich bin über den Rahmen meiner Tätigkeit sowie über meine Pflichten und Rechte als DHV-Sportzeuge informiert und belehrt worden. Ich verpflichte mich, meine Aufgabe nach bestem Wissen und Gewissen auszuführen und Gerechtigkeit gegenüber Jedermann auszuüben. Sportlichen Betrug werde ich nicht dulden. Mir ist bekannt, dass ich für Verletzungen bei Bestimmungen zur Rechenschaft gezogen werde.“

Unterschrift

- Der DHV kann die Zulassung eines Sportzeugen im Falle eines Verstoßes zeitweilig oder dauernd aufheben.

#### **4. Sportzeugenausweis-Nummerierung und Sportzeugenlisten**

- Die Sportzeugenausweise sind vom DHV mit einer eindeutigen und einheitlichen Nummerierung zu versehen, und es muss eine Liste der ernannten Sportzeugen geführt werden.

## **Der Sporting Code der FAI**

### **Vorwort**

Die Fédération Aéronautique Internationale ( FAI ) ist nach ihren Statuten eine Weltorganisation, die sich vorrangig mit Luftsportarten (Wettbewerbe und Rekorde) und den Raumfahrtrekorden befasst.

Die FAI vereinigt nationale Organisationen, die über die Luftsportarten in ihren eigenen Ländern wachen. Diese sind Mitglieder der FAI und entscheiden auf der jährlichen Generalkonferenz über die Angelegenheiten der FAI.

Verfahrensweisen und Entscheidungen der Generalkonferenz werden durch das Vollzugsorgan der FAI, den Council, vollzogen. Die Generalkonferenz darf auch gewisse Vollmachten an den Council delegieren.

Eine herausragende Aufgabe des Council ist es zu gewährleisten, dass Statuten, Ausführungsbestimmungen und der Sporting Code genau beachtet und angewandt werden.

Und nun zum Sporting Code. Er besteht aus dem Allgemeinen Teil und einer Anzahl von Fach-Sektionen. Der Allgemeine Teil enthält Regeln, die für alle Luftsportarten gelten. Er wird von der Allgemeinen FAI-Luftsportkommission verfasst. Die anderen Sektionen des Sporting Code, die Regeln für bestimmte Luftsportarten enthalten, werden von den zuständigen FAI-Luftsportkommissionen verfasst.

Selbstverständlich müssen sich die besonderen Sektionen mit den Bestimmungen des Allgemeinen Teils im Einklang befinden. Außerdem unterliegt der Sporting Code ständiger Überprüfung, und sei es nur, weil neue Entwicklungen im Luftsport fast alltäglich sind.

Offensichtlich spielen die FAI-Luftsportkommissionen eine wichtige Rolle bei der Durchführung des Luftsports. Ihre Bedeutung wird durch die Tatsache unterstrichen, dass alle FAI-Mitglieder das Recht haben, in diesen Kommissionen vertreten zu sein. Es ist ebenso offensichtlich, dass die Arbeit der FAI erheblicher Koordination bedarf. National ist dies Aufgabe der FAI-Mitglieder. Die internationale Koordination wird durch die Verwaltungsarbeit des FAI-Büros erreicht, dem der FAI-Generalsekretär vorsteht. In diesem Zusammenhang ist auch wichtig, dass die Präsidenten der FAI-Luftsport-Kommissionen sich wenigstens einmal im Jahr treffen und auch an den Tagungen des Councils teilnehmen dürfen.

Der FAI-Sporting Code macht deutlich, dass im Luftsport zwei Hauptgebiete zu unterscheiden sind: Zuerst die Sportveranstaltungen, wie Meisterschaften und Wettbewerbe, und dann die Versuche, Rekorde aufzustellen oder zu verbessern.

Es ist offenbar, dass ein fairer Wettbewerb die Anwendung gleicher Regeln erfordert für diejenigen, die einen bestimmten Sport ausüben, und dass diese Regeln grundsätzlich niemandem einem anderen gegenüber Vor- oder Nachteile bringen.

Dies ist der Hauptzweck des FAI-Sporting Code: Mehr Spaß am Luftsport durch Förderung des fairen Wettkampfes.

## **Kapitel 1.** **Grundsätze, Befugnisse**

### *1.1 Grundsätze*

Die FAI ist die einzige internationale Körperschaft zur Kontrolle des Luftsports und der Luft- und Raumfahrt-Rekorde. Die Statuten der FAI bezeichnen den Sporting Code (Internationale Luftsportbestimmungen) als das richtungweisende System, nach dem die FAI alle Sportveranstaltungen verwaltet und kontrolliert einschließlich der Rekorde, der internationalen Sportabzeichen und Befähigungsnachweise für diese Aktivitäten.

### *1.2 Sporting Code*

1.2.1 Der Sporting Code besteht aus dem Allgemeinen Teil und den besonderen Sektionen.

1.2.2 Der Allgemeine Teil enthält Regeln und Bestimmungen, die für alle von der FAI anerkannten Tätigkeiten anzuwenden sind. Die Verantwortung für Entwicklung und Pflege des Allgemeinen Teils liegt bei der Allgemeinen FAI-Sport-Kommission.

1.2.3 Jede besondere Sektion enthält zusätzliche Regeln und Bestimmungen, die für eine besondere, von der FAI anerkannte sportliche Betätigung anzuwenden sind. Die Verantwortung für Entwicklung und Pflege jeder besonderen Sektion liegt bei der zuständigen FAI-Luftsport- Kommission.

1.2.4 Die besonderen Sektionen für jede Sportart dürfen nicht im Gegensatz zum Allgemeinen Teil stehen. Bei Gegensätzen hat der Allgemeine Teil den Vorrang vor den besonderen Sektionen.

### *1.3 Sporthoheit*

#### 1.3.1 Nationale Luftsportaufsicht (NAC)

Aktive und assoziierte Mitglieder der FAI üben in ihren jeweiligen Ländern die Hoheit aus, den Sporting Code durchzusetzen. FAI-Mitglieder, die so die Kontrolle des Nationalen Luftsports ausüben, werden im gesamten Sporting Code mit "NAC" bezeichnet.

#### 1.3.2 Abtretung nationaler Luftsportaufsichtsbefugnisse

Falls in den FAI-Statuten, Ausführungsbestimmungen oder im Sporting Code nichts anderes vorgeschrieben ist, und ohne Rücksicht auf die eigenen Verpflichtungen gegenüber der FAI, darf ein NAC einen Teil seiner Sporthoheit an eine andere Organisation delegieren.

Diese abgetretene Hoheit kann jederzeit widerrufen werden.

Eine Delegation der Sporthoheit ebenso wie ein Widerruf sind der FAI unverzüglich mitzuteilen.

#### 1.4 Die Internationalen FAI-Luftsportkommissionen

Die Statuten grenzen die Verantwortung jeder FAI-Luftsport-Kommission ab. Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht:

<b>FAI-Kommission</b>	<b>Sporting Code Sektion</b>	<b>Betroffene Kategorien</b>	<b>FAI Klassen</b>
Allgemeiner Sport	Allgemeiner Teil		Alle Klassen
Allgemeiner Sport	11	Von Menschenkraft angetriebene Luftfahrzeuge	I
Leichter als Luft	1	Ballone Luftschiffe, Lenkbare Luftschiffe	A B
Allgemeine Luftfahrt	2	Flugzeuge Senkrechtstarter Kippflügel/Kippmotor Flugzeug Lfz. mit Kurzstrecken Start- und Landeeigenschaften	C H M N
Segelflug	3	Segelflugzeuge Motor-Segelflugzeuge	D DM
Drehflügler	9	Hubschrauber und Autogiros	E
Modellflug	4	Flugmodelle Raketenflugmodelle	F S
Fallschirmspringen	5		G
Kunstflug	6	Motorflugzeuge Segelflugzeuge	
Hängegleiten	7	Hängegleiter und Gleitschirme	O
Raumfahrt	8	Weltraumfahrzeug Luft-Welt-Raumfahrzeug	K P
Ultraleichtflugzeug	10	Ultraleichtflugzeuge Motorisierte Gleitschirme	R

## Rekordarten nach FAI Sporting Code Section 7D, Kap. 3.2.1, Stand 2009

1. **Freie Strecke:** Flugstrecke als gerade Strecke gemessen entweder vom Startplatz oder einen Abflugpunkt zu einem Zielpunkt
2. **Zielflug:** Flugstrecke als gerade Strecke gemessen vom Abflugpunkt zu einen schriftlich vor dem Flug festgelegten Zielpunkt
3. **Ziel-Rück Flug:** Flug zu einem Ziel und auf dem Umkehrkurs zurück zum Abflugpunkt.
4. **Freier Ziel-Rück Flug:** Geschlossener Kurs mit einem Wendepunkt
5. **Dreiecksflug:** Flug um 2 Wendepunkte und zurück zum Abflugpunkt. Für die Form des Dreiecks gilt: Der kürzeste Schenkel muss mindestens 28% der Gesamtstrecke des Dreiecks aufweisen.
6. **Freie Strecke um ein Dreieck:** Geschlossener Kurs um drei Wendepunkte unabhängig von der Lage von Start/Ziel. Gewertet wird die kürzeste Strecke um die drei Wendepunkte. Der kürzeste Schenkel muss mindestens 28% der Gesamtstrecke des Dreiecks aufweisen.
7. **Freie Strecke mit bis zu 3 Wendepunkten:** Strecke vom Startpunkt bis zum Zielpunkt mit bis zu 3 Wendepunkten. Die Wendepunkte müssen mindestens 10 km voneinander entfernt sein und dürfen jeweils nur einmal angefliegen werden.
8. **Geschwindigkeitsrekorde für Dreiecksflüge:** 25 km, 50 km, 100 km, 150 km und alle ganzen Vielfachen von 100 km.
9. **Geschwindigkeitsrekorde für Ziel-Rück Flüge:** 100 km und alle ganzen Vielfachen von 100 km.
10. **Höhengewinn – Flug:** Höhengewinn zwischen einem beliebigen (tiefen) Punkt eines Fluges und einem beliebigen späteren (hohen) Punkt eines Fluges.

**Freie Streckenflüge:** Die Wendepunkte freier Rekordflüge können nach dem Flug erklärt werden.

Neue Rekorde müssen bestehende Leistungen nach den Regeln von Kap. 3.2.2 übertreffen.

### FAI-Rekordklassen, in denen der DHV die Anerkennung von Rekorden bearbeitet:

- O1 Class 1 Hängegleiter (klassische „Drachen“)
- O2 Class 2 Hängegleiter (Swift usw.)
- O3: Gleitschirme
- O5: Class 5 Hängegleiter (Starrflügler)

### Rekordkategorien:

1. Allgemein
2. Doppelsitzer
3. Damen

## Checklist for setting an aviation world record

- Contact your [National Airsport Control Organisation \(NAC\)](#) to determine what the best previous performance is, if any, for the record you would like to set. Or check them [HERE](#) on the FAI Web Site. Do not forget to inquire about the record claims pending homologation.
- Review the FAI Sporting Code, [General Section](#) and [relevant Specialised Section](#), to get an understanding of the rules and documentation requirements.
- Obtain an FAI sporting license from your NAC if you do not already hold a valid one.
- Your flight will have to be properly monitored and controlled. Determine with your NAC who will serve as Official Observer(s). If the flight is a 'speed over a recognized course' record between 2 airports, each with a control tower, the tower personnel are entitled to certify the times of start and finish.
- You should get in touch with your Official Observer(s) to discuss the flight and the procedures for documenting the record.
- The fun part.... you make the flight !
- Within 7 days of the flight, FAI must be officially notified that the flight was successful and provided with basic details of the performance.
- Send your NAC the complete details of the flight (on the prescribed forms if applicable) including any evidence required such as photographs, barograms.
- After your NAC receives and reviews the documentation file, your record should be certified as a National Record.
- If a World Record is being claimed, your NAC should then forward a complete dossier to FAI in Lausanne requesting that FAI approve the record as a World Record.
- Please note that FAI charges NACs an administrative fee of CHF 100 for processing each world record dossier. NACs may decide to pass this charge on to claimants.

Useful addresses :

[Your NAC.](#)

FAI  
Avenue Mon-Repos 24  
Ch-1005 Lausanne  
Switzerland

Tel : +41 21 345 1070

Fax : +41 21 345 1077

[=> Contact FAI](#)

Quelle: <http://www.fai.org/records/checklist>

## **Dokumentation - Anerkennung von Rekordflügen für Hängegleiter und Gleitsegel beim "Deutschen Hängegleiterverband e.V."**

In diesem Handbuch wird nicht der Versuch gemacht, die Regeln des Sporting Codes im Einzelnen zu übersetzen und zu erklären. Es ist unumgänglich, dass sich Piloten, die einen Rekord planen und die Sportzeugen mit den aktuellen Originaldokumenten der FAI vertraut machen. Es gelten stets die Regeln der FAI, es sei denn, der DHV hat Abweichungen davon wirksam beschlossen und publiziert.

Seit 2011 ist der DHV für die Anerkennung Deutscher Rekorde für Hängegleiten und Gleitschirmfliegen selbst zuständig. Der DAeC als NAC hat den DHV als sein satzungsgemäßes Mitglied damit betraut. Der Weltverband FAI/CIVL anerkennt Weltrekorde und seit 2009 kontinentale Rekorde (Europarekorde) und setzt hierbei stets die Anerkennung als nationalen Rekord durch den Nationalen Aero Club (NAC) voraus.

Für die Rekordanerkennung muss der verantwortliche Pilot eine FAI-Sportlizenz haben. Die Sportlizenz kann über den DHV beim DAeC oder direkt beim DAeC beantragt werden (Gültigkeit: ein Jahr).

Grundsätzlich muss jeder Rekordversuch nach den Bestimmungen des Sporting Codes der FAI dokumentiert werden.

Für nationale Rekorde hat der DHV in Abstimmung mit den nationalen Aeroclub DAeC folgende Dokumentationserleichterungen beschlossen. Diese werden in der Wettbewerbsordnung des DHV, Kapitel XII "Sonderregelungen für nationale Rekorde" veröffentlicht

1. Für nationale Rekorde werden keine Sportzeugen benötigt. Eine IGC-Datei mit unterbrechungsfreier Flugaufzeichnung einschließlich Flughöhe und mit gültigem G-Record wird anerkannt.
2. Für nationale Rekorde, bei denen eine Deklaration der Wendepunkte vor dem Flug erforderlich ist, gilt folgende Erleichterung für die Task-Deklaration: Gleichwertig zu zugelassenen Flugrekorden werden auch solche Geräte akzeptiert, bei denen die geplante Route vor dem Flug so eingegeben wird, dass sie manipulationssicherer Bestandteil der igc-Datei ist. Übliche Geräte sind beispielsweise Bräuniger Compeo-, Competino-Serie und entsprechende Geräte von Flytec. Sollten weitere Geräte mit gleichwertigem Sicherheitsstandard existieren, so werden auch diese anerkannt.
3. Bei nationalen Rekorde darf jedes Dreieck auch auf dem Schenkel gestartet werden. (Bei Weltrekorden gilt das nur für die freie Strecke um ein Dreieck.) Dies gilt auch für nationale Geschwindigkeitsrekorde.

Nationale Rekorde werden in denjenigen Rekordarten, Klassen (Gerätetypen) und für alle Kategorien (Allgemein, Damen, Doppelsitzer) anerkannt, für die auch Weltrekorde anerkannt werden.

Jeder Rekordversuch, der zu einer Welt- oder Europarekordanerkennung führen kann, muss der FAI per Fax oder E-mail innerhalb von 7 Tagen nach seiner Durchführung gemeldet werden.

Die Bestätigung eines Rekordversuchs als nationaler Rekord muss innerhalb von 3 Monaten nach dem Versuch stattgefunden haben, wenn sie die Grundlage für einen Welt- oder Europarekordantrag sein soll.

Nach der Anerkennung zum "Deutschen Rekord" leitet der DHV die Unterlagen innerhalb von 8 Tagen zur Weltrekordanerkennung an die FAI weiter.

Die FAI überprüft die eingereichten Unterlagen und veröffentlicht einen Weltrekord oder kontinentalen Rekord.

Es gelten folgende geografische Beschränkungen:

- Deutsche Rekorde können von deutschen Piloten von jedem Startplatz der Welt geflogen werden.
- Europarekorde können von europäischen Piloten in Europa geflogen werden (zur Definition von Europa siehe FAI Sporting Code General Section, Kap. 3.5.4.3)
- Weltrekorde können von allen Piloten von jedem Startplatz der Welt geflogen werden.

## **Vom Piloten zu beachten:**

### **Vor dem Rekordversuch:**

Flug planen, Dokumentation vorbereiten entsprechend FAI-Sporting Code, bei nationalen Rekorden gibt es Erleichterungen. Übliche XC-Online Dokumentation reicht jedoch nicht aus.

Pilot muss "Sportlizenz" haben, Angabe der Sportlizenznummer in der Startmeldung

**Flug durchführen, Luftrecht einhalten, Spaß beim Fliegen haben und sicher landen.**

### **Nach dem Flug:**

Vollständiges Ausfüllen des Rekordantrags und der vollständigen Dokumentation auf den von der FAI veröffentlichten Formblättern (Bitte vollständig ausfüllen!). Soweit erforderlich Abzeichnung der Dokumentationsunterlagen durch den Sportzeugen mit Angabe der Sportzeugennummer.

Bei nationalen Rekorden kann der Antrag formlos erfolgen, wobei mindestens vollständige Angaben zur Person und zum verwendeten Fluggerät, die Klasse und Art des beantragten Rekords und die Flugleistung anzugeben sind.

Einreichung der o.a. Dokumente innerhalb der angegebenen Fristen zur Anerkennung an den DHV, bei Welt oder Europarekordanmeldung Benachrichtigung der FAI innerhalb von 7 Tagen

Einreichung der Dokumente an:

Deutscher Hängegleiter Verband e.V.  
Postfach 88  
83701 Gmund am Tegernsee

Nationale Rekorde können per Email eingereicht werden an [rekorde@dhv.de](mailto:rekorde@dhv.de) . Bei internationalen Rekorden sind schriftliche Originaldokumente unerlässlich.

**Anmerkung:** Vielfach wird von Piloten vermutet, Deutsche Rekorde würden allein durch Teilnahme am DHV-XC angemeldet. Dies ist definitiv nicht der Fall.

## **Anhang: Entfernungsberechnung**

Entfernungen werden bei allen Rekorden als kürzeste Entfernung zwischen zwei Punkten, definiert durch ihre GPS-Koordinaten auf Basis des WGS-84 Ellipsoids berechnet. Die Berechnung ist mathematisch aufwändig und sprengt den Rahmen dieser Anleitung. In Online XC-Wettbewerben und bei zentralen Wettbewerben werden Entfernungen in der Regel auf der Basis von Großkreisen auf der idealisierten FAI-Kugel berechnet. Diese Berechnung ist einfacher, entspricht aber weniger der tatsächlichen Gestalt der Erde, die von einer Kugel deutlich abweicht. Die Unterschiede in den Entfernungen nach den beiden Berechnungsmethoden liegen bei ca. 1 bis 2 %.

Bei vordefinierten Wendepunkten wird bei GPS-Dokumentation ein Wendepunktradius von 400 m berücksichtigt. Die Strecke wird nur bis zu dem Punkt gewertet, der notwendig ist, um die Aufgabe zu erfüllen. Diese bedeutet, dass an jedem Wendepunkt etwa  $2 \cdot 400$  m von der Dreiecksstrecke, die durch die Wendepunkte selbst definiert ist, abgezogen werden. Insbesondere bei der Planung von Geschwindigkeitsrekorden ist dies vom Piloten zu berücksichtigen.

Bei Fotodokumentation muss in die Fotosektoren eingeflogen und die Dokumentiert werden; in diesem Fall werden die Strecken bis zum Wendepunkt berechnet.

Ein einfaches Programm zur exakten Berechnung von Entfernungen und Dreiecken unter Berücksichtigung der Wendepunktradien findet man unter [www.maxpunkte.de/dreieck.zip](http://www.maxpunkte.de/dreieck.zip)

## **Anhang OFFIZIELLE BEOBACHTER (SPORTZEUGEN)**

### G.1. Aufgabe

G.1.1. Sportzeugen werden von einem NAC (oder dem beauftragten Verband) bestellt. Sie dürfen Flüge für FAI-Rekorde, Abzeichen, Meisterschaften und Wettkämpfe im eigenen Land überprüfen und bestätigen. In einem anderen Land nur, wenn der betreffende NAC seine Zustimmung gibt.

### G.2. Register

G.2.1. Der NAC oder sein beauftragter Verband ist für die Führung eines Registers seiner Sportzeugen verantwortlich, um den Sportzeugen die nötige aktuelle Information (Änderungen im Sporting Code, ...) oder Anweisungen, etc. zukommen lassen zu können. Das nationale Register ist mindestens alle fünf Jahre zu erneuern.

### G. 3. Qualifikation

G.3.1. Sportzeugen müssen den Allgemeinen Teil und die Sektion 7 des Sporting Code kennen und Flüge ohne Bevorzugung überprüfen und kontrollieren können.

G.3.2. Sportzeugen dürfen nicht als solche tätig werden, wenn sie bei einem Flug Pilot oder Passagier sind oder wenn sie an diesem Flug ein persönliches, finanzielles oder geschäftliches Interesse besitzen. (Der Besitz oder Teilbesitz des Fluggerätes gilt für sich alleine nicht als finanzielles Interesse.)

### G.4. Überprüfung

G.4.1. Überprüfung bedeutet die Beobachtung von Beginn, Start, Ende und Landung, Prüfung von Fotoapparaten und Filmen, Versiegelung, Brechen des Siegels und Ausdruck bei Barographen und das Unterschreiben aller Bescheinigungen, die die Dokumentation des Fluges umfaßt.

### G.5. Bestätigung

G.5.1. Sportzeugen dürfen nur Ereignisse bestätigen, bei denen sie anwesend waren, Eine Ausnahme ist die Bestätigung einer Außenlandung, wenn der Sportzeuge gleich darauf erscheint und kein Zweifel am Ort der Landung besteht.

G.5.2. Flugverkehrskontrolle im Dienst gelten als Sportzeugen für die Beobachtung von Start, Start- und Ziellinien, Wende- und Kontrollpunkten und Landungen.

G.5.3. Schleppende Piloten können die Höhe, Zeit und den Ort des Ausklinkens bestätigen.

G.5.4. Funktionäre bei Meisterschaften gelten als Sportzeugen für Rekord- und Abzeichenflüge während des Bewerbes, deren Dokumentation für die Wertung einer gültigen Aufgabe verwertet werden.

G.5.5. Unabhängige Zeugen können bei Abwesenheit eines Sportzeugen eine Außenlandung bestätigen. Sie müssen ihre Namen, Adressen, und, falls vorhanden, ihre Telefonnummern angeben. Sie müssen den genauen Ort und Zeitpunkt der Landung feststellen.

G.5.6. Alle Bestätigungen, die nicht von registrierten Sportzeugen abgegeben wurden, müssen vom den Flug kontrollierenden Sportzeugen als richtig gegengezeichnet werden. Wenn ein Sportzeuge der Meinung ist, nicht völlig unbefangen zu sein, muss er die Gegenzeichnung eines unabhängigen Sportzeugen erhalten.

### G.6. Zeitweilige oder dauernde Aufhebung der Zulassung

G.6.1. Der NAC kann die Zulassung eines Sportzeugen im Falle vernachlässigender Bestätigung oder ungebührlichen Verhaltens zeitweilig oder dauernd aufheben.