



# Organizer Handbook

MEHR ALS EIN LEITFADEN





### Organizer Handbook

Das Organizer Handbook gibt einen Überblick auf die Wettbewerbszene und die wichtigsten Punkte für Organisatoren, b.z.w. solche die es werden wollen. Es erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit und soll die Checkliste des SHV nicht ersetzen.

### Version

Version 2dch, Februar 2014

### Übersetzung

Nach einer Phase der Vernehmlassung wird der Leitfaden auf Französisch übersetzt.

### Pdf

Dieser Leitfaden ist nur in digitaler Form vorgesehen.

### Autor

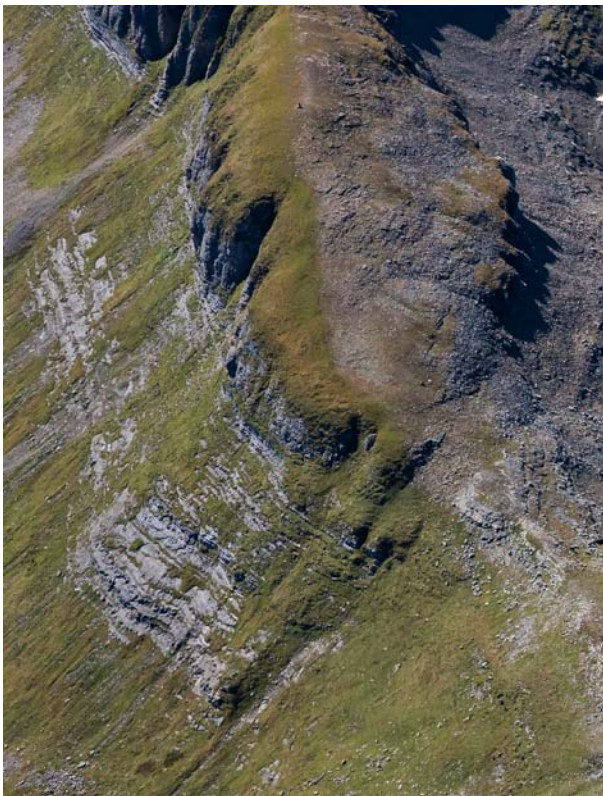
Gleitschirm Swiss League,  
Martin Scheel

### Es haben mitgearbeitet:

Urs Dubach, Grindelwald  
Kate Linwood, SHV

### Layout

azoom.ch, Chur



## **Ein Wettbewerb im eigenen Fluggebiet ist für einen Klub eine tolle Sache:**

- mit wenig Aufwand gibt es Medienpräsenz
- der Bekanntheitsgrad des Fluggebietes und die lokale Akzeptanz werden verbessert
- der innere Zusammenhalt wird gefördert

*„Seit der ersten SM ist unser Club bei Bevölkerung, Behörden und Bahnen etabliert. Auch nicht wett-kampforientierte Mitglieder sind zu recht stolz auf die erbrachten Organisationsleistungen“  
Urs Dubach, Jungfrau-Tächi Grindelwald.*

*„Sedrun-Disentis-Tourismus hat das Disentis Open zu ihrem „Leuchtturm-Event“ des Sommers erkoren. Dies wegen der Sichtbarkeit und Attraktivität der vielen bunten Gleitschirme am Himmel. Das Disentis Open ist nun in allen Vertriebskanälen und Prospekten der Destination.“  
Martin Scheel, Teamchef Gleitschirmnationalmannschaft*

Mit diesem kleinen Leitfaden sollen Klubs und Organisationen ermutigt werden, Anlässe zu organisieren. Dank der Unterstützung des Verbandes ist es ganz einfach!



# Fluggebiet, Idee und Kontaktaufnahme

Voraussetzung für einen gelungenen Wettbewerb ist etwas Streckenflugpotential des Fluggebietes. Es muss aber keineswegs CCC-Ansprüchen genügen - wichtiger als das Kilometer-Potential ist ein guter Start- und Landeplatz sowie vielfältige Möglichkeiten für die Aufgabenstellung.

Wahrscheinlich verfügt beinahe jeder Klub über ein solches Fluggebiet. Einem gelungenen Anlass steht deswegen nichts im Weg!

Übersicht Organisation Wettbewerbe

	OK Chef	Tech Direktor	GPS- Auswertung	Sicherheit	Startplatzchef	Landeplatzchef	Vorflieger/Helfer Startplatz <small>(immer erwünscht)</small>	Rahmenprogram weitere Helfer
Swiss Cup	x	ev.	SHV					
SM Minimal	x	ev.	SHV					
SM/Open	x	ev.	SHV	SM: SHV	ev		2-5	x
PWC	x	x	ev. SHV	x	x	ev	5-10	xx
WM	x	x	ev. SHV	x	x	ev	5-10	xxx



## BRAUCHT ES EIN ORGANISATIONSKOMITEE (OK)?

Für kleinere Bewerbe: Nein! Natürlich ist es schön, wenn gemeinsam mit Gleichgesinnten ein ordentlicher Anlass auf die Beine gestellt werden kann. Aber Hand aufs Herz: Ein Swiss Cup kann sozusagen im Alleingang organisiert werden! Und auch für eine Schweizermeisterschaft braucht es nur wenige Personen, die den Anlass organisieren. Wichtiger als eine grosse Organisationsstruktur sind ein bis drei Schlüsselpersonen, welche die Fäden in der Hand haben.

## UND HELFER?

Wenige. Im Minimalfall kann die Organisation eines Swiss Cups so aussehen:

**Vorbereitung, Anmeldung, Teilnehmerliste:** SHV

**Einschreibung:** Jemand, der die Unterlagen verteilt und das Inkasso kontrolliert

**Tasksetting:** Ein Local zusammen mit der Liga

**Startplatz:** Jemand (der Startplatzchef) mit etwas Know-how der lokalen Windverhältnisse

**Landeplatz:** Niemand

**Auswertung der GPS, Erstellen der Rangliste:** SHV

**Siegerehrung (fakultativ):** Ein Speaker - normalerweise der Chef...

## BRAUCHT ES EINEN KLUB?

Grundsätzlich nein. Auch eine (Tourismus-)Organisation könnte einen Anlass durchführen – allerdings braucht es sicherlich die enge Zusammenarbeit mit einem Klub. Allein schon wegen den Start- und Landeplätzen, den Regelungen mit der Wildhut und vielem mehr.

Die Swiss League hat schon mehrere Meisterschaften organisiert – in sehr enger Zusammenarbeit mit den Klubs.

## DER ERSTE SCHRITT IST:

Kontakt mit dem SHV aufnehmen, mit Kate von der Abteilung Sport. Kate koordiniert alle Infos und wird dich auch bald schon mit dem Ligachef bekannt machen. Gemeinsam wird (so früh als möglich) ein Datum festgelegt und der Anlass von Kate bei der CIVL angemeldet.



# Wie schaut eine «normale» Tagesaufgabe (Task) a

1. Start. Die Piloten können in der Luft warten, wo sie wollen.
2. Luftstart, der eigentliche Start des Races. Hier mit einem „Big Cylinder“ um den ersten Wendepunkt (3): Ein Trackpunkt des GPS muss vor der Startzeit ausserhalb des Big Cylinders sein (die Piloten dürfen vorher schon im Cylinder fliegen).
3. Erster Wendepunkt (Boje) mit einem Radius von 400m.
4. Radien um Wendepunkte zwei und drei (die Grösse ist wählbar).
5. „End of Speed Section“: Hier wird die Zeit gemessen – der Pilot muss aber das Ziel (6) erreichen. Damit wird sichergestellt, dass knapp über Boden nicht beschleunigt geflogen wird.
6. Das Ziel. Es ist immer virtuell. Es kann aus einer virtuellen Ziellinie (400m) oder einem Zylinder bestehen. Für das Publikum wird oft eine Ziellinie ausgelegt.

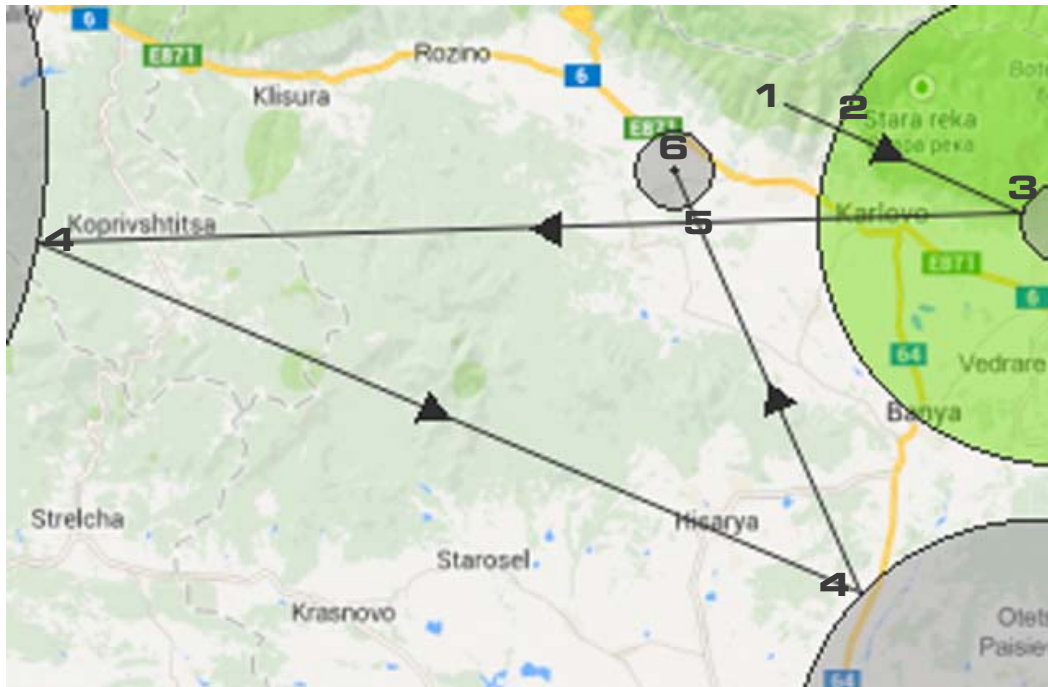
Dies ist ein „Race to Goal“: Der erste im Ziel gewinnt. Allerdings werden mit Formeln „Leading Points“ vergeben, die die Führungsarbeit belohnen.

Bei einem „Elapsed Time Race to Goal“ kann der Pilot (innerhalb eines definierten Zeitfensters) den Luftstart machen, wann er will (der letzte Trackpunkt ausserhalb des Zylinders zählt). Da dann jeder wartet, bis sein Konkurrent ein paar Minuten „Vorsprung“ hat und ihm den Weg ebnet, wird meistens mit „Clock Start“ gestartet: Es gibt Blöcke von 15 oder 20 Minuten.

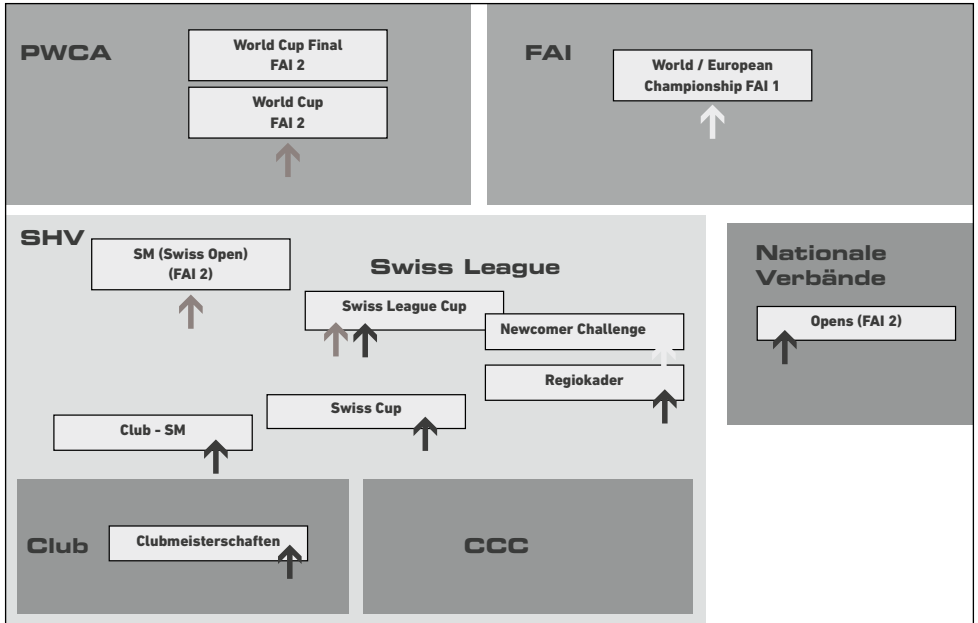
WM Bulgarien: Die Tagesaufgabe wird bekannt gegeben.



aus?



# Die Wettbewerbslandschaft in der Schweiz



Eigeninitiative (anmelden und hingehen)    
 Qualifikation    
 Selektion durch Kommission Swiss League





## KLUB-MEISTERSCHAFTEN

Plauschwettkampf: Vom Ziel-Abwurf, Luftballon-Einfangen bis hin zu kleineren Streckenaufgaben.

## REGIOKADER (nur Gleitschirm, wird von der Liga selbst organisiert)

In fünf Regionen (Romandie, Jura, Tessin, Zentralschweiz inkl. Berner Oberland, Ostschweiz) führen erfahrene Ligapiloten einfache Streckenflugtrainings durch. Offen für alle (auch CCC-Piloten). Anmeldung: [www.swissleague.ch](http://www.swissleague.ch)

## NEWCOMER CHALLENGE (nur Gleitschirm, wird von der Liga selbst organisiert)

Theorie, Flugaufgaben, Debriefings. Max 25 Teilnehmer.  
Anforderung: Gute Thermik- und etwas Streckenflugerfahrung. Ideal auch für CCC-Piloten.  
Anmeldung: [www.swissleague.ch](http://www.swissleague.ch).

## SWISS CUP (nur Gleitschirm)

Wochenend-Anlässe, organisiert von Klubs und unterstützt durch den SHV. Kurze, relativ einfache Streckenflugaufgaben mit GPS-Auswertung. Preise, Pokale, Rahmenprogramm je nach Organisator. Offen für alle Piloten. In der Gesamtrangliste werden nur Piloten mit SHV-Sportlizenz geführt. Gesamtrangliste mit Streichresultaten – man kann also auch einen Anlass auslassen.

## SWISS LEAGUE CUP (wird von der Liga selbst organisiert oder im Rahmen eines Swiss Cup)

Wetterabhängige Gebietswahl, ein bis zwei Tage vor dem Anlass. Schlanke, aufs Sportliche reduzierte Infrastruktur. Fokus: lehr- und abwechslungsreiche Trainingsläufe am wettertechnisch besten Ort in der Schweiz. Für die Gesamtrangliste zählt zudem auch die SM. Ideales Speed-Training für CCC-Piloten.

Info und Anmeldung: [www.swissleague.ch](http://www.swissleague.ch).





## SCHWEIZERMEISTERSCHAFT

Jährlicher Wettkampf, wird für mindestens vier Tage und normalerweise «Open» (international) ausgeschrieben. Wird von einem Klub in Zusammenarbeit mit dem SHV und der Liga organisiert.

Das Rahmenprogramm hängt vom ausrichtenden Klub ab.

Wird der Anlass nur 4 Tage ausgeschrieben, sollte ein Reservedatum definiert werden. Dieses wird allenfalls von der Liga organisiert.

Gleitschirm: Voraussetzung für Schweizer ist die SHV-Sportlizenz. Die Rangliste zählt für die FAI-Weltrangliste WPRS und für Selektionen an einzelne Weltcups.

## KLUB-SCHWEIZERMEISTERSCHAFT (wird nur selten durchgeführt)

Vierer-Teams der Klubs fliegen gegeneinander. Frauen dürfen gemischte Teams bilden. Muss für mindestens drei Tage ausgeschrieben werden. Kurze, relativ einfache Streckenflugaufgaben mit GPS-Auswertung. Der Spass steht im Vordergrund.

## CCC

Freier Streckenflugwettbewerb. Es gibt verschiedene Portale; die Schweiz ist mit einem Dutzend Nationen bei XContest, Deutschland mit dem DHV-XC bei Leonardo, Frankreich hat ein weiteres, eigenes System.

Weltweit werden diese Flüge (offiziell seit 2011) bei der FAI auf WXC erfasst (<http://wxc.fai.org>).

## ANDERE «OPEN»

Offene Meisterschaften anderer Nationen. Viele dieser Open werden nicht im eigenen Land ausgetragen, sondern in bewährten Wettbewerbsgebieten, z.B. auch in der Schweiz.

Resultate zählen für die Weltrangliste WPRS und tragen zur Qualifikation an die Weltcupevents bei.

## PARAGLIDING WORLD CUP

Sieben einwöchige Anlässe werden vom zehntägigen Finale gekrönt. Info: [www.pwca.org](http://www.pwca.org). Qualifikation über die zwei besten Vorjahresergebnisse des einzelnen Piloten. Letztmals wurde in der Schweiz ein Weltcup 2008 in Grindelwald ausgetragen.

## EUROPA- UND WELTMEISTERSCHAFTEN

Jedes zweite Jahr organisiert die CIVL (Hängegleiterabteilung der FAI) alternierend eine zweiwöchige Gleitschirm-WM respektive EM (sogenannte FAI-Kategorie-1-Anlässe). Im Gegensatz zu anderen Wettkämpfen werden die Teilnehmer durch die nationalen Verbände bestimmt. Die Schweiz war 1993 in Verbier letztmals Austrager einer WM.



# Das Drumherum

## BUDGET

Bei der Erarbeitung des Budgets hilft ein Muster-Budget des SHV. Am meisten ins Gewicht fallen die Transporte der Bergbahnen. Können dort gute Bedingungen ausgehandelt werden, ist das Budget kaum ein Problem.

20% der Startgelder einer SM gehen an den SHV, mit dem ein Rahmenvertrag abgeschlossen wird.

In vielen Kantonen können nicht unerhebliche Beträge von der Sport- oder Tourismusförderung erwartet werden. Auch fallen Bergbahn, Lunchbags und Rückholkosten (ÖV) nur an Tagen an, an denen ein Task gestartet wird. An 6 Tagen sollten 4 Tasks budgetiert werden. Kommt es trotz realistischen und ausgeglichenen Budget zu einem Defizit, prüft der SHV wohlwollend und auf Anfrage hin eine Unterstützung.

Grundsätzlich soll in jedem Fall ein «Batzen» in der Klubkasse bleiben! Tipp: Setze für die Helfer pro Tag eine Spesenpauschale von CHF 10.- ein.

Wird eine SM abgesagt (was nur bei kurzen SM's möglich ist), erhalten die Piloten 50% der Startgelder zurück. Der Rest wird unter Veranstalter und SHV aufgeteilt.

## ÜBLICHE STARTGELDER:

PWC (7 Tage): 200 €

Open (6 Tage): CHF 250.- bis 290.-  
Schweizer Meisterschaften (normalerweise 6, mindestens 4 Tage): Wie Open  
Swiss Cup (2 Tage): CHF 80.- bis 100.-

Allenfalls lohnt es sich, für ausländische Piloten ein reduziertes Startgeld festzusetzen (wegen Eurokurs etc). Und um einige Toppiloten anzulocken, können Piloten, die in der Weltrangliste unter den 50 Besten gelistet sind, eingeladen werden (gratis). Diese Piloten sind attraktiv für alle und erhöhen den «Wert» einer Meisterschaft.

## NOTAM

Der SHV meldet das NOTAM in Absprache mit dem Veranstalter.

## WILDSCHUTZ

Die Wilddhot ist zu kontaktieren, je nach lokaler Gepflogenheit und Rechtslage, sicher aber für grössere Anlässe. Eventuell macht es Sinn, gemeinsam echte Konfliktzonen zu definieren (am besten mit Zylindern um einen fixen Punkt).

## VERSICHERUNG

Veranstalter und Tasksetter von SHV-Anlässen sind gut Haftpflicht versichert, inkl. Rechtsschutz. Sie tragen kein Risiko. Das Merkblatt des SHV gibt Auskunft (Anhang).



## SPONSOREN

Für regionale Sponsoren ist ein Wettbewerb eine gute Gelegenheit sich zu präsentieren. Meist führen persönliche Kontakte besser zum Erfolg als eine aufwändige Akquisition. Wenn sich alle Klubmitglieder an der Suche beteiligen, kommt garantiert einiges zusammen: Müesliriegel aus dem Volg, Pet-Getränke vom Verteiler, Sachpreise für die Sieger von der Papeterie nebenan... Schwierig ist es hingegen, Sponsoren für Bargeld zu finden.

## T-SHIRTS

Ein alter Hut, aber gelebte Tradition! Nur für grössere Wettbewerbe (SM, PWC). Dafür lässt sich innerhalb der Szene oft ein Sponsor finden - schliesslich laufen die Piloten damit während der gesamten Lebensdauer eines T-Shirts in der Szene herum. Bewährt hat es sich, den Aufdruck selber zu organisieren und zu bezahlen.

## GRATIS-CAMPING

Viele Piloten reisen mit ihren Autos und Minibussen an und schlafen darin. Es hat sich bewährt, dies zu organisieren. Gegen CHF 5.- pro Nacht hat niemand etwas - und der Organisator kann damit wenigstens die Kurtaxe bezahlen. Eine Toilette sollte vorhanden sein, eine Dusche wäre Luxus :-)

## FINANZIELLE UNTERSTÜTZUNG DURCH DEN SHV

Es besteht die Möglichkeit, vor der Veranstaltung mit dem SHV einen Unterstützungsvertrag abzuschliessen. Die Möglichkeiten sind im Reglement definiert, wobei die Medienleistung einen hohen Stellenwert hat. Keinen Anspruch haben Veranstalter, die Personal vom SHV zur Verfügung gestellt bekommen.

Es empfiehlt sich ohnehin, einen Medienverantwortlichen, einen Fotografen und das Vorgehen vor der Veranstaltung zu definieren. Mit lokalen Zeitungen und insbesondere auch mit dem Redaktor des «Swiss Glider» kann schon vor der Veranstaltung Kontakt aufgenommen werden.

## NÜTZLICHE LINKS

### „cool & clean“

Für eine wirksame Suchprävention an Sportveranstaltungen.

[www.coolandclean.ch/veranstaltungen](http://www.coolandclean.ch/veranstaltungen)

### Swiss Olympic Volunteer

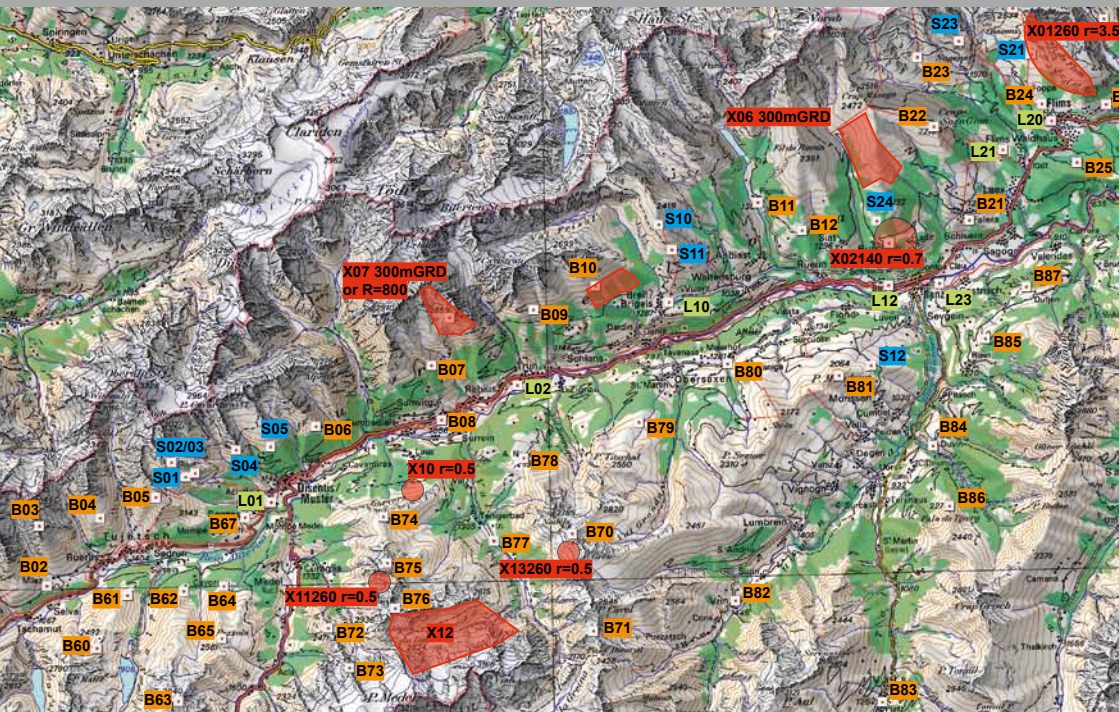
Die nationale Plattform für Freiwilligenarbeit im Schweizer Sport.

[www.swissvolunteer.ch](http://www.swissvolunteer.ch)

### sportcltc.ch

Webtool für erfolgreiches Sportmanagement.  
[www.sportcltc.ch](http://www.sportcltc.ch)





## BOJENKARTE

Grundsätzlich muss ein lokaler Pilot definieren, wo man bei welchen Bedingungen fliegen kann. Die Ligen haben allerdings ein grosses Know-how und werden dieses gerne einbringen.

Einige Beispiele sind auf der Webseite der Gleitschirmliga abgelegt:

<http://swissleague.ch/League/GeneralInfo/Downloads/tabid/344/Default.aspx>

Mit diesem Tool ist eine Bojenkarte im Nu gemacht:

<http://tools.paraglidingforum.com/pgtools/waypointplanner>

1. Bojen inkl. Namen und Radius definieren
2. Screenshot für die Karte machen (oder Export der Daten und Import in SwissMap)
3. Neu: Export des Files für Auswerter und Piloten (Format wpt: „CompeGPS“)

## WEITERE DRUCKSACHEN, DIE OFT GEMACHT WERDEN

- Pilotenkarte (mit den nötigsten Infos für die Piloten)
- Wegweiser
- allenfalls Gutscheine etc.

## STARTPLATZ

Normalerweise wird den Piloten genügend Zeit gegeben, um zu starten und an die Basis zu kommen, bevor das eigentliche Rennen beginnt. Helfer braucht es deswegen nur wenige, an guten Startplätzen keine. Vorflieger sind erwünscht.

An einem Swiss Cup erwartet niemand einen Arzt oder Samariter. Bei einer SM schon - wobei dies nicht vorgeschrieben ist.

Der Startplatzleiter (am besten ein routinierter Local mit etwas Autorität, der während der gesamten Dauer diesen Posten inne hat) schreitet bei Problemen ein und schliesst das Startfenster, wenn die Bedingungen zu schlecht werden. Er sollte wissen, ob das Startfenster verlängert werden kann (ist Teil des Briefings).

Bei grösseren Veranstaltungen muss am Startplatz eine Waage befinden, damit die Piloten sich selbst oder aber der Veranstalter einzelne Piloten auf das max. zulässige Gesamtgewicht (Pilot + 33kg) prüfen kann.

## LANDEPLATZ

Personal ist keines nötig, da die Zeit mit dem GPS gewertet wird. Hingegen müssen alle notwendigen Regelungen mit Landbesitzern und Pächtern vor dem Anlass getroffen werden. Eine Woche vor dem Anlass sollte dieser auf das Mähen aufmerksam gemacht werden.

Falls Publikum, insbesondere wenn Kinder nahe am Landeplatz verweilen, sollte dieser abgesperrt werden (Absperband SHV).

## RÜCKHOLDIENST

Dieser wird für Gleitschirmanlässe in der Schweiz beinahe immer mit dem ÖV organisiert. In einigen Regionen konnten mit den Transportunternehmen Pauschalen abgemacht werden. Dies ist aber oft aufwändig. Einfacher ist es, den Piloten die Kosten zurückzuerstatten.

Zu beachten ist, dass Personentransporte gegen Entgelt dürfen grundsätzlich nur von professionellen Chauffeuren ausgeführt werden dürfen. Das Merkblatt des SHV gibt Auskunft.





## FUNKFREQUENZ

Geräte mit dem, in der Schweiz illegalen, 2m-Band sind international aus sicherheitstechnischen Gründen obligatorisch; nur mit 2m-Geräten kann über weite Distanzen und hinter Bergkanten mit Verletzten kommuniziert werden. Es ist gut, wenn eine 2m-Frequenz der Bergbahn als Notfrequenz definiert wird, da diese offiziell bekannt gegeben werden kann. Oft können die Organisatoren von den Bergbahnen Geräte ausleihen. Viele Piloten besitzen ein 2m-Funkgerät.

Auch wenn nur 20% der Piloten ein Funkgerät mitführen, ist dies schon ein enormer Sicherheitsgewinn, da diese bei Unfällen als fliegende Relais fungieren.

## HEADQUARTER

Das HQ wird bei der Einschreibung und nach den Tagesaufgaben zum GPS-Download gebraucht. Wegen den Online-Möglichkeiten hat es aber an Bedeutung verloren; so werden Resultate im Internet publiziert, und auch Reklamationen können per Mail (oder Telefon) gemacht werden.

Das HQ sieht deswegen bei jedem Veranstalter anders aus:

- Klassisch ist ein Raum im «offiziellen» Hotel
- Optimal ist ein (abschliessbarer) Raum beim Landeplatz
- Am Landeplatz kann dazu aber auch ein Zelt dienen, in dem bei schönem Wetter die Auswertung stattfindet.

Wichtig ist Internetempfang, wobei ein gutes 3G über das Telefon ausreicht (Kosten übernimmt der SHV). Wenn Wireless öffentlich gemacht wird, muss es sehr schnell sein. Ein Sponsoring des Anbieters ist optimal (schnellste Leitung für die Dauer des Bewerbes erfragen).

## «AUSWERTUNG»

Der «Auswerter» (ein Pilot mit Flair für Informatik oder ein Informatiker) sendet bei der Einschreibung die Bojenliste auf die GPS der Piloten und macht nach den Task den Download der Tracks, um die Rangliste zu erstellen. Der SHV stellt für SMs und Swiss Cups einen Auswerter gratis zur Verfügung.

Auch für Opens kann ein Auswerter vom SHV engagiert werden. Einige Veranstalter nutzen auch die Möglichkeit, das «Kabelset» (Kabel zu den verschiedensten GPS) beim SHV auszuleihen.

## EINSCHREIBUNG

Die Piloten schreiben sich auf der Webseite des SHV ein. Für SMs macht der SHV das Inkasso. Die Teilnehmerlisten werden vom SHV generiert und dem Veranstalter und Auswerter gesendet.

## LUNCHBAGS

Lunchbags sind bei länger dauernden Veranstaltungen üblich. Dies ist aber keineswegs Pflicht, insbesondere nicht für Swiss Cups.

Der Inhalt ist variabel, besteht aber normalerweise aus Sandwich, Frucht und Riegel.

# Kurz bevor es losgeht

## METEOENTSCHEID IM VORFELD

Gemäss Sportreglement wird vor dem Beginn definiert, ob es sich lohnt anzusetzen. Der Ligachef unterstützt den Veranstalter bei dieser Entscheidung. Die offizielle Kommission besteht aus Veranstalter, SHV und Ligachef, wobei der Veranstalter natürlich das gewichtigste Wort hat.

## CCSS: EINSCHREIBESYSTEM

Das CCSS (Cross Country Safety System) ist ein SMS-basiertes Tool der Gleitschirmflieger, in dem sich die Piloten (nebst der Teilnehmerliste) zusätzlich selbst einschreiben können. Die Piloten können sich dann täglich per SMS rückmelden. Der Vorteil dieses Tools ist einerseits die Übersicht, andererseits die Kommunikation zu den Piloten: Der Leiter kann sogar am eigenen Handy allen Piloten eine SMS schreiben, z.B. um einen Task abzusagen. Natürlich kann auch einzelnen Piloten eine SMS geschrieben werden, z.B. um schon Gelandete nach den Bedingungen zu fragen.

## EINSCHREIBEN

Bei SMS am Vorabend und Morgen, bei Swiss Cups am Morgen: Die Teilnehmer erscheinen persönlich zur Einschreibung.

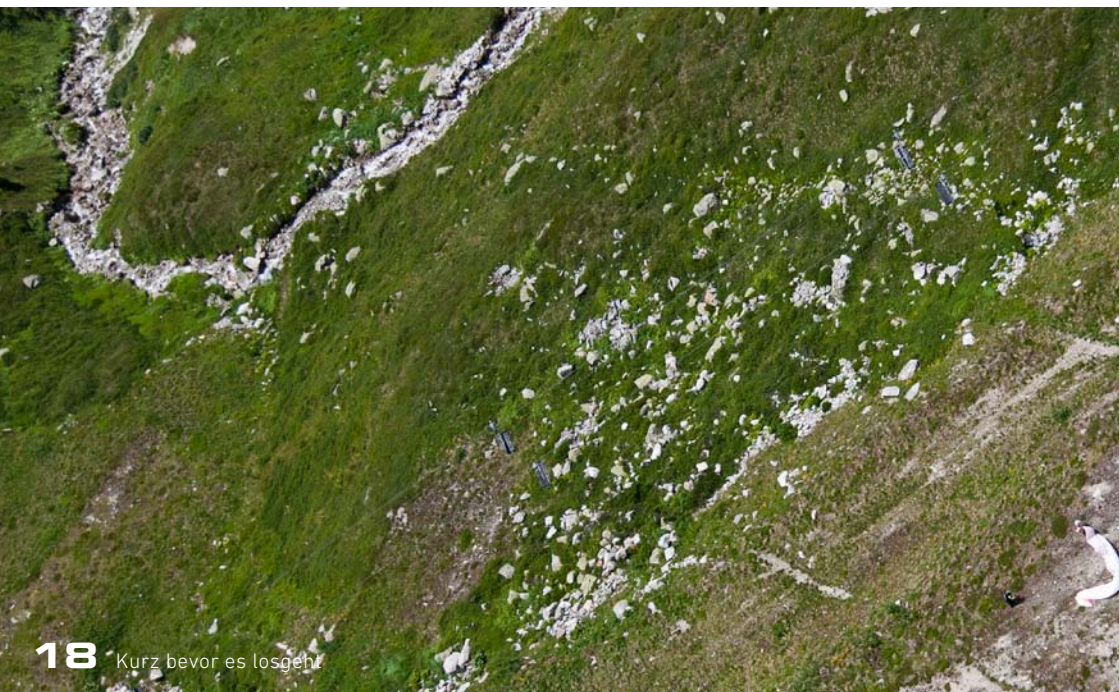
Gut ist es, wenn 3 Helfer zur Verfügung stehen:

- 1 Helfer kontrolliert die Anmeldungen im CCSS
- 1 Helfer ist für die Materialausgabe zuständig (T-Shirt, Bojenkarte etc.)
- 1 Helfer ist «flex» für anfallende Kleinigkeiten da

Ein Mitarbeiter des SHV macht das Inkasso (Kontrolle, Einziehen) und lässt den «Disclaimer» unterschreiben (nur nötig, falls sich der Pilot nicht online angemeldet hat).

Der Auswerter (SHV) lädt den Piloten die Bojen auf ihre GPS

Normalerweise kommt noch jemand von Flytec und hilft den Piloten bei Fragen.



## GENERAL BRIEFING

Normalerweise wird vor dem ersten Durchgang ein sogenanntes General Briefing abgehalten. Standard-Punkte sind:

Kabel, Luftraum, Talwindssysteme mit den Lees, speziell zu beachten bei den 3 Standard-Wetterlagen SW, NW, NE, spezielles zum Start- und Landeplatz, Rückholddienst, wildes Campieren, Nummer auf Schirm, GAP Parameter, Level System (1: gut fliegar, 2: hart, aber noch okay, 3: Task sollte abgebrochen werden), Wolkenflug, was tun bei Unfall und auch die minimale Öffnungszeit des Startfensters (1 Min. / Pilot und Startplatz).

## TASK COMMITTEE

An internationalen Bewerbungen wird ein Task Committee gewählt, bestehend aus 2 Piloten und dem Veranstalter. An einer Schweizermeisterschaft schlägt der Veranstalter seine Wunsch-Tasksetter vor (normalerweise der Ligachef oder ein Vertreter des Veranstalters sowie ein Pilot mit Ortskenntnissen).

## METEOSPEZIALIST

Dieser muss vor dem Bewerb definiert sein; ihm fällt eine entscheidende Rolle zu. Normalerweise ist es der Teamchef Swiss League oder sein Vertreter. Die Ligen arbeiten zudem mit Beratungen von MeteoSchweiz.



# An den Flugtagen

## SICHERHEIT

Normalerweise weisen wir die Piloten an, bei schweren Unfällen direkt mit der REGA Kontakt aufzunehmen, um keine Zeit zu verlieren. Für alle anderen Zwischenfälle wird ein Sicherheits-Manager definiert, der telefonisch gut erreichbar ist. Bei SMs übernimmt Kate diese Funktion.

- Nicht schlecht ist es, wenn ein «Baumretter» bekannt ist.
- Am Startplatz wird ein Samariter empfohlen (allenfalls Bahnpersonal).
- Empfohlen wird ein lokaler Pilot, der mit Auto und Funkgerät auf der Taskstrecke unterwegs sein kann. Dieser kann der Rennleitung Infos über die Bedingungen durchgeben und ist Kontaktmann zur Organisation für die Piloten in entlegenen Tälern.
- Alle sicherheitsrelevanten Kompetenzen müssen geklärt sein, insbesondere wer das Recht hat, einen Task zu stoppen. Normalerweise ist das der Wettkampfleiter, eventuell der Ligachef.

## GPS-DOWNLOAD

Ein Auswerter des SHV übernimmt diese Funktion mit seinem eigenen Material. Kate ist für administrative Aufgaben zugegen.

Am Landeplatz sind der Ligachef und/oder der Wettbewerbsleiter für Fragen und Probleme da.



## EIN «NORMALER» TAG KÖNNTE SO AUSSEHEN

8:00 Uhr	Wetterberichte sind online, Information der Piloten via SMS und Anschlag über den Zeitpunkt der Auffahrt oder des Briefings.
11:00 Uhr	Task-Briefing am Startplatz: Meteo, Task, Zeiten, Gefahren, Besonderes. Nach dem Task-Briefing sollte den Piloten 20 Minuten Zeit gegeben werden bis zum Öffnen des Startfensters
11:45 Uhr (bis 14:00 Uhr)	Bodenstart: Die Piloten können in diesem Startfenster starten, wann sie wollen
12:30 Uhr (bis 15:00 Uhr)	Luftstart: Der eigentliche Start des Race. Bei schwierigen Bedingungen kann allenfalls auch ein «Clock Start» (Elapsed Time Race to Goal with Clock Start) gemacht werden, damit nicht alle Piloten miteinander auf den Luftstart warten müssen. Hierbei gibt es Luftstarts in Zeiteinheiten (15 Min). Wird nur selten gemacht.
12:30 Uhr	Erste Landung: Die Piloten sind unterwegs. Der Wettkampfleiter fragt allenfalls am Funk nach den Bedingungen. Sind die Bedingungen happig, melden sich die Piloten meist selber zu Wort. Auch der lokale Pilot auf Strecke meldet dem Wettkampfleiter hin und wieder die Bedingungen. Unnötiges Gerede sollte vermieden werden, da die anderen Piloten sonst das Funkgerät ausschalten. Massen-SMS dürfen nur versendet werden, um den Task zu stoppen.
15:00 Uhr	Erste Landung: Die Schnellsten kommen oft mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h ins Ziel, Deltas und Gleitschirme bei guten Bedingungen noch schneller. Die ersten Herren sind bei einem Race einfach zu erkennen, bekannt zu geben und zu fotografieren; die ersten Damen sind schwieriger zu sehen. Die gelandeten Piloten werden mit einer Liste erfasst, oder aber aufgefordert, die Rückmeldung selber zu machen (im Ziel geht dies oft vergessen).
15:00 - 15:30 Uhr	(Eine halbe Stunde nach der ersten Landung genügt): Das Race Office öffnet, damit die Piloten ihren Track downloaden können.
17:00 Uhr	Die letzten Piloten landen.
17:20 Uhr	Eine provisorische Rangliste, der Tagesbericht und allenfalls Fotos sind online.
20:00 Uhr	Info-SMS über den wahrscheinlichen Verlauf des nächsten Tages.



# Nach der Veranstaltung

## SIEGEREHRUNG

Die Siegerehrung kann klein und einfach gehalten werden, soll aber immer die Würde und Leistung der Athleten ins Zentrum stellen. Evtl. Podest, evtl. Backwall für Sponsoren. Ein Tisch für Pokale und Gaben sollte zur Verfügung stehen.

- Der SHV bringt Banner und Pokale.
- Sachpreise sind erwünscht; es wird verteilt, was man hat.

Wichtig ist, dass die Siegerehrung möglichst bald nach dem letzten Durchgang durchgeführt wird, und dass es von den Siegern (je drei, möglichst in Freude und nah beisammen) ein Foto gibt :-)



## MEDIENARBEIT

- Ein Fotograf sollte attraktive Fotos gemacht haben. Grundsätzlich gilt: Je besser die Fotos, desto besser und umfangreicher die Berichterstattung. Dies gilt auch für den «Swiss Glider».
- Der Medienverantwortliche kontaktiert die Medien (bewährt hat sich, dies montags bis 12 Uhr zu tun). Der Medienverantwortliche kann von der Liga unterstützt werden - Hilfe für die lokale Presse ist aber erwünscht
- Fernsehen: Ob im SF ein Zeitfenster besteht, klärt normalerweise Niels Dachler ab. Er kennt die Verantwortlichen bei SF bestens und produziert hervorragendes Material. Finanziert wird Niels aus den Ligabudgets oder auf Anfrage vom SHV.

Die Mediareports der Gleitschirmliga können online eingesehen werden: <http://swissleague.ch/League/Media/tabid/292/Default.aspx>

### Berner Dominanz am Himmel



INTERLAKEN-ORIENTS: Die Berner sind die besten Gleitschirmpiloten der Schweiz. An der vorletzigen SM in Davos haben sich unter den besten zehn nicht weniger als sieben Berner klassiert. Der neue Schweizer Meister ist Stefan Wyss aus

Unterseen. Er besaß unter anderem den zweifachen K-1-Sieger Chrigel Maurer hinter sich, der am Schluss Viertes wurde. Auch die beste Schweizerin ist eine Oberländerin: Regula Strosser aus Matten, 100.000€

20 Minuten berichtet gerne von Gleitschirmanlässen.

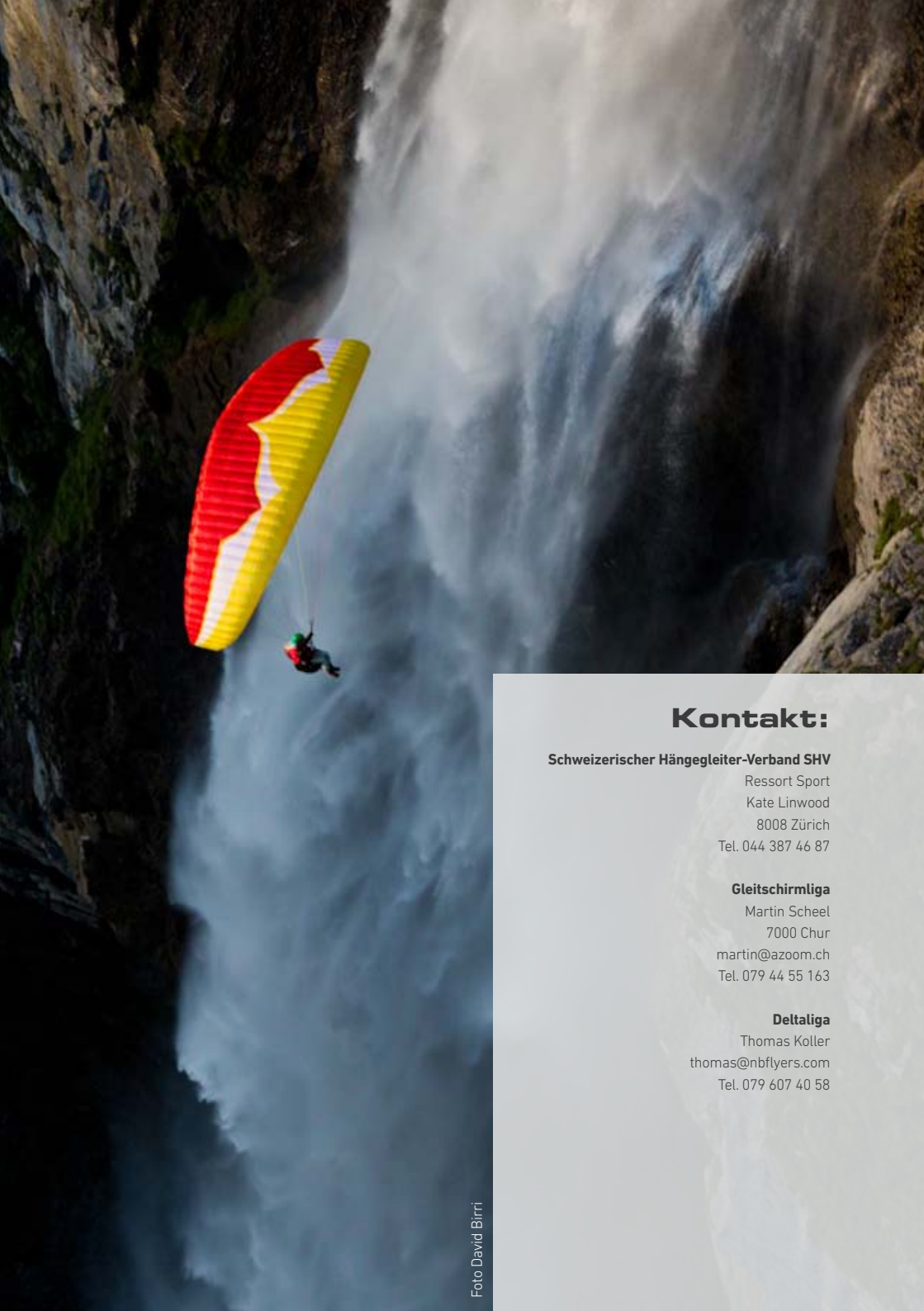


Foto David Birri

## Kontakt:

### Schweizerischer Hängegleiter-Verband SHV

Ressort Sport  
Kate Linwood  
8008 Zürich  
Tel. 044 387 46 87

### Gleitschirmliga

Martin Scheel  
7000 Chur  
martin@azoom.ch  
Tel. 079 44 55 163

### Deltaliga

Thomas Koller  
thomas@nbflyers.com  
Tel. 079 607 40 58