

SHV Cross Country Cup-Reglement

INHALTSVERZEICHNIS

D

1. Vorwort	1
1.1. Kurzbeschreibung.....	1
1.2. Zweck und Zielsetzung	1
2. Allgemeine Bestimmungen.....	1
2.1. Wettbewerbsdauer.....	1
2.2. Nennung	1
2.3. Teilnahme	1
2.4. Geltungsbereich.....	1
2.5. Startverfahren	1
2.6. Luftrechtliche Bestimmungen	2
2.7. Flüge innerhalb von Wettbewerben	2
2.8. IGC Flugdaten	2
2.9. Kommission	2
2.10. Jury	2
2.11. Auswerter.....	2
2.12. Haftung	3
2.13. Ausschluss.....	3
3. Teilnahmebedingungen	3
3.1. Teilnehmer.....	3
3.2. Fluggeräte.....	3
4. Dokumentation der Flugstrecke.....	3
4.1. Dokumentation.....	3
5. Flugeingabe.....	4
5.1. Meldung des Fluges im Internet	4
6. Wertungsstrecke / Bewertung / Auswertung	4
6.1. Definition der Wertungsstrecke	4
6.2. Kreativwertung (Innovations Ranking).....	5
6.3. Bewertung der Strecke	6
7. Ranglisten.....	6
7.1. CCC Einzel - Ranglisten	6
7.2. CCC Club - Ranglisten	7
8. Siegerehrung und Preise	7
8.1. Tageswertungen	7
8.2. Rangliste	7
8.3. Siegerehrung	7
8.4. Preise.....	7
9. Beschwerde und Protest.....	7
9.1. Beschwerde	7
9.2. Protest.....	7

1. Vorwort

1.1. Kurzbeschreibung

- 1.1.1. Der Cross Country Cup ist ein nationaler Online-Streckenflugwettbewerb für aktive SHV-Mitglieder. Die Flugdaten werden in Form einer IGC-Flugwegdatei durch den Piloten auf das Online-System geladen (<http://www.xcontest.org/switzerland/>). Ist ein Flug reglements-konform durchgeführt und auf dem Online-System eingetragen worden, wird er gewertet.

Begriffe wie Pilot, Teamleader, Teamchef, etc. werden geschlechtsneutral verwendet.

1.2. Zweck und Zielsetzung

- 1.2.1. Der CCC ist ein Wettbewerb, bei welchem alle Piloten unabhängig von Flugerfahrung und Alter die Möglichkeit geboten wird ihre Flüge auszuwerten und diese mit anderen zu vergleichen.
- 1.2.2. Die open class soll ambitionierten Piloten ermöglichen, sich untereinander zu messen und Rekorde zu erfliegen. Die fun & safety class soll auch Genusspiloten die Teilnahme am CCC ermöglichen. Sie soll anderen Piloten, sowie der Öffentlichkeit aufzeigen, dass mit sehr sicheren Geräten aussergewöhnliche Strecken erfolgen werden können. Die Kategorie 50plus für Piloten ab dem 50 Altersjahr und die Kategorie Biplace sollen diesen Piloten eine Vergleichsmöglichkeit bieten. Hinzu kommen bei genügend Teilnehmerinnen die entsprechenden Damenwertungen.
- 1.2.3. Dank der Integration des CCC in eine weltweite Online-Plattform ist auch ein internationaler Vergleich möglich. Ausserdem zeigt diese Plattform, in welchen Regionen gute Streckenflugmöglichkeiten herrschen.

2. Allgemeine Bestimmungen

2.1. Wettbewerbsdauer

- 2.1.1. Wettbewerbsbeginn ist jeweils der 1. Oktober jeden Jahres.
- 2.1.2. Wettbewerbsende ist jeweils der 30. September des darauffolgenden Jahres.
- 2.1.3. Reglementsanpassungen sind bis 1. März des laufenden Jahres möglich.

2.2. Nennung

- 2.2.1. Bei Teilnahme am Nationalen CCC erfolgt auf Wunsch die Teilnahme am World XContest. Angaben sind während der Anmeldung des Fluges zum machen.

2.3. Teilnahme

- 2.3.1. Es werden nur Flüge von aktiven SHV-Mitgliedern in die Rangliste und Tageswertung des Nationalen CCC aufgenommen. Nähere Angaben siehe Teilnahmebedingungen (Kapitel 3).

2.4. Geltungsbereich

- 2.4.1. Der Startplatz, oder ein Teil der Strecke (d.h. mindestens 1 Trackpunkt) muss für alle Flüge in der Schweiz oder in einer 20 km breiten Grenzzone liegen.

2.5. Startverfahren

- 2.5.1. Bergstart, Windenstart und für Hängegleiter und Starrflügler auch UL-Start.

2.6. Luftrechtliche Bestimmungen

- 2.6.1. Die Flüge sind unter Einhaltung der luftrechtlichen Bestimmungen des jeweiligen Landes, in dem der Flug stattfindet, durchzuführen. Die Verantwortung dazu trägt ausschließlich der Pilot. Bei Verletzungen des Luftraumes wird der Flug nicht gewertet. Bei Entscheidungen oder Sanktionen der jeweiligen verantwortlichen Luftaufsichtsbehörden behält sich der Veranstalter vor, Flüge aus der Wertung zu nehmen.

2.7. Flüge innerhalb von Wettbewerben

- 2.7.1. Werden Flüge innerhalb von Wettbewerben für den CCC herangezogen, so ist jeder Pilot für die entsprechende Dokumentation und die Meldung im Internet selbst verantwortlich.

2.8. IGC Flugdaten

- 2.8.1. Eigene IGC-Flugwegdateien müssen vom Piloten selbst bis 1 Monat nach Wertungsende archiviert und aufgehoben werden (persönliche Datensicherung).
- 2.8.2. Mit dem Hochladen der IGC-Flugwegdatei zum CCC-Server innerhalb der Flugmeldung, verzichtet der Pilot an Eigentumsrechten der IGC-Daten und tritt diese an den Veranstalter ab.

2.9. Kommission

2.9.1. Zusammensetzung

- 1 technischer Koordinator
- Ligachef Delta
- Ligachef GS
- Ligachef XC-League
- 3 Vertreter Pilot CCC
 - o 1 Vertreter GS Open
 - o 1 Vertreter GS Fun & Safety/Sport
 - o 1 Vertreter Delta

Beisitz und administrative Leitung: Sportleiter/in SHV

2.9.2. Zuständigkeitsbereich / Tagung:

- Diskussion und Ausarbeitung von Vorschlägen über alle Belange des CCC, inkl. Organisation, Strukturen, zu Händen des Vorstands
- Die Kommission tagt auf Einladung der Geschäftsstelle.

2.10. Jury

2.10.1. Zusammensetzung

- 1 Auswerter
- 1 SHV Mitarbeiter
- Der entsprechende Ligachef oder ein Delegierter (Delta oder Gleitschirm)

2.10.2. Zuständigkeitsbereich:

- Beschwerdeverfahren bei Flugeingabe
- Ausschluss von Piloten

2.11. Auswerter

- 2.11.1. Die Auswerter werden vom SHV rekrutiert und vom SHV über deren Aufgabenbereich informiert.

2.12. Haftung

2.12.1. Die Veranstalter übernehmen keinerlei Haftung für Schäden der Teilnehmer oder Dritter.

2.13. Ausschluss

2.13.1. Teilnehmer, die vorsätzlich durch unwahre Angaben oder einen sonstigen Verstoss gegen diese Ausschreibung Vorteile in der Wertung erzielen wollen, oder dies vermuten lassen, können vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

3. Teilnahmebedingungen

3.1. Teilnehmer

3.1.1. Es sind alle Piloten teilnahmeberechtigt, welche die Allgemeinen Teilnahmebedingungen für SHV-Sportveranstaltungen erfüllen. (Siehe Sportreglement Teil A 3.1.2.) Für diese ist die Teilnahme am CCC kostenlos.

3.1.2. Für die Teilnahme am CCC muss sich jeder Teilnehmer unter www.xcontest.org/switzerland registrieren. Mit seiner Teilnehmeranmeldung anerkennt der Teilnehmer die CCC Wettbewerbsordnung.

3.1.3. Für die Clubwertung ist bei der Registrierung der jeweils derjenige Club anzugeben, für den der Pilot starten möchte. Der Pilot muss Mitglied des Clubs sein. Ein Wechsel des/r Clubs während der Saison ist nicht möglich. Bis zum 30.4. des Jahres muss der Club im Online-System festlegen sein und darf danach nicht mehr geändert werden.

3.1.4. Piloten, welche mit Delta und Gleitschirm teilnehmen, können in der jeweiligen Klasse für einen anderen Club starten.

3.2. Fluggeräte

3.2.1. Die Sorgfaltspflicht für die Lufttüchtigkeit des eingesetzten Luftfahrtgerätes liegt beim Teilnehmer. Für das Vorhandensein der gesetzlichen Unterlagen und die Einhaltung der Klassenmerkmale ist ebenfalls der Teilnehmer verantwortlich. Unterliegen die Ausrüstungsgegenstände einer gesetzlich geregelten Zulassung, so muss diese auf Verlangen belegt werden.

3.2.2. Das verwendete Fluggerät ist bei der Flugeingabe am Server auszuwählen. Mit dem Absenden des Files an den Server bestätigt der Pilot, alle Angaben korrekt gemacht zu haben und dass er innerhalb der geprüften Gewichtsgrenze fliegt und keine Änderungen am Fluggerät vorgenommen hat.

4. Dokumentation der Flugstrecke

4.1. Dokumentation

4.1.1. Die Dokumentation erfolgt ausschließlich mit entsprechenden Fluginstrumenten:

- GPS alleine
- GPS und Vario mit Barograph
- Kombifluginstrument
- Logger

4.1.2. Für Flüge ab der Minimumdistanz von 10 km ist zwingend eine Höhenaufzeichnung (barometrische Höhe oder GPS Höhe) erforderlich.

4.1.3. Grundsätzlich gilt, dass jedes Gerät, welches ein gültiges IGC File produziert, verwendet werden darf. Ein gültiges IGC File erfüllt folgende Punkte:

- Der Flug muss in einem, vollständigen und gültigen IGC File eingereicht werden.
- Barometrische- oder GPS-Höhenaufzeichnung.
- Ein Aufzeichnungsunterbruch darf nicht länger als 10min betragen.

- Die Aufzeichnung der Wegpunkte muss mindestens im Takt von 1 pro min (Intervall 60sec) erfolgen. Empfohlen wird ein Takt von 6 bis 12 pro min (Intervall 5-10sec).

5. Flugeingabe

5.1. Meldung des Fluges im Internet

- 5.1.1. Nach dem Flug werden die Daten vom Fluginstrument mit einem Programm zum PC übertragen. Die so generierte IGC-Datei wird per Internet an den CCC-Server gemeldet. Die Server-Software führt die Flugbewertung durch.
- 5.1.2. Der Server ist über <http://www.xcontest.org/switzerland/> erreichbar.
- 5.1.3. Jeder zu wertende Flug ist vom Piloten spätestens bis 2 Wochen nach dem Flugdatum um 24:00 Uhr UTC im Internet auf dem CCC-Server in das dafür vorgesehene Formular einzugeben (Meldefrist).
- 5.1.4. Flüge, welche nicht termingerecht gemeldet werden oder vorsätzliche Falschangaben enthalten, werden nicht gewertet. Ein Flug kann nachträglich von einem Auswerter als ungültig erklärt werden, falls die geltenden Regeln oder Lufträume verletzt worden sind.
- 5.1.5. Ein Flug darf nur einmal eingegeben werden.
- 5.1.6. Mit dem Erfassen des Fluges auf dem Server bestätigt der Pilot, alle Angaben korrekt gemacht zu haben und dass er keine Änderungen am Fluggerät vorgenommen hat.
- 5.1.7. Nach Verstreichen der Meldefrist kann ein Flug nicht mehr zurückgezogen werden.
- 5.1.8. Bei der Eingabe kreuzt der Pilot das Feld „Cross Country Cup“ an, wenn der Flug gemäss 2.4.1. für den CCC gewertet werden soll, auch wenn der Flug im Ausland stattgefunden hat. Mit dem Absenden des Files bestätigt der Pilot in diesem Fall, dass der Flug der Definition in 2.4.1 entspricht.
- 5.1.9. Flüge welche in falschen Bereichen des CCC-Servers (z.B. World XContest) oder auf einem anderen Server eingereicht worden sind, können für die Wertung nicht berücksichtigt werden.
- 5.1.10. Technische Probleme während der Flugeinreichung sind innerhalb der Flugmeldefrist dem Auswerter oder technischen Verantwortlichen per E-Mail bekannt zu geben. Der Auswerter hat die Möglichkeit im Ausnahmefall und bei vorgängiger Meldung innerhalb der Meldefrist durch den Piloten einen verspäteten Flug aufzuschalten.
- 5.1.11. Es können beliebig viele Flüge gemeldet werden. Für jede Rangliste zählt jeweils die unter Kapitel „Ranglisten“ angegebene Anzahl Flüge.

6. Wertungsstrecke / Bewertung / Auswertung

6.1. Definition der Wertungsstrecke

- 6.1.1. Auf dem aufgezeichneten Flugweg werden nach dem Flug ein Abflugpunkt, bis zu drei Wegpunkte und ein Endpunkt so positioniert, dass die Punktezahl möglichst groß wird.
- 6.1.2. Gerade Strecke (straight distance) wird folgendermassen definiert:
Die längste Strecke zwischen zwei Punkten des Fluges.
- 6.1.3. Freie Strecke (free distance) wird folgendermassen definiert:
Die Strecke vom Abflugpunkt um drei Wegpunkte zum Endpunkt.
- 6.1.4. Flaches Dreieck (flat triangle) wird folgendermassen definiert:
Als Wertungsstrecke gilt die Dreieckstrecke um die drei Wegpunkte, reduziert um die

Entfernung, zwischen den beiden am nächsten liegenden Punkten (Abflugpunkt und Endpunkt).

- 6.1.5. FAI Dreieck (FAI triangle) wird folgendermassen definiert:
Als Wertungsstrecke gilt die Dreiecksstrecke um die drei Wegpunkte, reduziert um die Entfernung, zwischen den beiden am nächsten liegenden Punkten (Abflugpunkt und Endpunkt). Beim FAI Dreieck muss der kürzeste Schenkel mindestens 28% der Gesamtstrecke betragen.
- 6.1.6. Ein Flug kann als Dreiecksflug gewertet werden, wenn die Entfernung zwischen Abflugpunkt und Endpunkt weniger als 20% der durch die drei Wegpunkte definierten Dreiecksstrecke beträgt.

6.2. Kreativwertung (Innovations Ranking)

- 6.2.1. Neben den in 6.1. genannten Wertungsarten wird eine inoffizielle Kreativwertung geführt. Ziel dieser Kreativwertung ist es, das Fliegen abseits der Modestrecken zu fördern. Die Kreativwertung gibt auch einen gewissen Punkte-Ausgleich für sportlich schwierige Flüge. Für wenig beflogene Flächen erhält der Pilot mehr Punkte. Wenn er auf Modestrecken fliegt, weniger Punkte.
- 6.2.2. Als Ausgangslage für die Wertung wird zu Beginn der Saison eine Karte erstellt, welche anzeigt wie häufig jedes Gebiet beflogen wurde. Dazu werden alle Flüge aus den 2 Vorjahren, die grösser als 50km sind, aufgenommen. Jeder Trackpunkt aus diesen Flügen wird auf 5-km gerundet. Ein Flug hat nun hunderte von Punkten in einem 5-km-Quadrat. Pro Quadrat wird ein Trackpunkt / Flug gezählt. Damit erhält jedes Quadrat einen gewissen Zähler. Wenn ein Quadrat in den drei Jahren z.B. einmal durchflogen wurde, ergibt dies einen Zähler von 1. Wenn 100 Piloten durchgeflogen sind, sind es 100 Zählpunkte.
- 6.2.3. Die Daten von Flügen im Ausland und von ausländischen Piloten werden mit einbezogen. Es werden also auch Quadrate im Ausland bewertet.
- 6.2.4. Jedes Quadrat wird auf ein maximum an Zählpunkten beschränkt. Es gibt nun Jahre, in denen allgemein mehr und weiter geflogen wurde, als in andern Jahren. Um die Zählpunkte im Verhältnis zur gesamten Flugmenge zu stellen, wird der Maximalzähler wie folgt ermittelt: Summe aller Zähler aller Quadrate geteilt durch 550. Wenn also z.B. in den 2 Vorjahren total über alle Quadrate 70'000 Punkte gezählt wurden, wird jedes Quadrat auf maximal $70'000 / 550 = 127$ Punkte beschränkt.
- 6.2.5. Um einen Flug zu bewerten, werden die Zählpunkte (beschränkt auf das oben beschriebene Maximum) aller Quadrate, die in diesem Flug durchflogen wurden, zusammengezählt. Wiederum wird ein Quadrat nur ein mal pro Flug gezählt, auch wenn es mehrfach durchflogen wurde. Dann wird ein Durchschnittszähler aus allen Quadraten gebildet (Total Zählpunkte des Fluges geteilt durch Anzahl Quadrate).
- 6.2.6. Als Basis für die Kreativwertung dienen die Punkte aus der Standardwertung. Die Wertungsstrecken werden ebenfalls berücksichtigt (also z.B. für ein 100km FAI-Dreieck 130 Punkte). Wenn der Durchschnitts-Zähler (gem. Abs. 6.2.5) eines Fluges 0 Zählpunkte beträgt, also nur in den Vorjahren unbeflogene Gebiete durchflogen wurden, erhält der Pilot 100% der Standardpunkte für diesen Flug (also die vollen 130 Punkte im Beispiel). Wenn der Durchschnitts-Zähler eines Fluges beim Maximalzähler (gem. Abs. 6.2.4) liegt, also nur Modestrecken beflogen wurden, erhält der Pilot keine Punkte mehr (0% der Standardpunkte). Dazwischen wird linear interpoliert. Für einen Flug in durchschnittlichen Gebieten gibt es z.B. 50% der Standardpunkte.
- 6.2.7. Flüge unter der Minimumdistanz von 10km werden nicht gewertet. Diese erscheinen nur in den Tageswertungen und nicht in den Endranglisten.
- 6.2.8. Die Kreativwertung wird in den Kategorien Gleitschirm Open (FAI-3), Gleitschirm Fun & Safety (FAI-3), Delta (FAI-1), sowie Starrflügler (FAI-5) geführt.

6.3. Bewertung der Strecke

- 6.3.1. Freie Strecke: wird mit 1.0 Punkten pro Kilometer berechnet.
- 6.3.2. Gerade Strecke (straight distance) wird mit 1.2 Punkten pro Kilometer berechnet.
- 6.3.3. Flaches Dreieck: wird mit 1.2 Punkten pro Kilometer berechnet.
- 6.3.4. FAI Dreieck: wird mit 1.3 Punkten pro Kilometer berechnet.
- 6.3.5. Es wird jeweils die Bewertungsregel angewandt, welche die höchste Punktezahl ergibt. Das Ergebnis wird auf hundertstel Punkte gerundet und stellt die zu wertende Punktezahl für den Flug dar.
- 6.3.6. Flüge unter der Minimumdistanz von 10km werden nicht gewertet. Diese erscheinen nur in den Tageswertungen und nicht in den Endranglisten.

7. Ranglisten

7.1. CCC Einzel - Ranglisten

7.1.1. Es gibt folgende Einzel - Ranglisten:

- FAI-3 Gleitschirm Open: Alle Gleitschirme, auch ohne Homologation inklusive der Piloten der Sport und fun & safety class sind zugelassen. Flüge an Tandem-Schirmen sind nicht zugelassen.
- FAI-3 Gleitschirm Open: Alle Gleitschirme, auch ohne Homologation inklusive der Piloten der Sport und fun & safety class sind zugelassen. Flüge an Tandem-Schirmen sind nicht zugelassen.
- FAI-3 Gleitschirm Sport: Gleitschirme mit einer Homologation bis LTF/EN-C. Es gilt immer die Version, in welcher der Gleitschirm homologiert ist (Typenschild). Es ist die strengere/schärfere Einstufung massgebend. Ist die Homologation im beschleunigten Zustand höher, gilt diese. Flüge an Tandem-Schirmen sind nicht zugelassen.
- FAI-3 Gleitschirm Fun & Safety: Nur Gleitschirme mit einer Homologation mit sehr hohen Ansprüchen an die Sicherheit sind zugelassen. z. Z. ist dies EN, LTF-B. Es gilt immer die Version, in welcher er auch homologiert ist (Typenschild). Ist die Homologation im beschleunigten Zustand höher, gilt diese. Um eine hohe Sicherheit zu gewährleisten ist die strengere/schärfere Einstufung massgebend. Flüge an Tandem-Schirmen sind nicht zugelassen.
- FAI-3 50plus: Teilnehmer, welche im Wettbewerbsjahr das 50. Altersjahr erreichen. D.h. z.B. für Saison 2015 alle Piloten mit Jahrgang 1965 oder älter.
- FAI-3 Biplace: Tandemflüge von Piloten mit gültigem Biplace-Brevet. Für die Tandemklasse muss der Pilot mit einem erwachsenen Passagier fliegen und im Besitz des nötigen Tandembrevets sein.
- FAI-1 Hängegleiter
- FAI-5 Starrflügler
- Women: bei genügend Teilnehmerinnen führen aus obigen Klassen Auszüge zur jeweiligen Damenrangliste.

Die Biplace-Klasse wird mindestens bei 8 Piloten und 200 Punkten gewertet.

7.1.2. Mindestteilnehmerzahlen für eine offizielle Wertung (die Ranglisten auf dem Server können immer eingesehen werden):

- Gleitschirm FAI-3, alle Klassen (20 Teilnehmer mit mehr als 200 Pkt.)
- Delta, Starre (8 Teilnehmer mit mehr als 200 Pkt.)
- Women (8 Teilnehmerinnen mit mehr als 100 Pkt.)
- Clubs (mind. 8 Clubs)

7.1.3. In die Schlussrangliste werden pro Pilot die 4 punktemässig besten gültigen Flüge bei der Kategorie Gleitschirm und die 3 punktemässig besten gültigen Flüge bei der Kategorie Hängegleiter und Starrflügler aufgenommen. Der Pilot mit der höchsten Gesamtpunktezahl

in der Schlussrangliste gewinnt den Cross Country Cup der jeweiligen Kategorie. Bei gleicher Gesamtpunktzahl entscheidet die grösste Punktzahl eines gültigen Einzelfluges über die Rangierung.

7.2. CCC Club - Ranglisten

7.2.1. Es gibt folgende Club - Ranglisten:

- Club Gleitschirm (FAI-3, nur eine Wertung: open)
- Club Hängegleiter (FAI-1)
- Club Starrflügler (FAI-5)

7.2.2. In die Schlussrangliste wird die Summe der Gesamtpunktezahlen der maximal 4 besten Piloten mit der höchsten Punktzahl in der Einzelwertung (open class) aufgenommen. Der Club mit der höchsten Gesamtpunktzahl in der Schlussrangliste gewinnt den Club Cross Country Cup der jeweiligen Kategorie.

8. Siegerehrung und Preise

8.1. Tageswertungen

8.1.1. Tageswertungen werden täglich unter <http://www.xcontest.org/switzerland/> im Internet veröffentlicht.

8.2. Rangliste

8.2.1. Die Rangliste steht fest, wenn alle Flüge von den „Nationalen Auswertern“ geprüft und bestätigt sind und wenn die Protestfrist abgelaufen ist.

8.2.2. Die Ranglisten werden auf der SHV-Homepage publiziert.

8.3. Siegerehrung

8.3.1. Die Siegerehrung findet jeweils an der Sportfeier des SHV statt.

8.4. Preise

8.4.1. Die Preise werden auf der SHV Homepage veröffentlicht.

8.4.2. Der Sieger jeder Wertungskategorie erhält einen Wanderpokal.

8.4.3. Der Sieger jeder Wertungskategorie erhält eine individuelle Auszeichnung in Form eines Pokals. Der 2. und 3. Platz erhält eine Auszeichnung in Form eines Diploms.

9. Beschwerde und Protest

9.1. Beschwerde

9.1.1. Jeder Teilnehmer kann bei Nichtanerkennung eines eigenen Fluges oder gegen die Wertung des Fluges eines Konkurrenten Beschwerde einlegen.

9.1.2. Beschwerden müssen konkret gegen eine bestimmte Wertung formuliert werden.

9.1.3. Eine Beschwerde hat per Mail an die Geschäftsstelle zu erfolgen (sport@shv-fsvl.ch).

9.1.4. Eine Beschwerde ist bis max. eine Woche nach Einreichung des Fluges möglich, jedoch aber spätestens bis 3 Tage nach Wettbewerbsende.

9.1.5. Der Auswerter entscheidet im Fall einer Beschwerde.

9.2. Protest

9.2.1. Nach einem negativen Bescheid des Auswerterers auf eine Beschwerde, kann der Pilot Protest einlegen.

9.2.2. Ein Protest hat per Mail an die Geschäftsstelle des SHV zu erfolgen.

- 9.2.3. Proteste müssen konkret gegen eine bestimmte Wertung formuliert werden.
- 9.2.4. Die Jury entscheidet über den Protest.
- 9.2.5. Ein Protest ist bis max. eine Woche nach Einreichung des Fluges bzw. nach Erhalt des Beschwerdeentscheides möglich, jedoch aber spätestens bis 3 Tage nach Wettbewerbsende.
- 9.2.6. Beschwerden und Proteste gegen mögliche Luftraumverletzungen werden vom Veranstalter nicht behandelt. Die Zuständigkeit für Luftraumverletzungen liegt ausschliesslich bei der Luftfahrtbehörde.