

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1</b>	<b>SHV-Wettbewerbe Delta</b>	<b>3</b>
1.1	Delta Cross-Country-Cup (D/CCC).....	3
1.2	Delta Swiss-League-Cup (D/SLC).....	3
1.3	Delta Schweizer Clubmeisterschaft (D/SCM).....	3
1.4	Delta Schweizermeisterschaft (D/SM).....	3
1.5	Delta Akro Schweizermeisterschaft (D/SM/A).....	4
<b>2</b>	<b>Flugaufgaben Delta</b>	<b>5</b>
2.1	Allgemeine Bestimmungen (ausser CCC, Akro).....	5
2.2	Landewertung.....	6
2.3	Strecken-Zeitwertung/Strecken-Zeitwertung auf Teilstrecken.....	6
2.4	Streckenwertung.....	6
<b>3</b>	<b>Delta Schweizermeisterschaft</b>	<b>7</b>
3.1	Zielsetzung.....	7
3.2	Allgemeine Bestimmungen.....	7
3.3	Schlussrangliste (gem. A 3.1.7 – Wertung Schweizer Meisterschaft).....	7
<b>4</b>	<b>Delta Schweizer-Clubmeisterschaft</b>	<b>9</b>
4.1	Zielsetzung.....	9
4.2	Teilnahmebedingungen.....	9
4.3	Allgemeine Bestimmungen.....	9
4.4	Schlussrangliste.....	10
<b>5</b>	<b>Delta Swiss-League-Cup</b>	<b>11</b>
5.1	Zielsetzung.....	11
5.2	Teilnahmebedingungen.....	11
5.3	Allgemeine Bestimmungen.....	11
5.4	Auswertung.....	12
5.5	Schlussrangliste.....	12
<b>6</b>	<b>Delta Swiss-League-Team</b>	<b>14</b>
6.1	Zielsetzung.....	14
6.2	Allgemeine Bestimmungen.....	14
6.3	Teamchef.....	14
6.4	Teamleitung.....	15
6.5	Teamleader.....	16
6.6	Spezialisten.....	16
6.7	Piloten.....	17
6.8	Selektionen.....	17
6.9	FAI – Sportzeugen.....	17
<b>7</b>	<b>Delta Nationalmannschaft</b>	<b>18</b>
7.1	Zielsetzung.....	18
7.2	Allgemeine Bestimmungen.....	18
7.3	Selektionen.....	18
7.4	Rekursmöglichkeiten.....	19

<b>8</b>	<b>SHV-Lager Delta</b>	<b>20</b>
8.1	Nachwuchslager- und Qualifikationslager (Junior Challenge, JC) .....	20

# **1 SHV-Wettbewerbe Delta**

## **1.1 Delta Cross-Country-Cup (D/CCC)**

1.1.1 Der Cross-Country-Cup (CCC) ist ein individueller Jahreswettbewerb für SHV Mitglieder.

1.1.2 Nähere Angaben: siehe CCC Reglement (Sportreglement Teil D)

## **1.2 Delta Swiss-League-Cup (D/SLC)**

1.2.1 Der Swiss-League-Cup ist ein Jahreswettbewerb des Swiss-League-Teams. Gestartet werden kann in den Klassen 1, 2 und 5.

1.2.2 Die Teamleitung entscheidet, wo und wann was geflogen wird.

1.2.3 Für den Swiss-League-Cup werden mindestens 10 Durchgänge inkl. Schweizermeisterschaft) geplant.

1.2.4 Der Pilot mit der höchsten Gesamtpunktzahl gewinnt den Swiss-League-Cup.

Starten im Jahresdurchschnitt mehr als 8 Teilnehmer in einer Klasse, wird eine separate Rangliste geführt. Andernfalls werden alle Teilnehmer in einer Rangliste geführt, wobei je nach Klasse ein Faktor in der Wertung angewendet wird.

(Nähere Angaben siehe Kapitel B 6)

## **1.3 Delta Schweizer Clubmeisterschaft (D/SCM)**

1.3.1 Die Schweizer Clubmeisterschaft ist ein Wettbewerb, an dem alle im SHV-Register eingetragenen Clubs mit 4-köpfigen Mannschaften teilnehmen können, sofern die 'Allgemeinen Teilnahmebedingungen' der Ausschreibung erfüllt sind.

1.3.2 Jeder Club kann mit maximal 2 Mannschaften starten. (1 Damen- und 1 Herrenmannschaft), siehe Ausnahmefall Kapitel B Pkt. 5.3.3

1.3.3 Diese Veranstaltung wird für mindestens 3 Tage ausgeschrieben.

1.3.4 Der Club mit der höchsten Gesamtpunktzahl aus allen Durchgängen erwirbt den Titel 'Schweizer Delta-Clubmeister'.

(Nähere Angaben siehe Kapitel B 5)

## **1.4 Delta Schweizermeisterschaft (D/SM)**

1.4.1 Die Schweizermeisterschaft ist ein Wettbewerb, der allen Schweizer Piloten (siehe A 3.1.7) sofern die 'Allgemeinen Teilnahmebedingungen' der Ausschreibung erfüllt sind. Die Teilnehmerzahl kann limitiert werden. Als Aufnahmekriterien zählen vorangegangene Wettkämpfe. Der Veranstalter definiert die Anzahl der ausländischen Piloten, welche startberechtigt sind.

1.4.2 Diese Veranstaltung wird für mindestens 3 Tage ausgeschrieben.

1.4.3 Der Pilot mit der höchsten Gesamtpunktzahl aus allen Durchgängen erwirbt den Titel 'Delta-Schweizermeister' der jeweiligen Klasse.

(Nähere Angaben siehe Kapitel B 4)

## **1.5 Delta Akro Schweizermeisterschaft (D/SM/A)**

- 1.5.1 Die Schweizermeisterschaft ist ein Wettkampf, an dem alle Schweizer Piloten (siehe A 3.1.7) teilnehmen dürfen, sofern sie die vom Veranstalter festgelegten „Allgemeine Teilnahmebedingungen“ erfüllen. Der Veranstalter darf die Anzahl Teilnehmer begrenzen. In diesem Fall werden die Resultate früheren Wettbewerben als Aufnahmekriterien berücksichtigt. Der Veranstalter bestimmt auch die Anzahl der ausländischen Piloten, die teilnehmen dürfen.
- 1.5.2 Der Wettkampf findet über mindestens drei Tagen statt.
- 1.5.3 Der Pilot, der die höchste Gesamtpunktzahl aller Läufe erreicht, wird als „Akro Delta Schweizermeister“ erklärt.
- 1.5.4 Nähere Angaben siehe Akro Reglement (Sportreglement Teil E)

## 2 Flugaufgaben Delta

### 2.1 Allgemeine Bestimmungen (ausser CCC, Akro)

2.1.1 Folgende Wertungsarten können beim Swiss-League-Cup, der Schweizer Clubmeisterschaft und der Schweizermeisterschaft angewendet werden:

- Landewertung
- Strecken-Zeitwertung (Flug, allenfalls mit Wendepunkten zu einem Ziel)
- Streckenwertung (freie Distanz)

Grundsätzlich werden die geläufigen GAP-Formeln angewendet. Diese müssen vor jedem Wertungslauf publiziert werden.

2.1.2 Die folgende Wertungsart darf nur bei Durchgängen angewendet werden, die ausschliesslich für den Swiss-League-Cup zählen.

- Strecken-Zeitwertung auf Teilstrecken

2.1.3 Jede Flugaufgabe muss über eine Gesamtstrecke von mindestens 36 km führen.

2.1.4 Die minimale Öffnungszeit des Windows (Startfenster) muss durch den Veranstalter nachfolgender Formel berechnet werden.

Window-Öffnungszeit

$$\frac{(\text{Anzahl Piloten})}{(\text{Anzahl Startorte})} = \dots \text{ffnungszeiten in Minuten}$$

2.1.5 Der Veranstalter hat die Möglichkeit, beim Briefing folgende Bedingung für die Wertung bzw. Annulation eines Laufes bekanntzugeben: 20 % der Piloten müssen eine gewisse Minimaldistanz fliegen. Diese Minimaldistanz muss auf dem Taskboard vermerkt werden.

2.1.6 Eine Flugstrecke kann durch Wendebojen definiert und somit in einzelne Teilstrecken unterteilt werden.

2.1.7 Die Flugstrecke eines Piloten ist die Summe der korrekt und in der richtigen Reihenfolge vollendeten Teilstrecke(n) und/oder die Flugstrecke der korrekt versuchten Teilstrecke. Die Flugstrecke der unvollendeten Teilstrecke ist die Gesamtlänge der Teilstrecke abzüglich der Strecke zwischen dem Aussenlandeplatz und dem nächsten Wendepunkt oder dem Zielort, falls es sich um die letzte zu fliegende Teilstrecke handelt.

2.1.8 Der Veranstalter kann das Überfliegen einer vorbestimmten Ziellinie (z.B. Stoffband, Strasse etc.) verlangen. Als 'Überflogen' gilt, wenn die Ziellinie mit der Nase des Gleiters in vorgeschriebener Flugrichtung überflogen wird.

2.1.9 Best Pilot Position: Für die Bemessung der Flugstrecke eines Piloten, der die Flugaufgabe nicht erfüllt hatte, wird der beste mittels GPS korrekt dokumentierte Punkt genommen. Wenn ausnahmsweise nicht mittels GPS dokumentiert werden kann oder die Dokumentation unvollständig ist, gilt der Landeort.

2.1.10 Nach dem Start des ersten Teilnehmers darf eine Flugaufgabe nicht mehr verändert werden. Eine neue Flugaufgabe kann erst wieder gestellt werden, wenn alle Piloten wieder startbereit sind.

2.1.11 Falls ein Pilot eine negative Punktzahl (einschliesslich der Strafpunkte) hat, werden seine Punkte für diese Aufgabe mit Null gewertet. Minuspunkte dürfen nicht übertragen werden.

## **2.2 Landewertung**

- 2.2.1 Mit der Landewertung wird das Landen auf offiziellen Lande- und Notlandeplätzen gefördert.
- 2.2.2 Für das Erreichen von bezeichneten Landeplätzen kann vom Veranstalter ein Bonus von maximal 10 km vergeben werden. Dieser Bonus darf jedoch 20 % der Task-Strecke nicht überschreiten und muss beim Briefing bekannt gegeben werden.
- 2.2.3 Diese Wertungsart kann nur im Zusammenhang mit der reinen Streckenwertung oder der kombinierten Strecken-Zeitwertung angewendet werden.

## **2.3 Strecken-Zeitwertung/Strecken-Zeitwertung auf Teilstrecken**

- 2.3.1 Bei der Strecken-Zeitwertung werden die Strecken und die Zeiten gewertet.
- 2.3.2 Beim Zielflug ergibt die kürzeste Flugzeit während der Zeitwertung die meisten Punkte, die übrigen werden exponentiell abgewertet. Der Durchschnitt aller Flugzeiten bestimmt die Härte der Abwertung.
- 2.3.3 Je weniger Piloten das Ziel erreichen bzw. die Zeitstrecke absolvieren, desto mehr zählt die Strecke. Kommt kein Pilot ins Ziel, zählt nur noch die Strecke, ausgenommen bei der Strecken-Zeitwertung auf Teilstrecken.
- 2.3.4 Je mehr Piloten das Ziel erreichen bzw. die Zeitstrecke absolvieren, desto mehr zählt die Zeit.
- 2.3.5 Die Flugzeit kann ab einer individuellen oder einer generellen Startzeit angemessen werden, oder auch nur auf einer vorbestimmten Teilstrecke.
- 2.3.6 Die Flugzeiten werden in Stunden, Minuten und Sekunden gemessen und mathematisch gerundet.  
Die Berechnung der Punkte erfolgt nach der GAP Formel
- 2.3.7 Die Nominalwerte werden vor der Meisterschaft festgelegt und dürfen während des Wettkampfes nicht mehr verändert werden. Das gleiche gilt für den early-bird Bonus.

## **2.4 Streckenwertung**

- 2.4.1 Bei der Streckenwertung werden nur die Strecken, nicht aber die Zeiten gewertet.
- 2.4.2 Es sind sowohl offene wie auch durch ein Ziel bestimmte Strecken möglich.
- 2.4.3 Die nach oben offene Strecke kann auch durch Wendebojen definiert werden.
- 2.4.4 Die Berechnung der Punkte erfolgt nach der folgenden Formel: Siehe Anhang L

## **3 Delta Schweizermeisterschaft**

### **3.1 Zielsetzung**

- 3.1.1 Die Schweizermeisterschaft ist ein Wettbewerb, der Schweizer Piloten, solchen mit einer gültigen C-Aufenthaltsbewilligung und einer limitierten Anzahl an ausländischen Piloten (für die Openwertung) offensteht.
- 3.1.2 Die Schweizermeisterschaft ist der bedeutendste und grösste Wettbewerb des SHVs und somit sehr wichtig für die Public Relations des Deltasports.
- 3.1.3 Für den Erfahrungsaustausch und die Kontaktpflege unter den einzelnen Piloten ist die Schweizermeisterschaft ein idealer Ort.

### **3.2 Allgemeine Bestimmungen**

- 3.2.1 Es sind Schweizer Piloten (siehe A 3.1.7) und eine limitierte Anzahl ausländische Piloten (für die Openwertung) teilnahmeberechtigt, sofern sie die „Allgemeinen Teilnahmebedingungen“ der Ausschreibung erfüllen.
- 3.2.2 Bei den Geräten der FAI Klasse 1 wird das Punkteergebnis mit dem dazugehörigen Handicap-Faktor multipliziert.
  - Hängegleiter mit Turm Faktor 1.15
  - Hängegleiter ohne Turm Faktor 1.0Starten in einer Klasse weniger als 5 Teilnehmer, werden diese innerhalb der Rangliste der Klasse 1 geführt, wobei für die Klasse 5 ein Faktor von 0.9 angewendet wird.
- 3.2.3 Der Veranstalter bildet vor dem Wettbewerbsbeginn eine 3-köpfige Jury, die sich entgegen Artikel A 1.5.1 wie folgt zusammensetzt:
  - Vertreter des Organisationskomitees
  - Delegierter des SHVs
  - Teamchef des Swiss-League-Teams oder ein Mitglied der Teamleitung
- 3.2.4 Die maximal erreichte Punktzahl eines Piloten in der Schweizer Rangliste aus allen Läufen zusammen muss mindestens 800 Punkte ergeben. Ist dies nicht der Fall, wird der Titel „Schweizer Meister“ in der entsprechenden Wertung nicht vergeben, wobei 3.2.5 zur Anwendung kommen kann.
- 3.2.5 Die Veranstaltung wird für mindestens 3 Tage ausgeschrieben. Ist ein Verschiebedatum (mind. 2 Tage) oder Ersatzdatum vorgesehen, so muss dieses Datum ebenfalls schon bei der Ausschreibung bekannt sein. Am Ersatzdatum wird der Anlass neu angesetzt.
- 3.2.6 Die Meisterschaft wird nur dann angesagt, wenn laut Wettervorhersage mit grosser Wahrscheinlichkeit mindestens zwei Läufe durchgeführt werden können. Ist als Verschiebe- oder Ersatzdatum ein offizielles Ligafliegen ausgeschrieben, ist dieser Punkt nicht relevant.

### **3.3 Schlussrangliste (gem. A 3.1.7 – Wertung Schweizer Meisterschaft)**

- 3.3.1 In die Schlussranglisten werden alle Resultate von allen Piloten der jeweiligen Klasse übernommen.  
Nehmen innerhalb einer Klasse weniger als 8 Piloten teil, wird diese Klasse mit dem entsprechenden Faktor innerhalb der Klasse 1 geführt.

- 3.3.2 Für die Schweizermeisterschaften werden Auszüge aus der Open Rangliste erstellt, die nur Schweizer (gemäss A 3.1.7) enthalten. Der Pilot mit der höchsten Gesamtpunktzahl in der Schweizer-Schlussrangliste erwirbt den Titel 'Delta-Schweizermeister' der jeweiligen Klasse.  
Dieser Titel kann pro Klasse vergeben werden, sofern innerhalb der Klasse mindestens 5 Piloten teilnehmen.
- 3.3.3 Bei mindestens 5 teilnehmenden Pilotinnen (gem. A 3.1.7) wird zusätzlich eine separate Damenrangliste erstellt und somit der Titel 'Delta-Schweizermeisterin' verliehen.  
Wird der Wettbewerb gleichzeitig als Open geführt, erstellt der Organisator eine Rangliste mit der Openwertung und eine Rangliste „Schweizer Meisterschaft“ nach den vorangehenden Prinzipien.



## **4 Delta Schweizer-Clubmeisterschaft**

### **4.1 Zielsetzung**

- 4.1.1 Die Schweizer Clubmeisterschaft ist ein Wettbewerb, an dem alle im SHV-Register eingetragenen Clubs mit 4-köpfigen Mannschaften teilnehmen können.
- 4.1.2 Diese Meisterschaft fördert nicht nur den Teamgeist, sondern ist zugleich ein gutes Training für das Mannschaftsfliegen. Die Piloten sind in der Mannschaft gezwungen, miteinander und nicht gegeneinander zu fliegen. Diese Taktik oder diese Art zu fliegen ist bei einigen internationalen Wettbewerben üblich.
- 4.1.3 Für die Kontaktpflege unter den einzelnen Clubs ist die Schweizer Clubmeisterschaft ein idealer Ort.
- 4.1.4 Da diese Veranstaltung offen für alle ist, bietet das vielen Piloten eine gute Möglichkeit einmal Wettbewerbsluft zu schnuppern. Schon mancher Pilot ist via Schweizer Clubmeisterschaft zum ambitionierten Wettbewerbspiloten geworden, was beweist, dass auch diese Veranstaltung zur Sportförderung beiträgt.

### **4.2 Teilnahmebedingungen**

- 4.2.1 Die Teilnahme steht allen im SHV-Register eingetragenen Clubs offen, sofern sie die 'Allgemeinen Teilnahmebedingungen' der Ausschreibung erfüllen.
- 4.2.2 Alle Piloten müssen die 'Allgemeinen Teilnahmebedingungen' für SHV-Sportveranstaltungen erfüllen (siehe Artikel A 3.1).
- 4.2.3 Piloten müssen mit der Anmeldung für die Meisterschaft mitteilen für welchen Club sie starten. Nach der Anmeldung kann der Club nicht mehr gewechselt werden. Diese Regelung gilt ausschliesslich für männliche Teilnehmer.
- 4.2.4 An der Delta Schweizer-Clubmeisterschaft wird es nur eine Kategorie geben. Alle Klassen starten gemischt und faktorisiert in der gleichen Gruppe. Die Faktoren lauten: Delta mit Turm: 1.1, Delta ohne Turm: 1.0 und Starrflügler: 0.9

### **4.3 Allgemeine Bestimmungen**

- 4.3.1 Eine Mannschaft besteht aus maximal 4 Piloten.
- 4.3.2 Jeder Club kann mit maximal 2 Mannschaften starten. (Eine Herren- und eine Damenmannschaft)
- 4.3.3 Sind nach Ablauf der offiziellen Anmeldefrist noch freie Startplätze vorhanden, besteht für die Clubs die Möglichkeit zur Nachmeldung einer 2. Herrenmannschaft. Die Vergabe der restlichen Startplätze erfolgt entsprechend der Reihenfolge der Anmeldungseingänge beim SHV.
- 4.3.4 Falls zu viele Mannschaften angemeldet sind, werden die Startplätze wie folgt vergeben:
  - Der Veranstalter
  - 2 Wildcards des Veranstalters
  - 1/3 der restlichen Plätze aufgrund sportlicher Kriterien
  - 1/3 aufgrund von Veranstaltungsleistungen der Clubs für SHV oder FAI
  - 1/3 aufgrund des Loses mit Vorrang für Clubs, welche an der letzten Meisterschaft abgelehnt wurden

- 4.3.5 Das Auswechseln von Piloten zwischen den einzelnen Durchgängen ist erlaubt, muss aber dem Veranstalter vor dem Durchgang gemeldet werden.
- 4.3.6 Jeder Pilot darf während der ganzen Meisterschaft nur für eine Mannschaft starten.
- 4.3.7 Der Veranstalter bildet vor dem Wettbewerbsbeginn eine 3-köpfige Jury, die sich wie folgt zusammensetzt:
- Vertreter des Organisationskomitees
  - Delegierter des SHVs
  - Vertreter der teilnehmenden Piloten
- 4.3.8 Die maximal erreichte Punktzahl eines Piloten aus allen Läufen muss zusammen mindestens 800 Punkte ergeben. Ist dies nicht der Fall, wird der Titel Schweizer Delta-Clubmeister nicht vergeben.
- 4.3.9 Die Veranstaltung wird für mindestens 3 Tage ausgeschrieben. Ist ein Verschiebedatum vorgesehen, so muss dieses Datum ebenfalls schon bei der Ausschreibung bekannt sein.
- 4.3.10 Die Meisterschaft wird nur dann angesagt, wenn laut Wettervorhersage mit großer Wahrscheinlichkeit mindestens zwei Läufe durchgeführt werden können.

## **4.4 Schlussrangliste**

- 4.4.1 Bei der Clubmeisterschaft werden 2 Ranglisten erstellt.

Einzelwertung:

- Einzelranglisten werden nicht publiziert, sondern nur während der Complaintzeit zur einfacheren Kontrolle der einzelnen Resultate aufgehängt. Endranglisten der Einzelwertung werden weder rausgegeben noch publiziert.

Clubwertung:

- In die Schlussrangliste werden bei jedem Durchgang die 3 besten Resultate jeder Mannschaft übernommen.

Der Club mit der höchsten Gesamtpunktzahl in der Schlussrangliste erwirbt den Titel 'Schweizer Delta-Clubmeister'

- 4.4.2 Bei mindestens 5 teilnehmenden Damenmannschaften werden zusätzlich 2 separate Damenranglisten (Einzelwertung und Clubwertung) erstellt und somit der Titel 'Schweizer Delta-Clubmeister der Damen' verliehen.

## **5 Delta Swiss-League-Cup**

### **5.1 Zielsetzung**

- 5.1.1 Der Swiss-League-Cup ist ein Jahreswettbewerb des Swiss-League-Teams.
- 5.1.2 Er dient der Förderung und Weiterbildung der Swiss-League-Piloten und zugleich der Selektion der erfolgversprechendsten Piloten in die Schweizer Delta Nationalmannschaft.
- 5.1.3 Ziel des Swiss-League-Cups ist der Aufbau einer breiten Spitze international erfahrener Wettbewerbspiloten.

### **5.2 Teilnahmebedingungen**

- 5.2.1 Es sind alle Piloten teilnahmeberechtigt, die die 'Allgemeinen Teilnahmebedingungen' für SHV-Sportveranstaltungen erfüllen (Siehe Artikel A 3.1) und Mitglied des Swiss-League-Teams sind.
- 5.2.2 Der Teamchef kann Gastpiloten zulassen. Interessenten müssen ihre Teilnahme gesuche an den Teamchef stellen und ebenfalls die 'Allgemeinen Teilnahmebedingungen' für SHV-Sportveranstaltungen erfüllen.
- 5.2.3 Im Rahmen des Swiss League Cups können Piloten mit Geräten der Klasse 1 und 5 teilnehmen. Starten im Jahresdurchschnitt pro Lauf mindestens 5 Piloten der jeweiligen Klasse, erstellt die Teamleitung eine Rangliste pro Klasse. Ansonsten wird eine gemeinsame Rangliste unter Anwendung der folgenden Faktoren erstellt:
  - FAI Klasse 1 – Faktor 1.0
  - FAI Klasse 5 – Faktor 0.9.

### **5.3 Allgemeine Bestimmungen**

- 5.3.1 Für den Swiss-League-Cup werden mindestens 10 Durchgänge (inkl. Schweizermeisterschaft) geplant.
- 5.3.2 Für die Organisation und die Durchführung dieser Wettbewerbe ist die Teamleitung des Swiss-League-Teams verantwortlich. Sie entscheidet also, wo und wann was geflogen wird.
- 5.3.3 Die Teamleitung kann andere Meisterschaften und Cups im Voraus bestimmen, die zum Swiss-League-Cup gezählt werden. Das gilt jedoch nur, wenn das ganze Swiss-League-Team startberechtigt ist.
- 5.3.4 Bei Wettbewerben, wie Cups und Meisterschaften, die nicht durch die Swiss-League-Teamleitung organisiert werden, wird pro Durchgang eine eigene Rangliste erstellt, die nur Piloten des Swiss-League-Teams enthält, da für den Swiss-League-Cup alle Durchgänge einzeln gewertet werden müssen.
- 5.3.5 Sämtliche Wettbewerbe des Swiss-League-Cups werden spätestens ab 19.00 Uhr des Vortages angekündigt.
- 5.3.6 Fällt ein Wettbewerb aus, liegt es im Ermessen der Teamleitung des Swiss-League-Teams einen Ersatz zu bestimmen.
- 5.3.7 Die Swiss-League-Teamleitung kann zu Beginn der Saison, im Hinblick auf eine bevorstehende Europa- oder Weltmeisterschaft, die Flugbewertungsmethoden und Formeln aus dem Kapitel B 2 denjenigen der EM oder WM anpassen, sofern sie

genau bekannt sind und schriftlich vorliegen. In diesem Fall gelten diese Regeln für die ganze Saison.

- 5.3.8 Der Teamchef kann bei Reglementsverletzungen und/oder unsportlichem Verhalten Sanktionen vornehmen.

## 5.4 Auswertung

- 5.4.1 Für die Auswertung der Resultate ist die Swiss-League-Teamleitung verantwortlich.
- 5.4.2 Die einzelnen Flüge werden mit dem Computer ausgewertet, was die Berechnung der Flugstrecken anhand der Koordinaten der einzelnen Flugorte bedingt. Die Koordinaten des Landeplatzes sind von jedem einzelnen Piloten selbst im Auswertungsbüro der Teamleitung anhand der dort aufliegenden Karten in der Lande- und Kontrollliste einzutragen. Piloten, die die Aufgabe erfüllt haben und im Ziel gelandet sind, tragen in der Liste statt den Landeplatz-Koordinaten den Ausdruck 'Goal' oder 'Ziel' ein.

## 5.5 Schlussrangliste

- 5.5.1 In der Schlussrangliste soll der Pilot, welcher konstant die besten Leistungen erbracht hat zuoberst stehen. Jeder kann einmal einen schlechten Tag haben, weshalb ab dem 6. Lauf Streichresultate zur Anwendung kommen.
- 5.5.2 Die Teamleitung (Spezialisten) des Swiss-League-Teams erstellt auf Ende Saison (Stichtag 30. September) eine Schlussrangliste aller Klassen in denen im Durchschnitt mindestens 5 Piloten teilgenommen haben.
- 5.5.3 Sie setzt sich aus allen Resultaten des Swiss-League-Cups unter Berücksichtigung der Streichresultate jedes Swiss-League-Piloten zusammen. Die Anzahl Streichresultate ist abhängig von der Anzahl Durchgängen, mit mind. Einer 700er Wertung, die für den Swiss-League-Cup gewertet werden.

Durchgänge mit mind. 700er Wertung	Streichresultate
0 – 5	0
6 – 9	1
10+	2

700er Wertung: der Sieger hat mindestens 700 Punkte erreicht.

- 5.5.4 Gestrichen werden die schlechtesten Läufe beim Erstellen der Schlussrangliste. Dabei werden die schlechtesten Resultate gestrichen, ungeachtet ob das Resultat ein aus Pt. 7.5.5, 7.5.8 Errechnetes ist oder ein 0er ist.
- 5.5.5 Piloten, die während der Saison aufhören wollen oder müssen, scheiden erst nach dem 30. September definitiv aus dem Swiss-League-Team aus. Sie werden somit weiter in der Rangliste geführt und figurieren darum auch in der Schlussrangliste.
- 5.5.6 Swiss-League-Piloten, die an einem Wettbewerb des Swiss-League-Cups nicht teilnehmen können, weil sie von der Teamleitung an eine andere Veranstaltung delegiert worden sind, können als Ersatz die Resultate dieser Veranstaltung, umgerechnet, bzw. interpoliert nach den (eventuell verschiedenen) Wertungen der zu dieser Zeit geflogenen Durchgängen des Swiss-League-Cups, übernehmen.
- 5.5.7 Die Punkte werden gemäss der Swiss-League-Formel berechnet. Damit wird erreicht, dass die Leistung des Piloten gemäss der Klassierung im entsprechenden Wettbewerb honoriert wird, dass er 1000 Punkte erreichen kann und dass er nicht

weniger Punkte bekommt, als wenn er die entsprechenden Durchgänge im Swiss-League-Cup mitgeflogen wäre.

- 5.5.8 Können an einer solchen Veranstaltung überhaupt keine Durchgänge geflogen werden, so werden diesem Piloten für die fehlenden Flüge Punkte gutgeschrieben, die sich wie folgt berechnen:

$$P = \frac{(Total\ Punkte\ des\ League - Durchgangs)}{(Anzahl\ teilnehmender\ Piloten\ des\ Durchgangs)}$$

- 5.5.9 Bei Absenz eines Piloten, werden ihm für maximal einen Durchgang Punkte gutgeschrieben, die sich wie folgt berechnen:

$$P = \frac{1 (Total\ Punkte\ des\ League - Durchgangs)}{2 (Anzahl\ teilnehmender\ Piloten\ des\ Durchgangs)}$$

- 5.5.10 Die Resultate der punktemässig schwächsten Durchgänge jedes Piloten, werden erst nach der Gutschrift von Punkten wegen der Teilnahme an einer anderen Veranstaltung als Streichresultate gewertet.
- 5.5.11 Die Piloten mit der höchsten Gesamtpunktzahl in der Schlussrangliste FAI Klasse 1 und 5 gewinnen den 'Swiss-League-Cup'.

## **6 Delta Swiss-League-Team**

### **6.1 Zielsetzung**

- 6.1.1 Ziel und Aufgabe des Swiss-League-Teams ist die Förderung und Weiterbildung seiner Piloten für eine homogene, leistungskonstante Schweizer Delta-Nationalmannschaft.
- 6.1.2 Ein weiteres nicht unwesentliches Ziel des Swiss-League-Teams ist das Erreichen und/oder Erhalten einer guten Vorbildfunktion gegenüber anderen Piloten durch ausgezeichnete fliegerische Leistungen, kameradschaftliches Verhalten, anständiges Auftreten und eine richtige Einstellung zum Delta-Sport.
- 6.1.3 Beim Aufbau und/oder Erhalt eines positiven Images des Hängegleiter-Sports in der Öffentlichkeit und dessen Akzeptanz (Etablierung des Hängegleiter-Sports) wird der SHV durch das Swiss-League-Team aktiv unterstützt.
- 6.1.4 Das Swiss-League-Team sollte eine Art Quelle für Leiter von Weiterbildungs- und Nachwuchskursen sein, damit andere Piloten und 'Jungpiloten' vom Können und den Erfahrungen dieser 'Spitzenpiloten' profitieren können.

### **6.2 Allgemeine Bestimmungen**

- 6.2.1 Das Swiss-League-Team untersteht direkt dem SHV-Vorstand und wird von der Teamleitung geführt und organisiert.
- 6.2.2 Der Pilotenbestand des Swiss-League-Teams beträgt maximal 30.
- 6.2.3 Der Beitrag für die Mitgliedschaft im Swiss-League-Team ist anfangs Saison an den SHV zu entrichten. Über die Höhe des Betrags entscheidet der SHV-Vorstand.
- 6.2.4 Das Swiss-League-Team wird materiell und finanziell durch den SHV und allfällige Sponsoren unterstützt.
- 6.2.5 Das Swiss-League-Team ist gegenüber dem SHV verpflichtet, an Sponsorveranstaltungen teilzunehmen.
- 6.2.6 Piloten, die von der Teamleitung an einen Wettbewerb delegiert werden, ordnen ihre privaten Sponsoringinteressen jenen des SHVs unter, soweit dies zumutbar ist.
- 6.2.7 Das Trainingsvolumen für Mitglieder des Swiss-League-Teams umfasst nicht nur praxisbezogene Flugwettbewerbe, sondern auch:
  - Flugausbildung, Flugtraining
  - Flugtaktik/Zusammenarbeit
  - Theorie (Meteo, Routenwahl, Funk etc.)
  - Konditionstraining (physisch/psychisch)
  - etc.
- 6.2.8 Zusätzlich zum Nachwuchslager führt das Swiss-League-Team für interessierte Piloten kostenpflichtige Weiterbildungs- und Ausbildungsveranstaltungen (Streckenflugtraining, Meteo etc.) durch.

### **6.3 Teamchef**

- 6.3.1 Der Teamchef wird durch den SHV-Vorstand bestimmt und ist diesem unterstellt.
- 6.3.2 Die Mitglieder des Swiss-League-Teams können mit einer 2/3 Mehrheit einen Misstrauensantrag beim SHV-Vorstand einreichen.

6.3.3 Der Teamchef wird finanziell entschädigt.

6.3.4 Der Teamchef

- untersteht dem SHV-Vorstand.
- ist für das Erreichen der gesteckten Ziele und die Einhaltung der Richtlinien und Reglemente verantwortlich.
- führt das Swiss-League-Team.
- repräsentiert das Swiss-League-Team gegen aussen.
- ist verantwortlich für die gesamte Geschäftsführung.
- genehmigt den Personal- und den Mitteleinsatz.
- legt Trainingsumfang, -methodik und -richtlinien fest.
- organisiert das Nachwuchslager.
- entscheidet, welche der angemeldeten Piloten er für das Nachwuchslager anbietet.
- bestimmt 'Jungpiloten' aus dem Nachwuchslager, die er für das Swiss-League-Team anbietet.
- ist zuständig für die Einladung von Gastpiloten.
- trifft die Selektionsentscheide gemeinsam mit dem Teamleader und der Teamleitung.
- legt Taktik und Verhalten bei Wettbewerben vorgängig mit dem Teamleader fest.
- kündigt sämtliche Wettbewerbe des Swiss-League-Cups ab 19 Uhr des Vortages auf seinem Telefonbeantworter an.
- entscheidet, ob eine Entschuldigung für eine Absenz akzeptiert wird.
- erlässt Sanktionen bei Verstössen und unsportlichem Verhalten.
- kann Jurymitglied bei der Schweizermeisterschaft sein.

## 6.4 Teamleitung

6.4.1 Die Teamleitung besteht aus dem Teamchef und 2-5 zusätzlichen Personen, die vom Teamchef ausgewählt und jeweils nach Abschluss der alten Saison (Stichtag 30. September) von mindestens der Hälfte der Piloten des Swiss-League-Teams für die nächste Saison bestätigt werden müssen.

6.4.2 Mindestens 2 Personen müssen aktive oder ehemalige Swiss-League-Piloten sein. 'Ehemalige' dürfen nicht länger als 5 Jahre nicht mehr Mitglied des Swiss-League-Teams sein.

6.4.3 Mindestens 1 Mitglied der Teamleitung ist alle 3 Jahre zu ersetzen.

6.4.4 Im Falle eines stetigen Konflikts ist der Teamchef autorisiert, ein Mitglied aus der Teamleitung auszuschliessen und durch ein Neumitglied zu ersetzen.

6.4.5 2/3 der Piloten des Swiss-League-Teams können einen Misstrauensantrag gegenüber einem Mitglied der Teamleitung beim Teamchef einreichen.

6.4.6 Die Teamleitung wird finanziell entschädigt.

6.4.7 Die Teamleitung

- untersteht dem Teamchef.
- übernimmt logistische und administrative Tätigkeiten gemäss dem Auftrag des Teamchefs.
- legt den Personal- und den Mitteleinsatz fest.
- übernimmt oder koordiniert/veranlasst die logistische Organisation/Betreuung aller Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Swiss-League-Team. Aktive Swiss-League-Piloten dürfen nicht abstimmen.

- organisiert und führt alle Wettbewerbe durch, die zum Swiss-League-Cup zählen mit Ausnahme von Meisterschaften und Cups, die von anderen Veranstaltern organisiert werden.
- kann für einen ausgefallenen Durchgang des Swiss-League-Cups einen Ersatz bestimmen.
- berät den Teamchef und den Teamleader bei den Selektionsentscheiden.
- berät den Teamchef bei der Festlegung des Trainings.
- passt die Flugbewertungsmethoden und Formeln aus dem Kapitel B2 denen von bevorstehenden Europa- oder Weltmeisterschaften an, sofern sie bekannt sind und schriftlich vorliegen.
- verwaltet das Material des Swiss-League-Teams.
- entscheidet, wer ins Swiss-League-Team aufgenommen wird.

## **6.5 Teamleader**

6.5.1 Der Teamleader ist der Chef einer Piloten-Delegation des Swiss-League-Teams bei einem internationalen Wettbewerb.

6.5.2 Der Teamleader wird finanziell entschädigt.

6.5.3 Der Teamleader (Allgemein)

- untersteht dem Teamchef
- ist verantwortlich für den Einsatz der jeweiligen finanziellen Mittel.
- betreut die eingesetzten Piloten.
- bestimmt an Wettbewerben (im Rahmen der Abstimmung mit dem Teamchef) Taktik und Verhalten und den Einsatz der Piloten.
- entscheidet über alle übrigen Wettbewerbsbedingungen. (gemeinsame Unterkunft ja/nein, Nachruhe, Briefing, Debriefing etc.)
- entscheidet gemeinsam mit dem Teamchef und der Teamleitung über Selektionen.
- führt Briefings/Debriefings durch.
- veranlasst Zusatztrainings vor/während Wettbewerben.
- koordiniert die logistischen Aktivitäten/Bedürfnisse.
- vertritt das Team bei der Wettbewerbsleitung.
- ist verantwortlich für den Einsatz der jeweiligen finanziellen Mittel.
- erstattet schriftlichen Bericht über den Wettbewerbseinsatz z.H. des Teamchefs und des SHV-Vorstands.
- Teamchef und Teamleader können eine Person sein

## **6.6 Spezialisten**

6.6.1 Als Spezialisten gelten Helfer (Swiss-League-Piloten, oder ausserhalb des Swiss-League-Teams stehende Personen), die genau abgegrenzte Aufgaben im Auftrag des Teamchefs wahrnehmen.

6.6.2 Die Koordination der Spezialistenleistung kann vom Teamchef auf die Teamleitung übertragen werden.

6.6.3 Die Spezialisten werden finanziell entschädigt. Einzelaufgaben sind ehrenamtlich.

6.6.4 Als Spezialistenaufgaben gelten zum Beispiel:

- Ranglistenführung
- Fluggebietsvorbereitung (logistische Vorbereitungsaufgaben für die einzelnen Durchgänge des Swiss-League-Cups und anderer Wettbewerbe)



- Task-Setting
- Helfer bei Nachwuchslagern
- Diverse administrative/logistische Aufgaben

## **6.7 Piloten**

- 6.7.1 Die Mitglieder des Kaders des Swiss-League-Teams werden in Abhängigkeit von den erbrachten Leistungen finanziell entschädigt.
- 6.7.2 Die Piloten des Swiss-League-Teams verpflichten sich
- die Richtlinien und Reglemente des Swiss-League-Teams und des SHVs einzuhalten und deren Interessen zu wahren.

## **6.8 Selektionen**

- 6.8.1 Für sämtliche Selektionen ist der Teamchef nach Absprache mit der Teamleitung und dem Teamleader zuständig.
- 6.8.2 Bei Selektionsentscheiden können Teamchef, Teamleitungsmitglieder und Teamleader nicht für sich selbst stimmen.
- 6.8.3 Piloten die Ende Saison (Stichtag 30. September) ins Swiss-League-Team aufgenommen werden:
- Wer im laufenden Jahr den Swiss-League-Cup mitgeflogen ist und am Stichtag unter den ersten 30 Piloten rangiert ist.
- 6.8.4 Gesuche um Aufnahme ins Swiss League Team sind an den Teamchef des Swiss League Teams oder bei der SHV-Geschäftsstelle zu stellen. Pflicht zur Aufnahme ist das Beantragen einer FAI-Sportlizenz.
- 6.8.5 Als Entscheidungshilfe bei sämtlichen Selektionen führt die Teamleitung eine Liste namens 'Selektionsgrundlagen'. Diese Liste beinhaltet eine am Selektionszeitpunkt gültige Rangliste der letzten 8 Ligaläufe, wobei das schlechteste Resultat gestrichen wird. Die Rangliste kann Läufe über mehrere Jahre hinweg beinhalten. Für die Zugehörigkeit in die Nationalmannschaft sind massgebend:
- die aktuellen fliegerischen Leistungen
  - die Platzierung in der Liste 'Selektionsgrundlagen'
  - die Kontinuität (Leistungen Vorjahre, Platzierungskontinuität etc.)
  - die Teamfähigkeit
  - die Teamfunktion
  - das Nachwuchspotential

## **6.9 FAI – Sportzeugen**

- 6.9.1 Piloten der Liga A und A+ erhalten mit der Selektionierung die Unterlagen für FAI Sportzeugen und stellen sich, wenn nötig als FAI Sportzeuge zur Verfügung. Der Pilot verpflichtet sich somit die erhaltenen Unterlagen zu lesen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten nachzukommen.

## **7 Delta Nationalmannschaft**

### **7.1 Zielsetzung**

- 7.1.1 Ziel der Schweizer Nationalmannschaft ist die Zugehörigkeit zu den besten Delta-Nationen der Welt.
- 7.1.2 Die Nationalmannschaft sollte ein gut harmonierendes Team von international erfahrenen Wettbewerbspiloten sein.
- 7.1.3 Gegen aussen, vor allem bei Wettbewerben, muss dieses Team als geschlossene Mannschaft und nicht als eine Gruppe von Individualisten auftreten.
- 7.1.4 Ein weiteres nicht unwesentliches Ziel der Nationalmannschaft ist das Erreichen und/oder Erhalten einer guten Vorbildfunktion gegenüber anderen Piloten durch ausgezeichnete fliegerische Leistungen, kameradschaftliches Verhalten, anständiges Auftreten und eine richtige Einstellung zum Delta-Sport.
- 7.1.5 Beim Aufbau und/oder Erhalt eines positiven Images des Hängegleiter-Sports in der Öffentlichkeit und dessen Akzeptanz (Etablierung des Hängegleiter-Sports) wird der SHV durch die Nationalmannschaft aktiv unterstützt.
- 7.1.6 Die Nationalmannschaft sollte eine Art Quelle für Leiter von Weiterbildungs- und Nachwuchskursen sein, damit andere Piloten und 'Jungpiloten' vom Können und den Erfahrungen dieser 'Spitzenpiloten' profitieren können.

### **7.2 Allgemeine Bestimmungen**

- 7.2.1 Die Nationalmannschaft untersteht direkt dem SHV-Vorstand und wird von der Teamleitung des Swiss-League-Teams geführt und organisiert.
- 7.2.2 Die Nationalmannschaft setzt sich aus Piloten des Swiss-League-Teams zusammen.
- 7.2.3 Es können nur Schweizer Piloten gemäss A 3.1.3 Mitglied der Nationalmannschaft sein.
- 7.2.4 Die Mitgliedschaft in der Nationalmannschaft ist für die Piloten kostenlos.
- 7.2.5 Die Nationalmannschaft wird materiell und finanziell durch den SHV und allfällige Sponsoren unterstützt.
- 7.2.6 Jedes Mitglied kann mit dem Titel 'Mitglied der Schweizer-Delta-Nationalmannschaft' Werbung betreiben.
- 7.2.7 Piloten der Nationalmannschaft, die von der Teamleitung an einen Wettbewerb delegiert werden, ordnen ihre privaten Sponsoringinteressen jenen des SHVs unter, soweit dies zumutbar ist.
- 7.2.8 Die Nationalmannschaft ist gegenüber dem SHV verpflichtet, an Sponsorveranstaltungen teilzunehmen.

### **7.3 Selektionen**

- 7.3.1 Für sämtliche Selektionen ist der Teamchef nach Absprache mit der Teamleitung und dem Teamleader zuständig.
- 7.3.2 Bei Selektionsentscheiden können Teamchef, Teamleitungsmitglieder und Teamleader nicht für sich selbst stimmen.

- 7.3.3 Die Teamleitung selektioniert innerhalb des Swiss-League-Teams die erfolgversprechendsten Piloten für die Nationalmannschaft und delegiert sie dann an internationale Wettbewerbe und an FAI-Veranstaltungen, wie Europa- und Weltmeisterschaften.
- 7.3.4 Für die Selektion in die Nationalmannschaft ist nicht nur der Zugehörigkeitswunsch massgebend, sondern auch:
- die aktuellen fliegerischen Leistungen
  - die Platzierung in der Liste 'Selektionsgrundlagen'
  - die Kontinuität (Leistungen Vorjahre, Platzierungskontinuität etc.)
  - die Teamfähigkeit
  - die Teamfunktion
  - das Nachwuchspotential
- 7.3.5 Piloten, die für einen internationalen Wettbewerb, oder für eine FAI-Veranstaltung, wie Europa- und Weltmeisterschaften, selektioniert werden, sind nur während der entsprechenden Veranstaltung Mitglied der Nationalmannschaft. Die Nationalmannschaft wird immer für jeden Wettbewerb neu zusammengestellt.
- 7.3.6 Die Selektionen müssen jeweils spätestens 4 Wochen vor dem betreffenden Wettbewerb abgeschlossen sein.

## **7.4 Rekursmöglichkeiten**

- 7.4.1 Jeder teilnehmende Pilot hat die Möglichkeit, gegen einen eigenen Bewertungsnachteil oder gegen einen Bewertungsvorteil eines anderen Mitbewerbers, sowie gegen Selektionen, Sanktionen und Entscheide des Teamchefs, des Teamleaders oder der Teamleitung, innerhalb von 20 Tagen nach deren Veröffentlichung, bzw. Bekanntgabe, beim Teamchef schriftlich Protest einzulegen.
- 7.4.2 Die Protestgebühr, die innerhalb der Rekursfrist an das SHV-Sekretariat bezahlt werden muss, beträgt Fr. 100.-- und wird bei der Gutheissung des Protests zurückbezahlt.
- 7.4.3 Die Rekursinstanz setzt sich wie folgt zusammen:
- einem Vorstandsmitglied des SHVs
  - zwei nicht betroffenen, fallweise durch das Los gewählten Piloten des Swiss-League-Teams
  - dem Teamchef, oder bei Beschwerden gegen den Teamchef einem Mitglied der Teamleitung
- Ihre Entscheide sind endgültig.
- 7.4.4 Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

## **8 SHV-Lager Delta**

### **8.1 Nachwuchslager- und Qualifikationslager (Junior Challenge, JC)**

- 8.1.1 Ziel des Nachwuchslagers ist die Förderung von talentierten 'Jungpiloten'. Andererseits sollen einige Tage des Junior Challenge (JC) als Wettbewerb gewertet werden und die Resultate dem Selektionschef eine Entscheidungshilfe für die Selektion ins Swiss-League-Team sein. Ausserdem soll das Junior Challenge die Piloten auf Wettbewerbe und den Betrieb im Swiss-League-Team vorbereiten.
- 8.1.2 Die Teilnehmerzahl beträgt rund 15 Piloten. Bei Bedarf wird das Junior Challenge 1-2-mal jährlich durchgeführt und dauert 5 Tage.
- 8.1.3 Geleitet wird das Junior Challenge von qualifizierten Piloten, die der Teamchef in Zusammenarbeit mit der Teamleitung sucht und bestimmt. Es liegt im Ermessen der Leiter, nach Absprache mit dem Teamchef, weiteres Hilfspersonal sowie Fachkräfte hinzuzuziehen bzw. einzuladen.
- 8.1.4 Interessierte Piloten können sich, wenn sie die 'Allgemeinen Teilnahmebedingungen' (Artikel A 3.1.2) erfüllen und mindestens 200 Delta-Höhenflüge absolviert haben, beim Teamchef anmelden. Piloten mit Erfahrung in den Bereichen Streckenflüge, Sicherheitstrainings oder Wettbewerbe, haben bessere Chancen berücksichtigt zu werden.
- 8.1.5 Der Teamchef des Swiss-League-Team entscheidet zusammen mit der Teamleitung, welche der angemeldeten Piloten für das Junior Challenge aufgeboden werden.
- 8.1.6 Alle aufgebodenen Piloten müssen ernsthaftes Interesse am Wettkampf bekunden und sich bereit erklären, dass sie bei einer allfälligen Qualifikation ins Swiss-League-Team deren Verpflichtungen übernehmen.
- 8.1.7 Die Teilnahme des Junior Challenge ist für die teilnehmenden Piloten kostenlos. Unterkunft, Verpflegung und Fahrspesen gehen teilweise zu Lasten des Teilnehmers.