



# Swiss League Cup

## Local Regulations 2009

**Ergänzend zum Sportreglement gilt bis auf weiteres folgendes:**

### 1 Durchführung

Im Zentrum der Schweiz, wenn wahrscheinlich ein guter Lauf, in der ganzen Schweiz und Grenzgebieten, wenn wahrscheinlich zwei Läufe durchgeführt werden können. Mehrtägige Ligafliegen können auch im Ausland durchgeführt werden, wobei Fahraufwand und wahrscheinlicher (Flug-) Ertrag in vernünftigem Verhältnis bleiben sollen.

### 2 Bekanntmachung

Wenn möglich wird Ort und Zeit des Treffpunktes zwei Tage vor dem Ligafliegen (z.B. Donnerstag für Samstag) ab 18.00 Uhr auf der Homepage und ev. per e-mail und SMS bekannt gegeben. Bei unsicheren Wetterverhältnissen kann der Zeitpunkt der Ansage bis um **18.00** Uhr des Vortages verschoben werden.

„**Notfallszenario**“: Sollten die Infos nicht publiziert werden, so wird folgendermassen vorgegangen:

- 1) Auftreten eines Problems
- 2) Pilot versucht zuerst selber den Verantwortlichen zu erreichen
- 3) Pilot versucht ein Kommissionsmitglied zu erreichen (siehe [www.swissleague.ch](http://www.swissleague.ch) > about us > Organigramm)
- 4) Dieses diskutiert mit anderen Kommissionsmitgliedern, eine Entscheidung wird gefällt (demokratisch zwischen den erreichbaren Kommissionsmitgliedern)
- 5) Die Entscheidung wird auf der SL Homepage publiziert (nur Internet!)

### 3 Einschreibung, Ticket für die Auffahrt

**Aktuelle Schirmmarke und Farbe auf [www.swiss-league.ch](http://www.swiss-league.ch) eintragen. Am besten mit Foto (schlechte Qualität, Handyfoto etc. genügt). Achtung: Sanktionen für falschen Schirm im Pilotenfile sind möglich.**

Mittels SMS „para comp <Telefonnummer\_Wettkampfleiter>“ an die Nummer 9292 (oder +41 79 381 60 10).

Eine ausführliche Anleitung ist auf <http://ccss.azoom.ch/> zu finden (Competition – Anleitung).

Einschreibung 15 Min vor bis 15 Min nach der offiziellen Zeit des Treffpunktes. Verspätet erscheinende PilotInnen haben die Möglichkeit sich am Startplatz, spätestens jedoch vor dem Start einzuschreiben, haben jedoch keinen Anspruch auf gratis Auffahrt und sind selbst für Meteo- und Taskinformationen verantwortlich! Für jeden Tag / Lauf muss sich jeder PilotIn neu mittels SMS einschreiben (Sicherheit). **Nicht eingeschriebene PilotInnen können nicht gewertet werden!**

Normalerweise gibt es keinen Bojen-Upload aufs GPS und auch keine Bojenkarten.

### 4 Rückmeldung

Jeder Eingeschriebene ist verpflichtet sich unmittelbar nach der Landung (max 15. Min) zurückzumelden, auch wenn er nicht gestartet ist !!!

Für Suchaktionen, die auf versäumtes Rückmelden zurückzuführen sind, haftet der Pilot (plus Abendessen für Sucher...). Im Wiederholungsfall wird der Pilot disqualifiziert.

Rückmeldung via SMS System: „ para stop <Nachricht>“ (nur wenn auch mittels SMS System eingeschrieben wurde).

### 5 Live-Tracking

**Live-Tracking wird aus Sicherheitsgründen empfohlen, ist 2009 aber noch nicht Pflicht. Informationen zum eigenen Live-Tracking bitte im Pilotenprofil auf [www.swiss-league.ch](http://www.swiss-league.ch) ablegen.**

Livetracking entbindet nicht der Pflicht zur Einschreibung / Rückmeldung.

### 6 Rückholdienst

Normalerweise nicht organisiert.

### 7 Meteo- und Taskbriefing

Normalerweise wird Ort und Zeitpunkt von Meteo und Taskbriefing am Treffpunkt bekanntgegeben. Allenfalls per SMS.

### 8 Haftung

Jeder Pilot fliegt auf eigenes Risiko, die Liga lehnt jede Haftung ab.

### 9 Telefon und SMS

Liga Natel Martin Scheel: 079 44 55 163, oder Natel des Verantwortlichen der Liga.  
Schnelles Kommunikationsmittel (Sicherheit, Absage eines Taskes etc.) ist das SMS. Die Kommissionsmitglieder können mittels SMS-Verteiler SMSen an die Teilnehmer des Durchgangs oder an die gesamte Liga versenden. Die Liste der SMS Kommunikation entspricht den Einträgen auf der Swiss League Webseite (eigenes File).

## 10 Aussenlandung

Nach einer Aussenlandung muss der Schirm sofort zusammengelegt werden. Ein ausgelegter Schirm bedeutet: Ich brauche Hilfe!

Wenn möglich Telefonkontakt / SMS mit Freunden oder Helfer / Leiter des Wettkampfes.

## 11 Unfälle

Per Natel den Unfall sofort Helfer / Leiter des Wettkampfes, oder anderen PilotInnen melden (PilotIn selbst, oder beobachtende PilotInnen). Wenn möglich bei Verunfalltem landen. Wenn es eilt: Generelle

Notrufnummer in der Schweiz: 144, Rega: 1414, Air Glacier: 1415

Glimpflich verlaufender (Notschirm-) Abgang: Rega anrufen, dass KEINE Rettung nötig ist.

## 12 Debriefing

Wird ein Debriefing durchgeführt (Ansage am Briefing oder per SMS), ist dieses für das A-Kader obligatorisch, ansonsten entfällt der Anspruch auf die Spesenentschädigung des betreffenden Tages.

Für alle andern PilotInnen wird das Debriefing empfohlen.

## 13 Material

Die Ausrüstung sollte inkl. Speedsystem, Funksprechhalterung und Kartentasche erprobt sein. Das GPS muss bedient werden können (inkl. Koordinaten eingeben).

Abgesehen von der normalen Ausrüstung:

- Natel obligatorisch. Swisscom ist wegen der besten Abdeckung und schnellen SMS empfehlenswert.
- GPS. Erlaubte Modelle beachten ([www.pwca.org](http://www.pwca.org)).
- GPS-Empfänger für Live-Tracking, entsprechendes Handy (empfohlen).
- ID oder Pass, Halbtax, Führerausweis, Brevet, Sportlizenz und Versicherungsnachweis.
- Helm und Notschirm sind obligatorisch.
- Gurtzeug mit Rückenschutz wird dringend empfohlen.
- Schirmtyp und Nummer auf Schirm muss mit der Einschreibung (Pilotenfile auf Webseite) übereinstimmen.

Kurzfristige Änderungen unbedingt dem Leiter melden!

- Karten 1:100 000 der Region sind empfehlenswert. Am besten Luftfahrthinderniskarte vor der Saison für den Alpenraum bestellen ([www.landestopographie.ch/de/shopper/](http://www.landestopographie.ch/de/shopper/))
- Schreibzeug
- Brille, Sonnenschutz, pers. Medikamente, etc.

## 14 C - Kader, Gäste

Piloten des C Kadern können ohne Voranmeldung an allen Liganlässen teilnehmen. Wettkampfneulinge / neue Gäste sollten sich vorgängig beim Ligachef / Teamleader anmelden und sollten unter den Ligamitgliedern einen "Götti" haben (erklären von Regeln, Task, GPS etc.).

## 15 Sportreglement

a) Gemäss Sportreglement muss von der Teamleitung vor Saisonbeginn festgelegt werden, ab wie vielen Punkten des Siegers ein Lauf in die Rangliste genommen wird, oder ob die Punkte aufsummiert und erst in die Rangliste genommen werden, wenn die Gesamtpunktzahl des Besten 1000 übersteigt: Es werden Läufe ab 700 Punkten in die Gesamtrangliste aufgenommen (wie PWC).

b) Gemäss Sportreglement muss definiert werden, wie viele Streichresultate in der Selektionsrangliste gewertet werden: Wie Weltcup. Das heisst, dass pro 3 geflogene Task zwei gewertet werden.

c) Gemäss Sportreglement muss definiert werden, wie hoch die Abgabe der Einnahmen aus persönlichen Sponsorings ist: 10%.

## 16 Selektionsrangliste

1. Die Selektionsrangliste dient:

- dem Zweck, das Nationalteam für die FAI Category 1-Wettkämpfe (EM, WM) zu selektionieren.
- dazu, die Höhe der Spesenansatzes für das folgende Jahr zu fixieren.

2. Die Selektionsrangliste wird ständig geführt.

- massgebend für die Selektionierung ist der Stand 6 Wochen (Sportreglement 9.3.6) vor dem Beginn des entsprechenden FAI Category 1-Wettkampfs.
- massgebend für den Spesenansatz ist der Stand nach dem letzten Wettkampf des Vorjahres. Ein Wettkampf im laufenden Jahr, der aber zum nächsten zählt wird nicht berücksichtigt.

3. In die Selektionsrangliste fliessen die Resultate der Schweizermeisterschaft, aller Weltcup-Events sowie des Weltcup-Finals.

4. Für jeden der unter 3. erwähnten Wettkampf werden für jeden Schweizer Teilnehmer die Punkte aus dem CIVL World Pilot Ranking System übernommen - und zwar die Punkte, welche direkt nach dem Wettkampf zugewiesen wurden, ohne Zeitabwertung.

In den seltenen Fällen wo Weltcup-Events keinen FAI-2-Status erhalten, wird die entsprechende Punkteberechnung durch die Ligakommission vorgenommen (die Formeln sind bekannt).

5. Das Gesamtergebnis der Selektionsrangliste berücksichtigt ausschliesslich die Wettkämpfe der jeweils letzten 12 Monate, welche mindestens 2 Läufe beinhalten.

6. Die Gesamtpunktzahl eines Piloten berechnet sich wie folgt: Punkte der SM + Punkte des Weltcup-Finals + Punkte des besten Weltcup-Events + Punkte des zweitbesten Weltcup-Events.

In Jahren, die auf solche folgen in welchen kein Weltcup-Final stattfindet (erstmal 2012) berechnet sich die Gesamtpunktzahl eines Piloten wie folgt:

Punkte der SM + Punkte des besten Weltcup-Events + Punkte des zweitbesten Weltcup-Events + Punkte des drittbesten Weltcup-Events.

7. Die Rangierung in der Selektionsrangliste erfolgt gemäss der unter 6. berechneten Gesamtpunktzahl.

### 17 Teilnahme an einem Wettkampf

Es ist möglich, dass die Liga an einem Wettkampf (Swiss Cup, Opens, oder andere) teilnimmt. In diesem Fall reserviert die Ligaleitung Plätze für Piloten des A, A+ und B Kaders. Die Einschreibung vor Ort, sowie die Bezahlung des Startgeldes ist Sache des Piloten. Der Durchführungsentscheid liegt beim Veranstalter, hingegen kann der Wettkampf von der Teamleitung für den Swiss League Cup abgesagt werden, auch wenn er vom Veranstalter durchgeführt wird!

Die Auswertung erfolgt gemäss Sportreglement (Punkte des besten Schweizer werden auf 1000 hochgerechnet).

### 18 TD Swiss Cup

Der Aufgabenbereich „TD Swiss Cup“ ist auf [www.swiss-league.ch](http://www.swiss-league.ch) definiert.

Der TD Swiss Cup wird von der Liga entschädigt.

## Chur im März 2009

### Anhang:

#### Selektionsgrundlage für Kader und Liga (Anhaltspunkte):

##### A Kader:

PilotInnen mit Podestplätzen an PWC/EM/WM.

(A Kaderpiloten sind „Helden“. Es ist schwierig ins A-Kader aufgenommen zu werden, man wird aber nicht so schnell wieder rausgeschmissen.)

##### A+ Kader:

PilotInnen mit einzelnen Wertungsdurchgängen in den ersten 3 Rängen an PWC/EM/WM.

(Wer an diesen Wettkämpfen vorne rein fliegt, beweist, dass er fliegen kann. Es fehlt aber noch an Konstanz, um grosse Wettkämpfe zu gewinnen.)

##### B-Kader:

PilotInnen mit guten Resultaten an Swiss Cups und die Besten des Junior und Ladies Challenge.

(Da die maximale Anzahl der Piloten im Swiss League Team im Sportreglement geregelt ist (47), können die nötigen Resultate für eine Aufnahme ins Swiss League Team von Jahr zu Jahr variieren. Die Selektionskriterien sind im Sportreglement festgehalten.)

##### C-Kader:

Könnte auch als Promo- oder Schnupperkader bezeichnet werden. Es wird jeder aufgenommen, der Wettkampfbambitionen hat und über genügend Flugerfahrung verfügt.

##### CA Kader:

Ausscheidende A KaderpilotInnen können im CA bleiben.

(Ein „Held“ bleibt ein „Held“, auch wenn er nicht mehr so viel dabei ist und von den Resultaten her nicht mehr ins A-Kader gehören würde. Er rutscht direkt ins CA.)