



Handifly Race Regeln

**Inoffizielle Übersetzung der von der FFP herausgegebenen Regeln
Diese Übersetzung dient der Hilfestellung für Athleten und Schiedsrichter.**

Ausgabe für die IDM **2025**

Herausgeber:
Deutscher Fallschirmsport Verband e.V.
Comotorstr. 5, 66802 Überherrn



Vorwort

Diese Übersetzung der Competition Rules Indoor Skydiving Handifly Race 2024 ist als Hilfestellung für Athleten und Schiedsrichter angefertigt worden. Sie soll es deutschsprachigen Menschen ermöglichen das Wettbewerbsformat, die notwendige Infrastruktur und die Grundlagen der Bewertung zu verstehen.



Letzter Ergänzungsstand

Nr.	Gegenstand	Version	Datum	Übersetzer*in
1	Erstausgabe	2024	01.01.2024	N. Jaklitsch
2	Einarbeitung des Halbfinals und Finale	2025	01.01.2025	N. Higman



Inhaltsverzeichnis

1. VERANSTALTER UND PERSONAL.....	6
2. DEFINITION VON WÖRTERN UND AUSDRÜCKEN IN DIESEN REGELN	6
3. KLASSIFIZIERUNG DER TEILNEHMENDEN	8
4. BESCHREIBUNG DES WETTBEWERBS.....	10
5. DURCHFÜHRUNG DES WETTBEWERBS.....	11
6. WERTUNG	12
7. REGELN FÜR DIESEN WETTBEWERB	13
ANHANG 1.....	14
ANHANG 2.....	15
ANHANG 3.....	17
ANHANG 4.....	21



Abkürzungsverzeichnis

AE	Artistic Events (Freefly und Freestyle = Artistische Disziplinen)
AL	Accuracy Landing (Zielspringen)
BKF	Bundeskommision Fallschirmsport
CF	Canopy Formation (Fallschirmformation)
CJ	Chief Judge (Chefschiedsrichter)
CP	Canopy Piloting (Fallschirmfliegen)
CR	Competition Rules
DAeC	Deutscher Aero Club e.V.
DFV	Deutscher Fallschirmsportverband e.V.
DM	Deutsche Meisterschaften
DS	Dynamic Solo Speed
DY	Dynamic
FAI	Fédération Aéronautique Internationale, (World Air Sports Federation), Internationaler Dachverband der Luftsport-Disziplinen
FS	Formation Skydiving (Formationsspringen)
ISC	International Skydiving Commission
IFS	Indoor Formation Skydiving (Indoor-Formationsspringen)
ISF	Indoor Solo Freestyle
HR	Handifly Race (Indoor-Disziplin für Menschen mit Behinderung)
MD	Meet director (Wetbewerbsleiter)
NAC	National Air Sport Control Organisation
NADA	Nationale Anti-Doping Agentur
PSG	Prävention sexualisierter Gewalt im Sport
PS	Parachute-Ski
SC 5	Sporting Code Section 5
SC GS	Sporting Code General Section
SP	Speed Skydiving (Geschwindigkeitsfliegen)
SR	Schiedsrichter
ST	Style (Figurenspringen)
WDM	Wettbewerbsordnung Deutsche Meisterschaften
WS	Wingsuit Flying (Wingsuitfliegen)



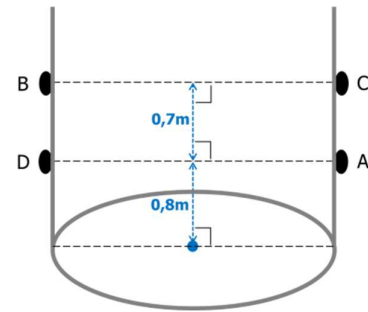
1. Veranstalter und Personal

- 1.1 Der Wettbewerb ist eine Veranstaltung des Deutschen Fallschirmsportverbandes (DFV) im Rahmen der Deutschen Indoor-Meisterschaften. Der Ausrichter ist Jochen Schweizer Arena, nachfolgend JSA. Die Anmeldung zum Wettbewerb stellt Einverständnis mit diesen Regeln dar.
- 1.2 Der Windtunnel, in dem der Wettbewerb ausgetragen wird, ist nachfolgend WINDTUNNEL bezeichnet.
- 1.3 Der*ie Wettbewerbsleiter*in (oder Vertretung) wird von JSA ernannt. Er/Sie führt den Wettbewerb nach WINDTUNNEL Sicherheitsregeln, der Ausschreibung und diesen Regeln durch.
- 1.4 Der*ie Flight Direktor*in (oder Vertretung) wird von JSA ernannt. Er/sie führt die Flüge nach WINDTUNNEL Sicherheitsregeln durch. Für jede Flugsession stellt JSA einen Windgeschwindigkeit-Controller und mehrere Instrukturen zur Verfügung.
- 1.5 Das Klassifizierungsgremium für die Ermittlung des wettbewerbsrelevanten Koeffizienten zur Einstufung der Teilnehmenden unter Berücksichtigung der vorliegenden Behinderungen besteht aus mindestens drei qualifizierten Personen. Die Anzahl der Klassifizierenden muss ungerade sein. Für die IÖDM greift der DFV auch auf qualifizierte Personen aus anderen Ländern zurück, die in der entsprechenden Datenbank (z.Zt. noch verwaltet vom des Französischen Fallschirmsportverband FFP) gelistet sind. Die Benennung des Klassifizierungsgremiums obliegt gemäß Ziffer 6.1.4 der Handifly Race Classification Rules dem ISC Permanent Classification Board (vgl. <https://www.dfv.aero/downloads/Handifly-Race-Classification-Rules.pdf>)
- 1.6 Das Schiedsrichter-Panel besteht aus einem Zeitmesser (oder Vertretung) und zwischen 2 und 4 weiteren, vom DFV ernannten Schiedsrichtern. Die Disposition des Panels obliegt den Event- und Chefschiedsrichtenden.
- 1.7 Im Falle eines Protestes gelten die Vorgaben der WDM.

2. Definition von Wörtern und Ausdrücken in diesen Regeln

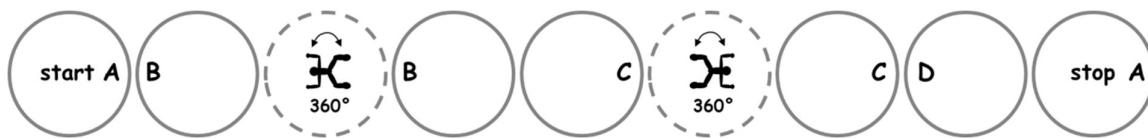
- 2.1 **Handifly RACE:** ist ein Einzelwettbewerb für Menschen mit Behinderungen, bei dem ein vorgegebener Parcours auf Zeit durchflogen werden muss.
- 2.2 **Flieger:** bezeichnet die Person, die am Handifly RACE teilnimmt und ihrer Klassifizierung zugestimmt hat.
- 2.3 **Flug:** ist die Zeitspanne zwischen dem Signal zum Betreten und Verlassen des Tunnels. Die maximale Dauer eines Fluges beträgt zwei Minuten (120 Sekunden), unabhängig davon, ob der Flug gewertet wird oder nicht.

2.4 Die **Messpunkte** sind gemäß nachfolgender Grafik im Tunnel angebracht und eindeutig mit A, B, C und D bezeichnet:



2.5 **Race Programme:** sind die Programme, die dem Flieger zur Auswahl stehen.

- **Expert Race:** In der Expertenklasse muss der Flieger die Punkte A (Start), B, C, D und erneut A (Stopp) gemäß nachfolgender Grafik durch Berührung der Messpunkte erfolgreich validieren.



- **Novice Race:** In der Einsteigerklasse muss der Flieger die Punkte A (Start), D und erneut A (Stopp) gemäß nachfolgender Grafik durch Berührung der Messpunkte erfolgreich validieren.



2.6 **Arbeitszeit:** wird in Hundertsteln gemessen und beginnt für jeden gewerteten Flug entweder, wenn der Flieger innerhalb von 30 Sekunden nach Einstieg in den Tunnel selbstständig Punkt A validiert oder innerhalb von 30 Sekunden mit dem Verlassen beider Füße vom Netz (analog zu VFS), zu diesem Zeitpunkt, oder automatisch nach Ablauf der 30 Sekunden. Die Arbeitszeit beträgt 75 Sekunden und endet entweder nach erneuter erfolgreicher Validierung des Punktes A (Stopp) oder nach Ablauf der 75 Sekunden.

2.7 **Validierung des Messpunkts:** ist erfolgreich, wenn der Flieger den Messpunkt mit der Hand (oder den verbleibenden Gliedmaßen im Falle von Amputationen oberer Extremitäten) so berührt, dass ein Farbwechsel stattfindet. Die Nutzung anderer Körperteile zur Validierung oder die Validierung durch andere Personen, auch wenn der Lichtfarbenwechsel ausgelöst worden ist, wird weder als erfolgreiche Validierung noch als Verstoß noch als Auslassen gewertet. Ein zuvor berührter Messpunkt darf nach Wechsel des Lichtsignals zurück in die Ausgangsposition erneut berührt werden.

2.8 **Auslassen von Punkten:** Messpunkte, die nicht validiert werden, zählen nicht als absolviert, damit ist der Parcours unvollständig.



2.9 **360°-Drehung:** ist eine Drehbewegung in beliebige Richtung zwischen zwei identischen Punkten. Die Fläche des Fliegers geht durch beide Schlüsselbeine und den Bauchnabel. Seine waagerechte Achse läuft durch den Mittelpunkt zwischen den Schlüsselbeinen und dem Bauchnabel. Die Drehung ist um die senkrechte Achse um den Bauchnabel. Die Bewegung wird ausgeführt

- durch eine Drehung von mindestens 270° aus der Position des Fliegers, die er bei der Validierung des letzten Punktes innehatte, bevor er die Drehung startete. Flächenänderungen während der Rotation sind erlaubt.
- durch Nutzung der gleichen Hand (oder Gliedmaßen) wie bei Validierung des vorherigen identischen Punktes

2.10 **Verstoß bei einem 360° besteht entweder aus:**

- einer Drehung von weniger als 270° oder
- Nutzung der anderen Hand (oder Gliedmaßen) als bei Validierung des Punktes zuvor.

Mehrere Verstöße in der gleichen Bewegung verursachen eine einzelne 5-Sekunden-Strafzeit. Strafzeiten bei verschiedenen Bewegungen während einer Arbeitszeit werden addiert.

2.11 **Unterstützung:** bezeichnet jede Situation, in der eine*r oder mehrere Tunnel-Instruktor*innen mindestens einen Arm benutzen müssen, um einen physikalischen Kontakt mit dem Flieger herzustellen und ihn zu stabilisieren. Der Umstand, dass ein Flieger deutlich höher fliegt als auf der oberen Begrenzung des Parcours, ist ein Grund für Unterstützung. Darüber hinaus bleibt jede aus Sicherheitsgründen notwendige Unterstützung während der Arbeitszeit ebenfalls zulässig.

2.12 **Strafzeit für Unterstützung:** Wird während der Arbeitszeit Unterstützung des Fliegers notwendig, so wird eine Strafe von fünf Sekunden auf seine erzielte Gesamtzeit addiert. Die fünf Sekunden lange Strafzeit wird lediglich einmal in der Gesamtzeit berücksichtigt, unabhängig davon, wie oft der Flieger während der Arbeitszeit Unterstützung benötigt. Diese Strafzeit wird mit anderen Strafzeiten addiert.

2.13 **Spezifische Ausrüstung:** ist jedwede Ausrüstung (Orthesen, Prothesen, o. Ä.), die dem Flieger erlaubt, zu fliegen und am Wettbewerb teilzunehmen. Jede Ausrüstung, die nicht durch den Organisations- oder Wettbewerbsleiter oder diese Wettbewerbsregeln ausgeschlossen ist, ist erlaubt.

3. Klassifizierung der Teilnehmenden

3.1 Die Klassifizierung der Teilnehmenden wird vom für die IDM vom DFV benannten Klassifizierungsgremium durchgeführt. Um klassifiziert werden zu können, müssen die Teilnehmenden mindestens eine der zu berücksichtigenden Behinderungen haben und sich mit der Ermittlung ihres individuellen Koeffizienten für den Wettbewerb einverstanden erklären. Der einmal ermittelte Koeffizient gilt lediglich für den Wettbewerb, für den er ermittelt wurde, hier also die IDM. Tätigkeit und Entscheidungen des Klassifizierungsgremiums stellen keinen Grund für einen Protest dar.



- 3.2 Die zu berücksichtigenden Behinderungen sind in Anhang 1 dargestellt. Diese müssen die Teilnehmenden dauerhaft betreffen. Wird spezifische Ausrüstung genutzt, führt dies nicht zu einer Reduktion der zu berücksichtigenden Behinderungen. Die Nutzung spezifischer Ausrüstung kann jedoch bei der Ermittlung des individuellen Koeffizienten entsprechend berücksichtigt werden.
- 3.3 Die Klassifizierung besteht in der Zuschreibung eines individuellen Koeffizienten zur Kompensation der Behinderung des Fliegers, ausgedrückt in Hundertsteln zwischen 0,01 und 1,00. Der Koeffizient wird mit der im Wettbewerb erzielten Zeit multipliziert, um die Endzeit zu ermitteln. Bei der Ermittlung des Koeffizienten steht die aerodynamische Bewegungsfähigkeit des Fliegers im Mittelpunkt. Die Vorgehensweise zur Ermittlung des Koeffizienten ist in Anhang 2 dargestellt. Angesprochen sind hier z.B. schwerhörige oder gehörlose Menschen. Sofern keine weiteren Behinderungen vorliegen, die Einfluss auf die aerodynamische Bewegungsfähigkeit haben, kommt hier ein Koeffizient von 1,00 zur Anwendung. Die Entscheidung über die Einstufung trifft das Klassifizierungsgremium im Benehmen mit dem Ausrichter. Die übrigen Regeln zur Klassifizierung bleiben hiervon unberührt.
- 3.4 Um seine Unterlagen zur Klassifizierung an das Klassifizierungsgremium zu übermitteln, muss jeder Flieger eine Eigenerklärung zu seiner Behinderung und die Einverständniserklärung zur Klassifizierung abgeben, wie sie in Anhang 3 dargestellt ist. Hier hat der Flieger die Möglichkeit, darzustellen, welche Behinderungen bei der Klassifizierung zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus kann er weitere medizinische Angaben machen, die für die Klassifizierung relevant sind. Darüber hinaus ist Videomaterial unter Nutzung der in der Ausschreibung IDM angegebenen Plattform zur Verfügung zu stellen, das den Flieger sowohl im Tunnel als auch außerhalb des Tunnels zeigt. Sofern spezifische Ausrüstung verwendet wird, ist diese im Videomaterial zu tragen. Das Videomaterial soll das Klassifizierungsgremium bei der Festlegung des Koeffizienten unterstützen. Maßgeblich hierfür ist die medizinische Einschätzung, das Videomaterial kann das durch das Klassifizierungsgremium ergänzend bei der Ermittlung des Koeffizienten herangezogen werden. Die Bereitstellung von Videomaterial kann entfallen, falls Teilnehmende bei anderen Veranstaltungen des Handifly RACE bereits einen Koeffizienten zugeordnet bekommen haben und dem Klassifizierungsgremium bekannt sind. Die Entscheidung hierüber trifft das Klassifizierungsgremium. Für die Bereitstellung des Videomaterials gelten die in der Ausschreibung IDM genannten Fristen der Anmeldung. Die Koeffizienten der Teilnehmenden werden vor Beginn des Wettbewerbs veröffentlicht.
- 3.5 Das mindestens dreiköpfige Klassifizierungsgremium trifft seine Entscheidungen im Team und mehrheitlich.
- 3.6 Es tritt im Rahmen von Online-Sessions zusammen und wendet dabei nachfolgend beschriebene Vorgehensweise an.



- **Übergreifende Standardisierung:** ist eine Phase des Austausches zwischen Klassifizieren, in dem generelle Prinzipien standardisiert werden und Anlage 2 erneuert wird.
- **Individuelle Festlegung des Koeffizienten:** Die Teilnehmenden werden hierfür individuell betrachtet. Jede Betrachtung findet in zwei Schritten statt. Im ersten Schritt prüft das medizinisch ausgebildete Mitglied des Klassifizierungsgremiums die Anwendbarkeit der zu berücksichtigenden Behinderungen im Anhang 1. Falls nicht qualifiziert, werden angehende Teilnehmende nicht klassifiziert. Der zweite Schritt ist die im Team durchgeführte exakte Klassifizierung nach Anhang 2.
- **Konsistenzprüfung:** Nach Abschluss der Festlegung aller Koeffizienten führt das Klassifizierungsgremium eine gemeinsame Prüfung durch, um sicherzustellen, dass keine großen Inkonsistenzen in der Zuschreibung der Koeffizienten vorliegen. Werden große Inkonsistenzen festgestellt, kann das Gremium die Klassifizierung von Teilnehmenden anpassen.
- **Ergebnisdokumentation:** Nach Durchführung der Klassifizierung veröffentlicht das Klassifizierungsgremium eine Liste der Teilnehmenden mit zugeordnetem Koeffizienten in alphabetischer Reihenfolge, ggf. getrennt nach Wettbewerbsklassen. Falls erneuert, wird die neue Anlage 2 auch veröffentlicht.

4. Beschreibung des Wettbewerbs

- 4.1 Das **Handifly Race** (HR) besteht aus mindestens 2 unbewerteten Flügen und danach 3 bewertete Qualifizierungsflügen. Nach diesen Flügen steigt ein Teil der Wettbewerber in ein Halbfinale auf, wovon die besten 4 in das Finale aufsteigen.
- 4.2 Jeder Flieger bereitet sich vor, nach dem **Flugplan**, der mindestens 1 Stunde vor dem täglichen Flugbeginn veröffentlicht wird, die Flugkammer in der geplanten Zeit zu betreten. Sollte die Flugzeit eines Wettbewerbers sich aus organisatorischen Gründen verlegt werden, müssen die Flieger davon mindestens 30 Minuten vor der vorgesehenen Flugzeit informiert werden.
- 4.3 Ein geeignetes Zeichen signalisiert die **Autorisierung des Eintritts** in die Flugkammer, das den Flug gültig macht. Diese Zeichen können jederzeit nach dem Exit des vorherigen Fliegers gegeben werden. Sollte der Flieger beim Geben des Zeichens nicht anwesend sein, oder sich nach dem Geben des Zeichens weigern die Flugkammer zu betreten, wird der Flug als gültig und ausgetragen gezählt. Sollte es sich um einen bewerteten Flug handeln, erhält der Flug die maximale Wertung.
- 4.4 Ein geeignetes Zeichen 105 Sekunden nach Eintrittssignal signalisiert die **Forderung zum Exit** aus der Flugkammer.
- 4.5 **Bei jedem Flug**



- Der Flieger kann von einem oder mehreren Instruktoren unterstützt werden, die Flugkammer zu betreten oder zu verlassen, zur Stabilisierung in der Flugkammer oder um Ausrüstung anzupassen, die nicht vorher einstellbar ist. Sobald der Flieger zeigt, dass er **stabil fliegen kann**, ohne weitere Unterstützung zu brauchen, wird er von den Instruktoren losgelassen, die aber in der Kammer bleiben, um, falls notwendig, eingreifen zu können.
- Mit Hilfe von Zeichen kann der Flieger oder die Instruktoren den Controller bitten, die **Luftgeschwindigkeit** zu verändern. Die Geschwindigkeit entspricht am Anfang der Geschwindigkeit des letzten Fluges. Die Geschwindigkeit kann vor und während eines Fluges geändert werden, solange die Anpassung außerhalb der Arbeitszeit stattfindet.

4.6 Für den Wettbewerber hängt das Ziel von der Art des Fluges ab.

- Während eines **unbewerteten Fluges**: Der*ie Flieger*in muss zeigen, dass er ohne Unterstützung (außer während des Eintritts bzw. Exits) stabil fliegen kann und das Potenzial hat, eins der Wettbewerbsprogramme (Expert/Novice) fliegen zu können.
- Während eines **bewerteten Fluges**: Der*ie Flieger*in hat maximal 30 Sekunden, nach der Autorisierung des Eintritts, Zeit, sich in die Flugkammer zu begeben, Einstellungen abzustimmen und sich so zu positionieren, dass nachdem der Instruktor ihn losgelassen hat, er stabil fliegt. Er*Sie hat dann die maximale Arbeitszeit, um das ausgewählte Programm so schnell wie möglich, ohne Auslassen von Punkten, ohne Verstoß bei einer 360° Drehung und ohne Unterstützung zu fliegen. Am Ende der Arbeitszeit muss die Flugkammer verlassen werden.

4.7 Jede*r Flieger*in ist für seine Ausrüstung, inkl. persönlicher Sonderausrüstung verantwortlich. Probleme mit Ausrüstung, inkl. Sonderausrüstung sind kein Grund, einen Ersatzflug zu beantragen. Das Tragen von Handschuhen und Schmuck ist untersagt.

5. Durchführung des Wettbewerbs

5.1 Unbewertete Flüge: Jede*r Flieger*in fängt den Wettbewerb mit zwei unbewerteten Flügen an. Am Ende des zweiten Fluges, ordnet der Wettbewerbsleiter der*ie Flieger*in einem Flugprogramm zu, das dem fliegerischen Können entspricht. Den*r Flieger*in kann die Wahl für das Expert oder Novice Programm gegeben werden (in diesem Fall sollte die Wahl sofort verbal kommuniziert werden) oder automatisch dem Novice Programm zugeordnet werden. Das zugeordnete Programm gilt für die restlichen Flüge des Wettbewerbs und das Klassement.

5.2 Bewertete Flüge:

- Qualifizierende Flüge: Jeder Flieger bestreitet den Wettbewerb mit 3 Qualifizierungsflügen. Bei jedem Flug wird eine Wertung erzielt, die beste Wertung wird

für das Qualifizierungsklassement benutzt. In jedem der Programme wird die niedrigste Wertung auf der 1. Zeile angeführt, die höchste auf der untersten. Der obersten 8 Flieger*innen (Top 8) des Expert Programms und die obersten 4 (Top 4) des Novice Programms qualifizieren sich für das Halbfinale. Die Flieger*innen, die sich nicht für die Halbfinale qualifiziert haben, werden in der Gesamttabelle unter den qualifizierten Fliegern*innen aufgeführt.

- Halbfinale Flüge: Jede*r qualifizierte Flieger*in macht einen weiteren bewerteten Flug in Halbfinale. Mit diesem Flug erreicht er*sie eine neue Wertung. In jedem der Programme wird die niedrigste Wertung auf der 1. Zeile angeführt, die höchste auf der untersten. Die obersten 4 (Top 4) des Expert Programms qualifizieren sich für das Finale. Die Flieger*innen, die sich nicht für das Finale qualifiziert haben, werden in der Gesamttabelle unter den Final qualifizierten Fliegern*innen aufgeführt.
- Final Flüge: Jede*r qualifizierte Flieger*in macht im Wettbewerb einen Final Flug. Mit diesem Flug erreicht er*sie eine neue Wertung. Die niedrigste Wertung des Final Flugs wird auf der 1. Zeile angeführt, die höchste auf der untersten. Je nach ihren Ergebnissen werden die Final Flieger*innen in dem „Expert Finals“ Teil der Gesamttabelle aufgeführt.

Das Programm in diesem letzten Flug besteht aus 2 Durchgängen des Expert Programms: A (Start), B, C, D, A, B, C, D, A (Stopp). Die erlaubte Gesamtzeit für diesen Flug ist 200 Sekunden, die maximale Arbeitszeit ist 150 Sekunden und die höchste Wertung ist 150 Sekunden. Ein geeignetes Zeichen signalisiert die Forderung zum Exit aus der Flugkammer, sobald die Arbeitszeit abgelaufen ist.

- 5.3 **Tie-Break:** Falls Flieger*innen mit der gleichen Wertung gleich platziert sind und zur Ermittlung des Gesamtklassements ein Tie-Break notwendig ist, wird hierfür die Zeit des vorherigen bewerteten Fluges herangezogen. Sollte weiterhin Gleichstand herrschen, werden die vorher gewerteten Runden weiterhin so lange herangezogen, bis eine eindeutige Reihung möglich ist.
- 5.4 Eine Zusammenfassung des Wettbewerbs ist im Anhang 4. Sollte der Wettbewerb nicht im Ganzen ausgetragen werden können, wird, wenn möglich, die Gesamttabelle nach dem letzten Flug als Endresultat genommen.

6. Wertung

- 6.1 Bei jedem nicht bewerteten Flug findet eine Beobachtung durch die*en Compliance-Schiedsrichter*in statt, die*er, wenn notwendig, Anomalien an den Wettbewerbsleiter meldet.
- 6.2 Bei jedem bewerteten Flug findet eine Bewertung durch zwei zusammenarbeitende Schiedsrichter*innen in Echtzeit statt, die mit dem Zeitmesser durch Signale in Verbindung stehen. Die Bewertung kann nicht angefochten werden.

- Die*er Compliance Schiedsrichter*in beobachtet die Phase vom Erteilen des Signals, in den Tunnel zu fliegen und den Anfang der Arbeitszeit sowie das Verlassen des Tunnels, das direkt auf den Abschluss der Arbeitszeit folgt. Falls notwendig, meldet er*sie Anomalien an den Wettbewerbsleiter.
- Der Hauptschiedsrichter, mit Assistenz vom Compliance-Schiedsrichter, sollte er seiner eigenen Bewertung unsicher sein, beobachtet die Durchführung des Programms und zeigt Auslassungen, Unvollständigkeiten und Unterstützungen an.

6.3 Die Wertung wird durch den Zeitmesser angegeben, sobald er alle Anzeigen bekommen hat:

- Wenn das ganze Programm vor dem Verstreichen der maximalen Arbeitszeit durchgeführt wird, ist die Wertung die erreichte Arbeitszeit, die mit dem Kompensationskoeffizienten multipliziert und auf das nächste Hundertstel nach unten gerundet wird. Strafzeiten für Verstöße, für Unvollständigkeiten und Unterstützungen werden dann dazugerechnet. Die maximale Wertung ist die maximale Arbeitszeit.
- Sollte das gesamte Programm nicht durchgeführt worden sein, bevor die maximale Arbeitszeit erreicht worden ist oder ein Auslassen festgestellt worden ist, ist die Wertung die maximale Arbeitszeit.

7. Regeln für diesen Wettbewerb

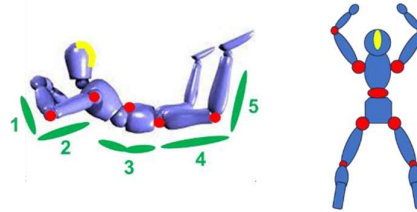
7.1 Der Wettbewerb steht allen Wettbewerbern offen, die Teilnahmevoraussetzungen erfüllen, sich angemeldet haben und ihre Klassifizierung bestätigt haben

7.2 Medaillen und Ehrungen: alle Teilnehmenden erhalten Urkunden, aus denen ihre Platzierung in der jeweiligen Wettbewerbsklasse und im Gesamtklassement hervorgehen. Für die Plätze eins bis drei im Finale werden Medaillen entsprechend den Vorgaben der WDM vergeben. Darüber hinaus können nach Ermessen des Ausrichters auch Medaillen für Erstplatzierten des Novice Race vergeben werden.

ANHANG 1

Zu berücksichtigende Behinderungen

- **5 main joint areas:**
elbow; shoulder; spine; hip; knee
- **5 zones articulaires principales :**
coude ; épaule ; rachis ; hanche ; genou
- **5 main aerodynamic surfaces:**
1.forearm; 2.arm; 3.belly; 4.leg; 5.tibia
- **5 surfaces aérodynamiques principales :**
1.avant-bras ; 2.bras ; 3.ventre ; 4.jambe ; 5.tibia



Reduzierte Muskelkraft

Menschen mit reduzierter Muskelkraft haben keine oder nur eingeschränkte Möglichkeiten, ihre Muskeln willentlich anzuspannen, um damit Bewegungen auszulösen oder Kraft aufzubauen.

Zu den Krankheitsbildern zählen beispielsweise (nicht abschließend): Querschnittslähmung (vollständig oder inkomplett, Tetra- oder Paraplegie, Muskeldystrophie).

Für die Anwendung im Rahmen der Klassifizierung muss mindestens eine der folgenden Oberflächen von der Reduzierung der Muskelkraft betroffen sein: Unterarm, Oberarm, Bauch, Oberschenkel, Schienbein

Reduzierte passive Beweglichkeit

Menschen mit reduzierter passiver Beweglichkeit können passive Bewegungen ihrer Gelenke nicht oder nur eingeschränkt umsetzen.

Dies kann zum Beispiel von Kontrakturen infolge chronischer Immobilisierung oder Traumata herrühren.

Für die Anwendung im Rahmen der Klassifizierung muss mindestens eines der folgenden Gelenke von der reduzierten passiven Beweglichkeit betroffen sein: Ellbogen, Schulter, Wirbelsäule, Hüfte, Knie

Fehlen oder Missbildung von Gliedmaßen:

Menschen, denen Gliedmaßen fehlen, fehlen ganz oder teilweise Knochen oder Gelenke infolge von Traumata oder Erkrankungen. Gliedmaßen können auch missgebildet sein.

Um diese Kategorie im Rahmen der Klassifizierung anwenden zu können, gelten folgende Maßgaben:

- Ein Schultergelenk muss vorhanden sein
- Das Fehlen eines Ellbogen- oder Kniegelenks ist notwendig, um an diesem Glied des Körpers eine Prothese nutzen zu können
- Prothesen dürfen nicht genutzt werden und die Flug-Bekleidung darf nicht über das fehlende Glied hinausreichen, wenn
 - im Falle eines teilweisen Fehlens des Unterarms, die maximale Länge zwischen Ellenbogen und dem Ende des fehlenden Glieds 12 (zwölf) Zentimeter beträgt. Im Flug getragene Schutzbekleidung von 1 cm Dicke ist erlaubt.
 - im Falle eines teilweisen Fehlens des Schienbeins, die maximale Länge zwischen Kniescheibe und dem Ende des fehlenden Glieds 22 (zweiundzwanzig) Zentimeter beträgt. Im Flug getragene Schutzbekleidung von 2 cm Dicke ist erlaubt.

Unterschiedliche Beinlängen:

Personen mit unterschiedlichen Beinlängen haben unterschiedlich lang ausgebildete Bein-Gliedmaßen infolge von Krankheiten oder Traumata.

Um diese Kategorie im Rahmen der Klassifizierung anwenden zu können, muss mindestens ein Beinlängen-Unterschied von 24 Zentimetern (ohne Nutzung einer Prothese) vorliegen. Im Flug getragene Schutzbekleidung von 2 cm Dicke ist erlaubt.

Kleinwuchs:

Menschen mit Kleinwuchs haben verkürzte Knochen in den oberen oder unteren Extremitäten oder im Rumpf. Beispiele

sind: Achondroplasie, Wachstumshormonstörung und Osteogenesis imperfecta.

Um diese Kategorie in der Klassifizierung anwenden zu können, muss infolge des verkürzten Knochenwachstums eine Ungleichheit in den Proportionen entstanden sein.

Hypertonus:

Menschen mit Hypertonus haben eine erhöhte Muskelspannung und damit einhergehend verminderte Fähigkeiten, Muskeln zu entspannen bzw. zu strecken.

Verursacht wird dies durch Schädigungen des zentralen Nervensystems, beispielsweise durch Schlaganfälle.

Ataxie:

Bei Menschen mit Ataxie kommt es zu unwillkürlichen bzw. nicht kontrollierbaren, oft sehr kleinen Muskelbewegungen. Verursacht wird dies durch Schädigungen des zentralen Nervensystems, beispielsweise durch Schlaganfälle.

Athetose:

Bei Menschen mit Athetose kommt es zu langsamen, unkontrollierten Bewegungen der oberen oder unteren Extremitäten. Verursacht wird dies durch Schädigungen des zentralen Nervensystems.

ANHANG 2

METHODIK DER ERMITTLUNG DES KOEFFIZIENTEN

UPDATE: 20.09.2023

Die Leistung im Wettbewerb wird von drei Determinanten beeinflusst:

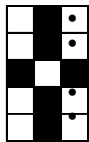
- (A)** Der Fähigkeit der horizontalen und vertikalen Bewegung im Windtunnel. Diese wird bestimmt vom Vorhandensein und der Beweglichkeit der fünf aerodynamischen Oberflächen.
- (B)** Der Stabilität des Körpers im Luftstrom, die von der Symmetrie (B1) und der Verankerung (B2) im Luftstrom bestimmt wird:
- Symmetrie (B1) wird von einer ausgeglichenen Positionierung der oberen (1+2) als auch der unteren Extremitäten (4+5) sowohl um die Hoch- als auch um die Querachse bestimmt
 - Verankerung (B2): Die Verankerung hängt von der Position der Hüfte im Luftstrom ab.
- (C)** Diese Fähigkeit wird beeinflusst von der genutzten Oberfläche (C1), der Entfernung (C2) und der Genauigkeit (C3) der Validierung:
- Die Oberfläche (C1) hängt vom Vorhandensein mindestens einer Hand ab und der Fähigkeit, den Handteller zur Validierung zu nutzen.
 - Die Entfernung (C2) wird von der Gesamt-Mobilität und Nutzbarkeit der oberen Extremitäten ebenso beeinflusst wie von der Fähigkeit, die Entfernung zum Messpunkt zu überbrücken.
 - Die Genauigkeit (C3) hängt von der Gesamt-Mobilität und Nutzbarkeit der oberen Extremitäten ebenso ab wie von der Fähigkeit, den Messpunkt, ohne geänderte oder zusätzliche Bewegungen zu erreichen.

Die Analyse dieser Bewegungsfähigkeit im Luftstrom erfolgt anhand einer individuellen Betrachtung der drei vorstehenden Determinanten und läuft in vier Schritten ab, die nachfolgend beschrieben sind. Die Koeffizienten Ermittlung besteht aus vier Schritten.

Schritt 1: Generelle Einordnung

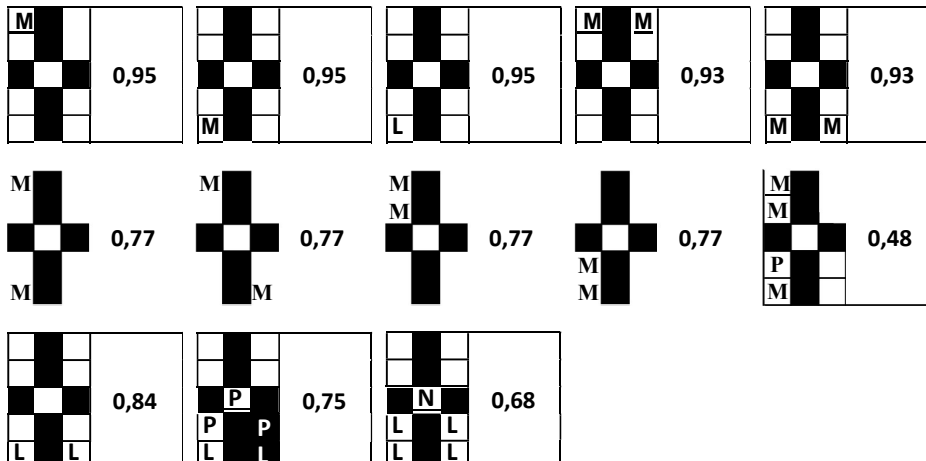
In diesem Schritt sichtet das Klassifizierungsgremium alle Erklärungen und Materialien des Teilnehmenden, um sich einen Überblick über das Vorhandensein und die Beweglichkeit der aerodynamischen Flugflächen (1 bis 5) im Flug zu verschaffen.

Diese Basiseinstufung macht es möglich, ein individuelles Diagramm des Teilnehmenden nach den nachfolgenden Maßgaben zu erstellen:



- Leerer Kasten = Oberfläche vorhanden und nutzbar
- M = Oberfläche fehlt (Missing)
- L = Immobile/feste Oberfläche (Locked)
- P = Teilweise mobilisierbare Oberfläche (Partially mobilizable)
- N = nicht mobilisierbare Oberfläche (Non mobilizable)

Das für jeden Teilnehmenden erstellte individuelle Diagramm wird sodann mit den nachstehenden Referenz-Diagrammen verglichen, um einen ersten Anhaltspunkt für den Koeffizienten zu erhalten. Diese Diagramme können ausgefüllt und mit der Zeit angepasst werden. Momentan sind sie:





Die generelle Einordnung wird von dieser Vergleichsanalyse gemacht.

Ist eine genaue Einstufung anhand der Referenz-Diagramme nicht möglich, vergibt das Klassifizierungsgremium nach kollegialer Beratung den nächstgelegenen Koeffizienten.

Schritt 2: Verbesserungen

Im zweiten Schritt können Verbesserungen ermittelt werden, sofern die Nutzung spezifischer Ausrüstung zu einer Verbesserung der Flugleistung führt und dies nicht bereits bei der generellen Einordnung berücksichtigt wurde.

In Fällen, bei denen die spezielle Ausrüstung bei dem Referenzdiagramm für die generelle Einordnung schon einbezogen worden sind, sollten sie nicht nochmals einbezogen werden.

Dabei kann der Koeffizient von jedem Mitglied des Klassifizierungsgremiums in folgenden Bereichen erhöht werden:

- Verbesserung der Beweglichkeit: bis zu +0,04
- Verbesserung der Symmetrie: bis zu +0,02
- Verbesserung der Verankerung im Luftstrom: bis zu +0,06

Schritt 3: Verschlechterungen

Stellt das Klassifizierungsgremium durch Krankheit oder Behinderung verursachte weitere Verschlechterungen fest, die es nicht bereits bei der generellen Einordnung des Teilnehmenden berücksichtigt hat, kann der Koeffizient durch jedes Mitglied des Klassifizierungsgremiums im nachfolgend beschriebenen Umfang reduziert werden

- Verschlechterung der Beweglichkeit (A): bis zu -0,04 je betroffener Extremität
- Verschlechterung der Symmetrie (B1): bis zu -0,02 je betroffener Extremität
- Verschlechterung der Verankerung im Luftstrom (B2): bis zu -0,06
- Verschlechterung der Punkt-Validierung (C): bis zu -0,3

Schritt 4: Finale Berechnung des Koeffizienten

In diesem Schritt wird der in der generellen Einordnung ermittelte Koeffizient zugrunde gelegt.

SCHRITT 1	SCHRITT 2			SCHRITT 3				SCHRITT 4
Generelle Einordnung	Verbesserungen			Verschlechterungen				Total = Endgültiger Koeffizient
	(A) Bewegung bis zu +0,04	(B1) Symmetrie bis zu +0,02	(B2) Anker bis zu +0,06	(A) Bewegung bis zu -0,04	(B1) Symmetrie bis zu -0,02	(B2) Anker bis zu -0,06	(C) Validierung bis zu -0,03	

BEISPIEL	0,72	0,01	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10	0,66
----------	------	------	------	------	------	------	------	------	-------------



ANHANG 3

EIGENERKLÄRUNG DER TEILNEHMENDEN PERSON

Name: _____

Vorname: _____

Geboren am: _____

Geschlecht: m w d

Medizinische Informationen

Zu berücksichtigende Behinderungen (Mehrfachnennungen möglich)	Für die Behinderung relevante Diagnose (Zutreffendes ankreuzen oder ergänzen)
<input type="checkbox"/> Reduzierte Muskelkraft	<input type="checkbox"/> Verletzung des Rückenmarks (bitte betroffene Wirbel angeben) <input type="checkbox"/> Muskeldystrophie <input type="checkbox"/> Spina bifida <input type="checkbox"/> Poliomyelitis <input type="checkbox"/> Multiple Sklerose <input type="checkbox"/> andere: _____
<input type="checkbox"/> Eingeschränkte passive Beweglichkeit	<input type="checkbox"/> Versteifung der Gelenke (Arthrogyriposis) <input type="checkbox"/> Kontraktur(en) der Gelenke <input type="checkbox"/> Traumata <input type="checkbox"/> andere: _____
<input type="checkbox"/> Fehlen oder Missbildung von Gliedmaßen	<input type="checkbox"/> Genetisch bedingte Fehlbildung (Dysmelie) <input type="checkbox"/> Amputation (Traumafolge) <input type="checkbox"/> Knochenkrebs <input type="checkbox"/> andere: _____
<input type="checkbox"/> Unterschiedliche Beinlängen	<input type="checkbox"/> Trauma <input type="checkbox"/> Genetisch bedingte Fehlbildung <input type="checkbox"/> andere: _____
<input type="checkbox"/> Kleinwuchs	<input type="checkbox"/> Genetisch bedingter Kleinwuchs (Achondroplasia) <input type="checkbox"/> Osteogenesis imperfecta („Glasknochenkrankheit“) <input type="checkbox"/> Hormonell bedingte Wachstumsstörung <input type="checkbox"/> andere: _____
<input type="checkbox"/> Hypertonus <input type="checkbox"/> Ataxie <input type="checkbox"/> Athetose	<input type="checkbox"/> Zerebralparese <input type="checkbox"/> Schädel-Hirn-Trauma <input type="checkbox"/> Multiple Sklerose <input type="checkbox"/> Schlaganfall <input type="checkbox"/> andere: _____



<input type="checkbox"/> Eingeschränktes Hörvermögen	<input type="checkbox"/> Schwerhörigkeit <input type="checkbox"/> Gehörlosigkeit <input type="checkbox"/> andere: _____
<input type="checkbox"/> Intellektuelle Einschränkung	<input type="checkbox"/> Trisomie 21 <input type="checkbox"/> andere: _____
<input type="checkbox"/> Andere nicht oben aufgeführte Einschränkungen Falls zutreffend, bitte den Veranstalter vor der Anmeldung unter handifly@dfv.aero anschreiben	<input type="checkbox"/> bitte genaueres angeben: _____ _____ _____

Medizinische Historie / Befunde

Die Vorlage aktueller medizinischer Befunde ist nicht Voraussetzung für die Teilnahme an der Klassifizierung und erfolgt freiwillig. Sie unterstützt neben der Eigenerklärung das Klassifizierungsgremium bei seiner Arbeit. Werden medizinische Befunde nicht vorgelegt, so entstehen daraus keine Nachteile im Wettbewerb.

Einschätzung der Behinderung(en), Mehrfachnennungen möglich:

- stabil
- fortschreitend
- wechselnd
- dauerhaft
- angeboren

Jahr des erstmaligen Auftretens: _____

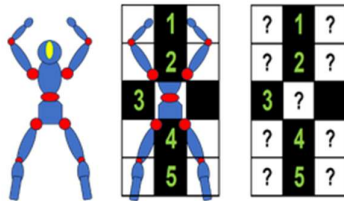
Vergangene Behandlungen:

Aktuelle Behandlungen:

Im Falle von Rückenmarksverletzungen bitte Nummern der betroffenen Wirbel angeben und motorische und sensorische Auswirkungen möglichst genau beschreiben:

Ergänzende Angaben zu medizinischen Diagnosen:

Funktionale Selbsteinschätzung der aerodynamischen Oberflächen anhand des nachfolgenden Diagramms. Selbsteinschätzung bitte in der gelben Box vornehmen.



0
X

Vollständig

Teilweise einsetzbar

Nicht einsetzbar

Ggf. zusätzliche Anmerkungen/Informationen:



EINVERSTÄNDNISERKLÄRUNG FÜR DIE KLASSIFIZIERUNG

1. Ich erkläre mich damit einverstanden, am Klassifizierungsprozess, der in diesen Wettbewerbsregeln beschrieben ist, teilzunehmen. Mir ist bewusst, dass dieser Prozess die Windtunnel-Flüge und anderen Aktivitäten einschließlich der Beobachtung meines Wettkampfes einschließt bzw. einschließen kann. Ich bin mir des Risikos von Verletzungen während des Prozesses und Wettkampfes bewusst und bestätige hiermit, dass ich gesund genug bin, um am Klassifizierungsprozess teilzunehmen.
 2. Ich erkenne an, dass ich die Vorgaben des Klassifizierungsgremiums zu befolgen habe. Dies schließt die Pflicht zur Bereitstellung geeigneter Dokumentation ein, die es dem Klassifizierungsgremium ermöglicht zu bestimmen, ob ich die Anforderungen für ein Handifly RACE erfülle. Mir ist bewusst, dass meine Klassifizierung ohne Ausgleich widerrufen werden kann, falls ich eine der Anforderungen nicht erfülle.
 3. Ich verstehe, dass die Klassifizierung als Flieger von mir verlangt, mein Bestes zu geben und dass jedwede absichtlich falsche Darstellung meiner Fähigkeiten, Fertigkeiten oder meiner Behinderung zu einem unmittelbaren Ausschluss vom Wettbewerb führen kann.
 4. Mir ist bewusst, dass der Klassifizierungsprozess ein Bewertungsprozess des Klassifizierungsgremiums ist und ich versichere, das Ergebnis zu akzeptieren. Sollte ich mit der Entscheidung nicht einverstanden sein, steht es mir jederzeit frei, nicht am Wettbewerb teilzunehmen.
 5. Ich stimme der Anfertigung von Ton- und Videoaufnahmen von mir während des Wettkampfs zu. Dies kann sowohl die Aktivitäten innerhalb des Tunnels als auch solche außerhalb des Tunnels umfassen.
 6. Ich stimme zu und ermächtige den DFV bzw. den Ausrichter, meine persönlichen Daten (vollständiger Name, E-Mail-Adresse, Nationalität, Geburtsdatum, Geschlecht, Koeffizient, relevante medizinische Informationen) in beliebigem Format zu speichern und zur Vorbereitung und Durchführung des Wettkampfs sowie zur Nachbereitung und Ergebnisdokumentation zu verarbeiten.
- Ich möchte den DFV und die ISC bei der Weiterentwicklung des Klassifizierungs-Regelwerks unterstützen. Daher stimme ich zu, dass meine während des Klassifizierungsprozesses gesammelten Daten und Videoaufzeichnungen von Training und Wettkampf zu Forschungs- und Schulungszwecken von DFV und ISC eingesetzt werden können. Diese Einwilligung kann ich jederzeit widerrufen (bitte ankreuzen, falls gewünscht).

Datum: _____

Unterschrift: _____

ANHANG 4

Grafische Darstellung des Wettbewerbs Ablaufs und den Platzierungen

