

Grober Regelverstoß: Motornutzung während des Wertungsfluges

Entscheidung:

Wegen grobem Regelverstoß, sportlichem Betrug, versuchter Täuschung und Manipulation des Ergebnisses wird der Teilnehmer **Andreas Schäberle (Rödelmodellbauteam)** für die OLC-Saison 2012 disqualifiziert und für die OLC-Saison 2013 gesperrt.

Begründung:

Bei den Flügen des Teilnehmers **Andreas Schäberle (Rödelmodellbauteam)** war ab etwa Anfang/Mitte August ein z.T. eklatanter Leistungssprung feststellbar. Diese hervorragenden Flüge haben dann auch dazu geführt, dass der Teilnehmer Zug um Zug in der Wertung aufgestiegen ist, um dann letztendlich Ende August die Führung mit Abstand zu übernehmen. Entsprechend dem Partner-Check Prinzip, wie es der OLC schon seit Ende der 90er Jahre handhabt, haben einige Sportfreunde die korrekte Durchführung der Flüge angezweifelt und den Veranstalter entsprechend informiert.

Wir haben daraufhin alle sechs Wertungsflüge, die sämtlich am 27. und 29. August durchgeführt wurden, auf Basis einer meteorologischen Stellungnahme einer eingehenden und umfangreichen Analyse unterzogen.

Ergebnis:

Bei allen Wertungsflügen finden sich z.T. mehrere Flugabschnitte, bei denen Steigwerte erflogen wurden, die mehrmals die Steigwertvorhersagen in dem Höhenband und in dem Fluggebiet um das Zwei- bis Dreifache übersteigen.

Erflogene Steigwerte mit bis zu 8 m/s an Tagen, für welche Fachmeteorologen maximal 3 m/s prognostizierten, sind ein eindeutiger Hinweis auf unerlaubte Motornutzung.

Eine weitere Untersuchung eines Institutes einer Technischen Universität bestätigt das Ergebnis der meteorologischen Plausibilität.

Es langen die Indizien hinreichend für den Schluss aus, dass die Flüge nicht regelkonform mit dem angegebenen Fluggerät im antriebslosen Zustand durchgeführt wurden.

Die Untersuchungsergebnisse im Einzelnen

A) Steigwertvorhersagen für die Schwäbische Hochebene (GAFOR Gebiet 72)

(Modell: COSMO-EU/TOPTHERM in Betrieb beim Deutschen Wetterdienst (DWD) und Verbreitung über den pc_met Internetservice)

27. August 2012

- Im Höhenband **500-600 m MSL** wird das Flugzeugsteigen (Vario) im Zeitraum **08:30 h - 15:00 h UTC** mit 1.0 m/s vorhergesagt, d.h. die Luft steigt in den thermischen Aufwinden mit rund **2.0 m/s**. In den Randzeiten (bis 08:00 h und nach 15:30 h UTC) wird das Flugzeugsteigen schwächer vorhergesagt.
- Im Höhenband **600-800 m MSL** wird das Flugzeugsteigen im Zeitraum von **08:30 - 15:30 h UTC** mit 1.5 m/s vorhergesagt, d.h. die Luft steigt in den thermischen Aufwinden mit rund **2.5 m/s**. In den Randzeiten (bis 08:00 h und ab 16:00 h UTC) wird das Flugzeugsteigen schwächer vorhergesagt.
- Im Höhenband **800-1000 m MSL** wird das Flugzeugsteigen im Zeitraum von **10:30 - 14:30 h UTC** mit 2.5 m/s vorhergesagt, d.h. die Luft steigt in den thermischen Aufwinden mit rund **3.5 m/s**. In den Randzeiten (bis 10:00 h und ab 15:00 h UTC) wird das Flugzeugsteigen schwächer vorhergesagt.

Die Vorhersage zeigt eine Tendenz zum Abtrocknen (Abnahme der Quellwolkenmächtigkeit).

29. August 2012

- Im Höhenband **500-600 m MSL** wird das Flugzeugsteigen (Vario) im Zeitraum **10:30 h - 15:00 h UTC** mit 1.0 m/s vorhergesagt, d.h. die Luft steigt in den thermischen Aufwinden mit rund **2.0 m/s**. In den Randzeiten (bis 10:00 h und ab 15:30 h UTC)

wird das Flugzeugsteigen schwächer vorhergesagt.

- Im Höhenband **600-800 m MSL** wird das Flugzeugsteigen im Zeitraum von **10:00 - 15:30 h UTC** mit 1.5 m/s vorhergesagt, d.h. die Luft steigt in den thermischen Aufwinden mit rund **2.5 m/s**. In den Randzeiten (bis 09:30 h und ab 16:00 h UTC) wird das Flugzeugsteigen schwächer vorhergesagt. Um 12:00 h UTC wird das Flugzeugsteigen vorübergehend mit 2.0 m/s (Luftsteigen 3.0 m/s) vorhergesagt
- Im Höhenband **800-1000 m MSL** wird das Flugzeugsteigen im Zeitraum von **10:30 - 15:30 h UTC** mit 2.0 m/s vorhergesagt, d.h. die Luft steigt in den thermischen Aufwinden mit rund **3.0 m/s**. In den Randzeiten (bis 10:00 h und ab 16:00 h UTC) wird das Flugzeugsteigen schwächer vorhergesagt.

Ganztägig sind bis 6/8 hohe Wolken (Cirren) vorhergesagt. Zeitweise sind auch 1-2/8 mittelhohe Wolken (Ac-Felder) vorhergesagt.

B) Analyse der Flüge auf Basis der gemeldeten IGC-Files (je Flug wurde beispielhaft ein Flugabschnitt dargestellt)

| | Uhrzeit Abschnitt | Höhe m | Geschwindigkeit km/h | Vario-Steigen m/s | Polares Sinken m/s | Netto-Steigen m/s |
|---|---------------------------------|-----------|-------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| 120829, bester Flug | | | | | | |
| 13:22:33 - 13:40:43 | 13:26:54 | 902 | 101 | 0,5 | 2,8 | 3,3 |
| http://rc.onlinecontest.org/olc-2.0/rc/flightinfo.html?dsld=4072 | 13:26:53 | 900 | 96 | 3,5 | 2,7 | 6,2 |
| | 13:26:52 | 895 | 96 | 5,5 | 2,7 | 8,2 |
| | 13:26:51 | 889 | 105 | 5,5 | 2,9 | 8,4 |
| | 13:26:50 | 884 | 114 | 4,0 | 3,2 | 7,2 |
| | 13:26:49 | 881 | 120 | 1,5 | 3,3 | 4,8 |
| | 120827, zweitbeste Flug | | | | | |
| 13:34:49 - 13:43:14 | 13:39:38 | 734 | 100 | 1,5 | 2,8 | 4,3 |
| http://rc.onlinecontest.org/olc-2.0/rc/flightinfo.html?dsld=4046 | 13:39:37 | 733 | 102 | 2,0 | 2,8 | 4,8 |
| | 13:39:36 | 730 | 104 | 3,5 | 2,9 | 6,4 |
| | 13:39:35 | 726 | 104 | 3,5 | 2,9 | 6,4 |
| | 13:39:34 | 723 | 112 | 1,5 | 3,1 | 4,6 |
| | 120829, drittbeste Flug | | | | | |
| 15:02:06 - 15:30:45 | 15:12:00 | 997 | 78 | 1,0 | 2,2 | 3,2 |
| http://rc.onlinecontest.org/olc-2.0/rc/flightinfo.html?dsld=4075 | 15:11:59 | 995 | 74 | 3,5 | 2,0 | 5,5 |
| | 15:11:58 | 990 | 73 | 5,0 | 2,0 | 7,0 |
| | 15:11:57 | 985 | 78 | 4,5 | 2,2 | 6,7 |
| | 15:11:56 | 981 | 84 | 3,0 | 2,3 | 5,3 |
| | 15:11:55 | 979 | 92 | 1,0 | 2,5 | 3,5 |
| 120829, viertbeste Flug | | | | | | |
| 14:30:05 - 14:36:04 | 14:32:29 | 762 | 101 | 0,0 | 2,8 | 2,8 |
| http://rc.onlinecontest.org/olc-2.0/rc/flightinfo.html?dsld=4074 | 14:32:28 | 761 | 94 | 2,5 | 2,6 | 5,1 |
| | 14:32:27 | 757 | 95 | 4,5 | 2,6 | 7,1 |
| | 14:32:26 | 752 | 98 | 4,5 | 2,7 | 7,2 |
| | 14:32:25 | 748 | 101 | 3,0 | 2,8 | 5,8 |
| | 14:32:24 | 746 | 107 | 1,5 | 3,0 | 4,5 |
| | 14:32:23 | 745 | 106 | 0,5 | 2,9 | 3,4 |
| 120827, fünftbeste Flug | | | | | | |
| 14:18:48 - 14:28:12 | 14:22:32 | 785 | 84 | 1,5 | 2,3 | 3,8 |
| http://rc.onlinecontest.org/olc-2.0/rc/flightinfo.html?dsld=4045 | 14:22:31 | 780 | 79 | 5,5 | 2,2 | 7,7 |
| | 14:22:30 | 774 | 91 | 5,5 | 2,5 | 8,0 |
| | 14:22:29 | 769 | 114 | 3,0 | 3,2 | 6,2 |
| | 14:22:28 | 768 | 137 | -1,5 | 3,8 | 2,3 |
| | 120829, sechstbeste Flug | | | | | |
| 12:55:23 - 13:07:35 | 12:57:46 | 835 | 64 | 0,0 | 1,8 | 1,8 |
| http://rc.onlinecontest.org/olc-2.0/rc/flightinfo.html?dsld=4070 | 12:57:45 | 834 | 59 | 2,0 | 1,6 | 3,6 |
| | 12:57:44 | 831 | 54 | 4,0 | 1,5 | 5,5 |
| | 12:57:43 | 826 | 52 | 5,0 | 1,4 | 6,4 |
| | 12:57:42 | 821 | 67 | 3,5 | 1,9 | 5,4 |
| | 12:57:41 | 819 | 82 | 1,5 | 2,3 | 3,8 |

C) Ergänzende Paralleluntersuchung

Ergänzend zu dem meteorologischen Ansatz untersuchten zwei in Flugbelangen versierte wissenschaftliche Mitarbeiter an einer technischen Universität die Flüge.

Sie kamen zu dem Schluss, dass auch eine detaillierte Untersuchung der hochaufgelösten Flugaufzeichnungen auf Basis analytischer Zusammenhänge und gegebenen Daten ein überhöhtes Luftmassensteigen bedingen. Ungenauigkeiten in den Annahmen führten zu keinen signifikanten Änderungen in den Ergebnissen und die Berechnungen bei vergleichbaren Flügen ergaben keine Abweichungen von dem Erwarteten.