

GPS-Triangle rule-changes and amendments for 2022:

For the upcoming flying season we would like to inform you about the most important rule changes to happen for 2022 in this announcement.

The official documents will soon be published in the according rulebooks on the GPS-Triangle website (www.gps-triangle.net) for download.

The changes were elaborated within the GPS-Triangle committee from experiences / incidents and developments during the 2020 and 2021 flying seasons and will be effective from March 2022.

Changes for Light-Class:

- The maximum starting speed will be 70kph
(Reason: with moderate tailwinds it occurred that it is too difficult to get valid starts without penalties for over-speeding. Very often this led into gaggles of restarting planes and unsafe situations due to an overcrowded start-line.)
- The maximum wind speed limit for contests will be lowered to 8m/s
(Reason: To cover ground with light loaded aircrafts seems only sensible up to this limit)
- The altitude will be measured with barometric sensors instead of GPS sensors
(Reason: The deviation in the altitude-measurement via GPS can reach up to 20m which is a not negligible factor in Light class. Barometric altitude-measurement is more precise but needs the necessary technical equipment. The common hardware from RC-Electronics is already equipped with the necessary hardware. A software update will be available prior to the start of the season.)

Changes for Sport-Class:

- Max. Altitude for competition flights will be 750m above the Take-off-area.
(Reason: This ensures that all flight operations will stay within the uncontrolled airspace ECHO and not lead to any kind of controlled airspace violation.)
- No landing points will be given, when the pilot or his helper stops or touches the plane in the process of landing prior to the plane has come to a complete halt.
(Reason: safety)

Changes for Scale-Class (1:3):

- Max. Altitude for competition flights will be 750m above the Take-off-area.
(Reason: This ensures that all flight operations will stay within the uncontrolled airspace ECHO and not lead to any kind of controlled airspace violation.)
- No landing points will be given, when the pilot or his helper stops or touches the plane in the process of landing prior to the plane has come to a complete halt.
(Reason: safety)

- There will be no speedtask flown anymore in the 1:3 Scale Class
(Reason: Surveys among the competition pilots during the last 3 years showed that for most of the competitors, the speedtask is not an attractive task when flying scale models. The speedtask takes a lot of time for pilots, tow-pilots and organizers compared to the relatively short airtime for each competitor. It is vastly dependent on calm and equal weather conditions and often decided by luck (of having the right weather conditions).
- The starting order for each group to be towed will be set by random draw.
(Reason: This was tested and tried out over the last 2 seasons and clearly showed, that time for towing up the whole group of scale gliders is drastically minimized. There is no room for time consuming tactical maneuvering and less chance for gliders not being towed up in time. The first three pilots to be towed up will get the right to tow up to an extra 50m of altitude.)

GPS-Triangle Regeländerungen und Anpassungen für die Saison 2022:

Wir möchten hiermit alle GPS-Triangle Piloten über die bevorstehenden Regeländerungen und Anpassungen für die kommende Flugsaison 2022 informieren.

Diese Bekanntmachung dient als erste Information, die offiziellen Regeldokumente werden alsbald auf den Webseiten von www.gps-triangle.net veröffentlicht und zum Download bereitgestellt.

Die Änderungen wurden seitens des GPS-Triangle-Komitees erarbeitet und basieren auf den Erfahrungen/Vorkommnissen und Entwicklungen der letzten beiden Flugsaisons. Die Änderungen treten ab März 2022 in Kraft.

Änderungen für die Light-Klasse:

- Die maximale Einfluggeschwindigkeit wird auf 70km/h angehoben:
(Erklärung: Selbst bei moderatem Rückenwind war es oft nicht möglich ohne zu hohe Geschwindigkeit und somit Strafpunkten in den Kurs einzufliegen. Hiernach war oft ein sehr dichter Luftraum zu beobachten, da viele Modelle nochmals versuchten in den Kurs einzufliegen. Um die Gefahr von Zusammenstößen von Modellen nahe der Startlinie zu vermeiden, wurde die Einfluggeschwindigkeit auf 70km/h angehoben.
- Die obere Grenze für die zulässige Windgeschwindigkeit wird auf 8m/s herabgesetzt.
(Erklärung: Es ist nahezu unmöglich mit Modellen mit leichter Flächenbelastung bei höheren Windgeschwindigkeiten die notwendigen Strecken zu erfliegen.)
- Die Höhenmessung findet nicht mehr über die Messung der „GPS-Höhe“ sondern „barometrisch“ statt.
(Erklärung: Hohe Abweichungen der gemessenen GPS-Höhe (diese kann bis zu 20m betragen) haben besonders in der Light-Klasse einen großen Einfluss. Daher soll auf die genauere Messmethode über barometrische Messungen zurückgegriffen werden. Die Hardwarekomponenten von RC-Electronics sind hierfür schon vorbereitet, die Umstellung findet lediglich über neue Software statt, welche zu Anfang der Saison verfügbar sein wird.

Änderungen für die Sport-Klasse:

- Die maximal erlaubte Flughöhe wird auf 750m (über Startplatz) festgelegt.
(Erklärung: Diese Maßnahme soll sicherstellen, dass nicht in den kontrollierten Luftraum eingeflogen werden kann und sich das komplette Wettbewerbsgeschehen im unkontrollierten Luftraum „ECHO“ abspielt.)
- Es werden keine Landepunkte vergeben, wenn der Pilot oder sein Helfer das Modell vor dessen kompletten Stillstand bei der Landung im Landefeld berührt.
(Erklärung: Sicherheit)

Änderungen für die Scale (1:3)-Klasse:

- Die maximal erlaubte Flughöhe wird auf 750m (über Startplatz) festgelegt.
(Erklärung: Diese Maßnahme soll sicherstellen, dass nicht in den kontrollierten Luftraum eingeflogen werden kann und sich das komplette Wettbewerbsgeschehen im unkontrollierten Luftraum „ECHO“ abspielt.)
- Es werden keine Landepunkte vergeben, wenn der Pilot oder sein Helfer das Modell vor dessen kompletten Stillstand bei der Landung im Landefeld berührt.
(Erklärung: Sicherheit)
- Der Speedflug ist nicht mehr Teil der Wettbewerbsaufgaben in der 1:3-Klasse.
(Erklärung: Die in den letzten drei Jahren durchgeführten Umfragen unter den Piloten haben ergeben, dass der Speedflug für die meisten Piloten keine Attraktivität mehr hat. Durch die relativ lange F-Schleppdauer erfordert er ein hohes Pensum an Aufwand und Zeit von Piloten, Schlepp-Piloten und Veranstaltern für eine jeweils geringe Flugzeit pro Pilot. Eine faire Wertung ist in sehr hohem Maße abhängig vom Wetter.)
- Die Startreihenfolge jeder Gruppe wird ausgelost.
(Erklärung: Tests in den letzten zwei Jahren haben ergeben, dass hierdurch ein deutlich reibungsloserer Schleppbetrieb gegeben ist und Zeit gespart werden kann. Es gibt keine Möglichkeit für taktische „Spielchen“ am Boden mehr, welche den Schleppbetrieb in die Länge ziehen. Es ist deutlich unwahrscheinlicher, dass ein Pilot nicht in die Luft kommt! Die ersten Drei Piloten in der ausgelosten Startaufstellung haben das recht 50m höher geschleppt zu werden.