

Handicap Faktor	Flugzeugtyp	Wölbklappen (f)	max. zul. Masse der nicht tragenden Teile [kg]	Flügel- fläche [m <sup>2</sup> ]	IGC Referenz Masse [kg]	Flächenbelastung bei Referenz Masse [kg/m <sup>2</sup> ]	Bemerkung
1,08	ASW 20, F	f	235	10,50	372	35,4	nicht zulässig: ASW 20 b, c
1,07	Discus a,b,CS		240	10,58	367	34,7	
1,07	ASW 24		230	10,00	350	35,0	
1,07	ASW 24 (with increased mass)		245	10,00	365	36,5	Schleicher ASW 24 TN-No. 2 ab S/N 24068 serial standard
1,07	ASW 24 B		245	10,00	365	36,5	
1,07	DG 200 (15m)	f	250	10,00	380	38,0	
1,07	Mini Nimbus	f	240	9,86	368	37,3	
1,07	Mosquito, B	f	240	9,86	368	37,3	
1,07	LS 3	f	240	10,50	377	35,9	
1,07	LS 3 a	f	230	10,50	367	35,0	
1,07	Genesis 2		241	11,15	366 *	32,8	
1,07	Glasflügel 304,B,ØPH 304 CZ (15m)	f	240	9,90	369	37,3	
1,06	SZD 55-1		248	9,60	363	37,8	
1,06	LS 7		235	9,80	353	36,0	
1,06	Speed Astir II, IIb	f	260	11,47	400 *	34,9	
1,05	CB-15 CRYSTAL		240	9,77	350 *	35,8	
1,04	HPH 304 C		240	9,90	359	36,3	
1,04	DG 300, Elan		246	10,27	369	35,9	
1,04	LS 4, a, b		230	10,50	356	33,9	
1,03	Pegase 101, A		235	10,50	361	34,4	
1,03	Pegase 101 B, C		230	10,50	356	33,9	
1,03	Pegase 101 D		225	10,50	351	33,4	
1,03	Pegase 101 P, AP		235	10,50	361	34,4	
1,03	PIK 20 A	f	250	10,00	380	38,0	
1,03	PIK 20 B	f	240	10,00	370	37,0	
1,03	PIK 20 D	f	225	10,00	355	35,5	
1,02	SZD 59 ACRO (15m)		248	9,60	363	37,8	nur mit Winglets; bereits im Handicap enthalten
1,02	H301 Libelle	f	200	9,80	300 *	30,6	
1,02	H301 Libelle (with increased mass)	f	200	9,80	315	32,1	TM Nr. 301-42, EASA.A.241
1,02	Std. Cirrus B (16m)		220	10,36	344	33,2	Winglets nicht erlaubt
1,02	Std. Cirrus B (16m) (with increased mass)		233	10,36	350 *	33,8	Winglets nicht erlaubt see TDCS EASA.A.278
1,01	ASW 19		225	11,00	357	32,5	
1,01	ASW 19 B		230	11,00	362	32,9	
1,01	Jantar Std. 2, 2M		245	10,66	373	35,0	
1,01	Jantar Std. 3		248	10,66	376	35,3	
1,01	SZD-48-3M "Brawo"		240	10,90	360 *	33,0	
1,01	SZD-48-3M1 "Brawo"		240	10,66	365 *	34,2	
1,01	LS 1f, LS 1f(45)		230	9,75	347	35,6	
1,00	DG 100, G, Elan, G Elan		265	11,00	385 *	35,0	
1,00	Hornet, C		225	9,80	343	35,0	
1,00	Jantar Std.		236	10,66	364	34,1	
1,00	Std. Cirrus		220	10,04	330 *	32,9	
1,00	Std. Cirrus (with increased mass)		240	10,04	361	36,0	*WW
1,00	Std. Cirrus B (15m)		220	10,04	330 *	32,9	
1,00	Std. Cirrus B (15m) (with increased mass)		233	10,04	354	35,3	*WW
1,00	Std. Cirrus CS11-75L		220	10,04	341	34,0	
1,00	Std. Cirrus CS11-75L (with increased mass)		240	10,04	361	36,0	*WW
1,00	Std. Cirrus G		220	10,04	341	34,0	
1,00	Std. Cirrus G (with increased mass)		240	10,04	361	36,0	*WW
0,98	ASW 15		198	11,00	318 *	28,9	
0,98	ASW 15B		220	11,00	352	32,0	
0,98	LS 1 0,a,b,c		212	9,74	312 *	32,0	
0,98	LS 1 d		212	9,74	329	33,8	
0,98	Std. Libelle		200	9,80	290 *	29,6	
0,98	Std. Libelle 201B		210	9,80	328	33,5	
0,98	Std. Libelle 202		210	9,80	328	33,5	
0,98	Std. Libelle 203		210	9,80	328	33,5	

\*WW with winglets MTOM 350kg; see TDCS EASA.A.278

\*) IGC-Referenz-Masse limitiert durch MTOM oder MTOM ohne Wasser.

Bei Betrieb mit Winglets bleibt der Handicap Faktor unverändert. Fliegen mit oder ohne Winglets während des gesamten Wettbewerbes muss vor der technischen Kontrolle festgelegt werden. (Diese Regelung ist nur im Bereich des DAeC gültig und weicht von den Regelungen der IGC ab!)

Der Handicap-Faktor basiert auf der IGC-Referenz-Masse. Solange das Segelflugzeug mit einer Masse geflogen wird, die die Referenz-Masse nicht überschreitet, kann davon ausgegangen werden, dass es innerhalb der zulässigen Massengrenzen betrieben wird. Sobald die Notwendigkeit besteht, dass ein Segelflugzeug mit höherer Masse geflogen werden muss, hat der Pilot die Pflicht nachzuweisen, dass das Flugzeug innerhalb der zulässigen Massengrenzen betrieben wird. Beim Überschreiten der Referenz -Masse erhöht sich der Handicap-Faktor für jede angefangene 10kg um 0,005.

In keinem Falle darf die max. limitierte Flächenbelastung von 38kg/ m<sup>2</sup> und ein max. Handicap-Faktor von 1,09 überschritten werden.

IGC Referenz Masse: Der niedrigste Wert von 1-3:

1. MTOM
2. MTOM ohne Wasser gemäß Kennblatt.
3. (max. zul. Masse der nicht tragenden Teile) + [(Flügelfläche) x (norm. spez. Flügelmasse)], „norm. spez. Flügelmasse“ ist die von der IGC festgelegte normierte spezifische Flügelmasse mit 12kg/m<sup>2</sup> für Tragflächen ohne Wölbklappen, 13kg/m<sup>2</sup> für Tragflächen mit Wölbklappen.

Bei einem Segelflugzeug mit Klapptriebwerk, unabhängig davon, ob der Motor ein- oder ausgebaut ist, wird die IGC-Referenz-Masse mit Hilfe der max. zulässigen Masse der nicht tragenden Teile der Basis-Segelflugzeugversion berechnet; z.B. 240kg für Discus b, bt, bM.