



Handifly RACE bei den Deutschen Indoor-Meisterschaften 2024 Wettbewerbsregeln

1. Regelwerk und Teilnahmevoraussetzungen

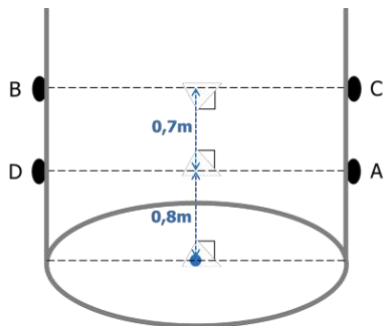
- 1.1. Das Handifly RACE wird im Rahmen der Deutschen Indoor-Meisterschaften 2024 im Zeitraum vom 7. bis 10. März 2024 in der Hurricane Factory Berlin ausgetragen. Maßgeblich für die Durchführung des Wettbewerbs sind die Wettbewerbsordnung für Deutsche Meisterschaften (WDM), die Ausschreibung IDM sowie diese Wettbewerbsregeln, die auf dem Handifly-Regelwerk des Französischen Fallschirmsportverbandes FFP basieren.
- 1.2. Teilnahmeberechtigt am Handifly RACE sind alle Menschen mit Behinderungen, die die in diesen Wettbewerbsregeln beschriebenen Voraussetzungen erfüllen, sich zum Wettbewerb angemeldet haben und die Regularien durch ihre Unterschrift im Rahmen der Anmeldung anerkennen. Angesprochen sind sowohl deutsche Teilnehmende wie auch Teilnehmende aus anderen Ländern, da das Handifly RACE wie die Deutschen Indoor-Meisterschaften insgesamt als offener Wettbewerb ausgetragen wird.
- 1.3. Das Handifly RACE wird in einer Einsteigerklasse (Novice Race) und einer Offenen Klasse (Expert Race) ausgetragen.
- 1.4. Abweichend von den Vorgaben der WDM ist für die Teilnahme am Handifly RACE der Besitz einer gültigen Fallschirmsprung-Lizenz nicht Voraussetzung, da es sich um ein reines Indoor-Event handelt.
- 1.5. Im Falle einer strittigen Situation, die nicht aufgrund dieser Wettbewerbsregeln, der Ausschreibung IDM oder der WDM gelöst werden kann, kann der Wettbewerbsleiter unabhängige Entscheidungen treffen, die für alle Teilnehmenden des Wettbewerbs gelten, nachdem er sich mit der Chefschiedsrichterin beraten hat.
- 1.6. Gegen keine im Wettbewerb getroffene Entscheidung kann ein Protest eingelegt werden.

2. Funktionspersonal

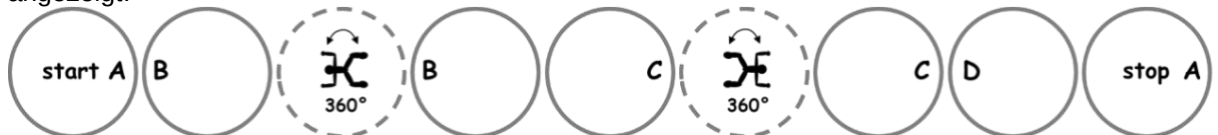
- 2.1. Hinsichtlich Wettbewerbs- und Organisationsleitung gelten die Maßgaben der Ausschreibung IDM.
- 2.2. Das Schiedsrichter-Panel für den Wettbewerb besteht aus insgesamt drei qualifizierten Personen (mit DFV-Schiedsrichter-Lizenz), wobei eine Person für die Zeitnahme im Wettbewerb verantwortlich ist. Schiedsrichter-Panels aus anderen Disziplinen können auch für das Handifly RACE eingesetzt werden. Die Disposition des Panels obliegt der Chefschiedsrichterin. Das Panel kommt bei allen Flügen des Handifly RACE zum Einsatz.
- 2.3. Das Klassifizierungsgremium für die Ermittlung des wettbewerbsrelevanten Koeffizienten zur Einstufung der Teilnehmenden unter Berücksichtigung der vorliegenden Behinderungen besteht aus drei qualifizierten Personen, die vom Deutschen Fallschirmsportverband (DFV) benannt werden. Im Klassifizierungsgremium ist mindestens ein:e qualifizierte:r Arzt/Ärztin vertreten. Zur Vervollständigung des Klassifizierungsgremiums kann der DFV nach eigenem Ermessen auf qualifiziertes Personal aus anderen Ländern zurückgreifen.
- 2.4. Im Wettbewerb stellt der Ausrichter eine:n oder mehrere qualifizierte Tunnelinstruktur:innen, die die Teilnehmenden bei Bedarf unterstützen und die Sicherheit im Tunnel nach den Vorgaben des Ausrichters gewährleisten.

3. Begriffsdefinitionen und Wettbewerbsbeschreibung

- 3.1. Handifly RACE: ist ein Einzelwettbewerb für Menschen mit Behinderungen, bei dem ein vorgegebener Parcours auf Zeit durchflogen werden muss.
- 3.2. Flieger: bezeichnet die Person, die am Handifly RACE teilnimmt und ihrer Klassifizierung zugestimmt hat.
- 3.3. 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. Der Flug steht unter ständiger Beobachtung einer oder mehrerer Tunnelinstruktur:innen.
- 3.4. Messpunkte: sind die elektronischen Messpunkte, die je nach Wettbewerbsklasse in einer bestimmten Reihenfolge angeflogen und validiert werden müssen. Die Messpunkte sind gemäß nachfolgender Grafik im Tunnel angebracht und eindeutig mit A, B, C und D bezeichnet:



- 3.5. Expert Race: in der Offenen Klasse muss der Flieger die Punkte A (Start), B, C, D und erneut A (Stop) gemäß nachfolgender Grafik durch Berührung der Messpunkte erfolgreich validieren. Die erfolgreiche Validierung wird durch Lichtwechsel angezeigt.



- 3.6. Novice Race: In der Einsteigerklasse muss der Flieger die Punkte A (Start), D und erneut A (Stop) gemäß nachfolgender Grafik durch Berührung der Messpunkte erfolgreich validieren. Die erfolgreiche Validierung wird durch Lichtwechsel angezeigt.



- 3.7. Arbeitszeit: wird in Hundertsteln gemessen und beginnt für jeden gewerteten Flug entweder, wenn der Flieger innerhalb von 30 Sekunden nach Einstieg in den Tunnel selbständig Punkt A validiert, 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 (Stop) oder nach Ablauf der 75 Sekunden.
- 3.8. 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 wird nicht als erfolgreiche Validierung gewertet. Ein zuvor berührter Messpunkt darf nach Wechsel des Lichtsignals zurück in die Ausgangsposition erneut berührt werden.



- 3.9. Auslassen von Punkten: Messpunkte, die nicht validiert werden, zählen nicht als absolviert, damit ist der Parcours unvollständig. Dem Flieger steht es frei, im Rahmen der Arbeitszeit beliebig viele Versuche zur Validierung eines Punktes zu unternehmen.
- 3.10. 360°-Drehung: ist eine Drehbewegung in beliebige Richtung zwischen zwei identischen Punkten. Die Bewegung wird ausgeführt
- a) 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 und
 - b) durch Nutzung der gleichen Hand (oder Gliedmaßen) wie bei Validierung des vorherigen identischen Punktes
- 3.11. Unvollständige 360°-Drehungen: bestehen entweder aus
- a) einer Drehung von weniger als 270° oder
 - b) Nutzung der anderen Hand (oder Gliedmaßen) als bei Validierung des Punktes zuvor. Dies steht dem Auslassen des Punktes gleich.
- 3.12. Unterstützung: bezeichnet jede Situation, in der eine:r oder mehrere Tunnelinstruktur: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.
- 3.13. Strafzeit für Unterstützung: Wird während der Arbeitszeit Unterstützung des Fliegers notwendig, so wird eine fünfsekündige Strafe auf seine erzielte Gesamtzeit addiert. Die fünfsekündige Strafzeit wird lediglich einmal in der Gesamtzeit berücksichtigt, unabhängig davon, wie oft der Flieger während der Arbeitszeit Unterstützung benötigt.
- 3.14. 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. Jeder Flieger ist für seine Ausrüstung verantwortlich. Unzulänglichkeiten an der Ausrüstung im Flug stellen keinen Grund für eine Wiederholung des Durchgangs durch den Flieger oder einen Protest dar.

4. Klassifizierung der Teilnehmenden

- 4.1. 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.
- 4.2. 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.
- 4.3. 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.
- 4.4. Bei der IDM 2024 steht die Teilnahme am Handifly RACE auch Menschen mit Behinderungen offen, die keinen unmittelbaren Einfluss auf deren aerodynamische Bewegungsfähigkeit haben. 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.

- 4.5. 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. Für die Bereitstellung des Videomaterials gelten die in der Ausschreibung IDM genannten Fristen der Anmeldung. 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.
- 4.6. Das dreiköpfige Klassifizierungsgremium trifft seine Entscheidungen im Team und mehrheitlich. Es tritt im Rahmen von Online-Sessions auf Einladung des DFV zusammen und wendet dabei nachfolgend beschriebene Vorgehensweise an.
 - 4.6.1. Individuelle Festlegung des Koeffizienten: Die Teilnehmenden werden hierfür individuell betrachtet. Im ersten Schritt prüft der:die qualifizierte Arzt:Ärztin des Klassifizierungsgremiums Die Anwendbarkeit der zu berücksichtigenden Behinderungen in Anhang 1. Der zweite Schritt ist die im Team durchgeführte exakte Klassifizierung nach Anhang 2.
 - 4.6.2. 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.
 - 4.6.3. Ergebnisdokumentation: Nach Durchführung der Klassifizierung veröffentlicht das Klassifizierungsgremium eine Liste der Teilnehmenden mit zugeordnetem Koeffizienten in alphabetischer Reihenfolge, ggf. getrennt nach Wettbewerbsklassen.



5. Durchführung des Wettbewerbs

- 5.1. Nicht bewertete Flüge: Jeder Flieger startet mit zwei nicht gewerteten Flügen, in denen er zeigt, dass er stabil und sicher im Windtunnel fliegen und das Wettkampfprogramm absolvieren kann. In diesen Flügen wird außerdem die Geschwindigkeit festgelegt, mit der der Flieger antritt. Nach Durchführung der nicht gewerteten Flüge gibt der Wettbewerbsleiter bekannt, in welcher Klasse der Flieger antritt (Novice Race oder Expert Race). Absolviert der Flieger beide Programme erfolgreich, hat er ein Wahlrecht und muss seine Entscheidung unmittelbar bekanntgeben. Entsprechende Angaben bei der Anmeldung zur IDM werden nach Möglichkeit berücksichtigt, sofern der Flieger dem Wettbewerbsleiter bekannt ist. Die einmal gewählte bzw. zugewiesene Klasse hat für den gesamten Wettbewerb Bestand.
- 5.2. Bewertete Flüge
 - 5.2.1. Qualifikationsflüge: Jeder Flieger bestreitet zwei (2) Qualifikationsflüge. In jedem dieser Flüge wird eine Wertung ermittelt, wobei die beste der beiden ins Klassement einfließt. In jeder Wettbewerbsklasse nimmt der Flieger mit der niedrigsten Zeit-Wertung die erste Position, derjenige mit der höchsten Zeit-Wertung die letzte Position für den weiteren Wettbewerb ein. Die ersten acht (Top 8) Flieger des Expert Race und die ersten vier (Top 4) Flieger des Novice Race sind für das Halbfinale qualifiziert. Flieger des Expert und Novice Race, die die Qualifikation für das Halbfinale nicht geschafft haben, werden entsprechend ihrer erzielten Zeit als „Experten aus der Qualifikation“ und „Einsteiger aus der Qualifikation“ im jeweiligen Bereich des Gesamtklassements ausgewiesen.
 - 5.2.2. Halbfinale: Jeder qualifizierte Flieger absolviert einen gewerteten Flug. Der Flieger mit der niedrigsten Zeit-Wertung nimmt die erste Position, derjenige mit der höchsten Zeit-Wertung die letzte Position ein. Die ersten vier Flieger der Kategorie Expert sind für das Finale qualifiziert. Unter Berücksichtigung ihrer erzielten Zeit werden Flieger der Kategorie Expert, die die Qualifikation fürs Finale nicht geschafft haben, im Gesamtklassement als „Experten aus dem Halbfinale“ ausgewiesen. Flieger der Kategorie Novice werden als „Finalisten der Einsteigerklasse“ mit ihrer Zeit im Gesamtklassement ausgewiesen.
 - 5.2.3. Finale: Jeder qualifizierte Flieger absolviert einen gewerteten Flug. Der Flieger mit der niedrigsten Zeit-Wertung nimmt die erste Position, derjenige mit der höchsten Zeit-Wertung die letzte Position ein. Anhand ihrer erzielten Zeit werden die Flieger als „Finalisten der Kategorie Expert“ im Gesamtklassement ausgewiesen. Im Finale muss zwei Mal das Programm des Expert Race absolviert werden, also: A (Start), B, C, D, A, B, C, D, A (Stop). Im Finale beträgt die maximale Dauer eines Fluges 200 Sekunden, die maximale Dauer der Arbeitszeit ist 150 Sekunden und die maximal erzielbare Zeit-Wertung ebenfalls 150 Sekunden.
 - 5.2.4. Tie-Break: Falls im Laufe des Wettbewerbs Flieger mit der gleichen Wertung gleich platziert sind und zur Ermittlung der Reihenfolge der Qualifikation oder 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 solange herangezogen, bis eine eindeutige Reihung möglich ist. Sollte dies nicht möglich sein, sind alle betroffenen Flieger für die nächste Runde qualifiziert. Falls das Gesamtklassement betroffen ist, kann der Wettbewerbsleiter in diesem Fall das „Unentschieden“ offiziell erklären und als solches im Gesamtklassement vermerken lassen.

6. Medaillen und Ehrungen

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



7. Schlussbemerkungen

- 7.1. Dieses Regelwerk einschließlich seiner Anhänge basiert auf den Regeln des Handifly RACE des französischen Fallschirmsportverbandes FFP in der Fassung vom 20.09.2023. Änderungen am Regelwerk der FFP, die nach Veröffentlichung der Ausschreibung der IDM 2024 vorgenommen werden, bleiben für die IDM ohne Berücksichtigung.
- 7.2. In diesem Regelwerk der IDM sind einige Abweichungen gegenüber dem Regelwerk der FFP vorgesehen, insb. hinsichtlich der zu berücksichtigenden Behinderungen, da ein möglichst großer Kreis an Teilnehmenden für das Handifly RACE in Berlin angesprochen werden soll. Bei Unklarheiten oder in Zweifelsfällen hinsichtlich der Teilnahmeberechtigung ist der Ausrichter zu kontaktieren, der sich mit dem Klassifizierungsgremium und dem Veranstalter ins Benehmen setzen wird.

ANHANG 1

Zu berücksichtigende Behinderungen

Fünf Hauptbereiche der Gelenke (rot):

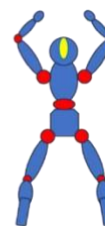
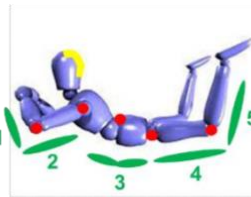
- a) Ellbogen
- b) Schulter
- c) Wirbelsäule
- d) Hüfte
- e) Knie

Fünf aerodynamische Oberflächen für den Flug (grün):

- a) Unterarm
- b) Oberarm
- c) Bauch
- d) Oberschenkel
- e) Schienbein

● **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



- 1) **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
- 2) **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
- 3) **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:
 - a. Ein Schultergelenk muss vorhanden sein
 - b. Das Fehlen eines Ellbogen- oder Kniegelenks ist notwendig, um an diesem Glied des Körpers eine Prothese nutzen zu können
 - c. Prothesen dürfen nicht genutzt werden und die Flug-Bekleidung darf nicht über das fehlende Glied hinausreichen, wenn
 - i. Im Falle eines teilweisen Fehlens der Unterarme die maximale Länge zwischen Ellbogen und dem Ende des fehlenden Glieds 12 (zwölf) Zentimeter beträgt
 - ii. im Falle eines teilweisen Fehlens des Schienbeins die maximale Länge zwischen Kniescheibe und dem Ende des fehlenden Glieds 22 (zweiundzwanzig) Zentimeter beträgt.
- 4) **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. Die im Flug getragene Bekleidung darf nicht über die Länge des kürzesten Beins hinausreichen.

- 5) Kleinwuchs:
Menschen mit Kleinwuchs haben verkürzte Knochen in den oberen oder unteren Extremitäten oder im Rumpf. Um diese Kategorie in der Klassifizierung anwenden zu können, muss infolge des verkürzten Knochenwachstums eine Ungleichheit in den Proportionen entstanden sein.
- 6) 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.
- 7) Ataxie:
Bei Menschen mit Ataxie kommt es unwillkürlichen bzw. nicht kontrollierbaren, oft sehr kleinen Muskelbewegungen, die durch eine Schädigung des zentralen Nervensystems (z.B. Schlaganfälle) verursacht werden.
- 8) Athetose:
Bei Menschen mit Athetose kommt es zu langsamen, unkontrollierten Bewegungen der oberen oder unteren Extremitäten, die durch eine Schädigung des zentralen Nervensystems verursacht werden.
- 9) Schwerhörigkeit oder Gehörlosigkeit:
Menschen mit reduziertem oder gänzlich fehlendem Hörvermögen können ebenfalls am Handifly RACE im Rahmen der IDM 2024 teilnehmen. Sofern sie keine weiteren Behinderungen gemäß dieses Anhang 1 haben, die Auswirkungen auf Ihre Flugfähigkeiten haben, wird dabei der Koeffizient 1,00 zugrunde gelegt.



ANHANG 2

METHODIK DER ERMITTLUNG DES KOEFFIZIENTEN

Die Leistung im Wettbewerb wird von drei Determinanten beeinflusst:

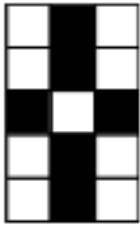
- A) Der Fähigkeit der horizontalen und vertikalen Bewegung im Windtunnel. Diese wird bestimmt vom Vorhandensein und der Beweglichkeit der fünf aerodynamischen Oberflächen.
- B) Der Stabilität des Körpers im Luftstrom, die von der Symmetrie (B1) und der Verankerung (B2) im Luftstrom bestimmt wird:
 - a. 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
 - b. Die Verankerung hängt von der Position der Hüfte im Luftstrom ab. Diese sollte nicht flach sein, sondern möglichst stark nach vorne gebeugt werden, wodurch sich idealerweise eine Position des Körpers ähnlich zum Buchstaben „U“ ergibt.
- C) Der Fähigkeit, den Messpunkt, der zur Validierung des Punktes notwendig ist, angemessen zu berühren. Diese Fähigkeit wird beeinflusst von der genutzten Oberfläche (C1), der Entfernung (C2) und der Genauigkeit (C3) der Validierung:
 - a. Die Oberfläche (C1) hängt vom Vorhandensein mindestens einer Hand ab und der Fähigkeit, den Handteller zur Validierung zu nutzen.
 - b. 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.
 - c. 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.

Schritt 1: Generelle Einordnung

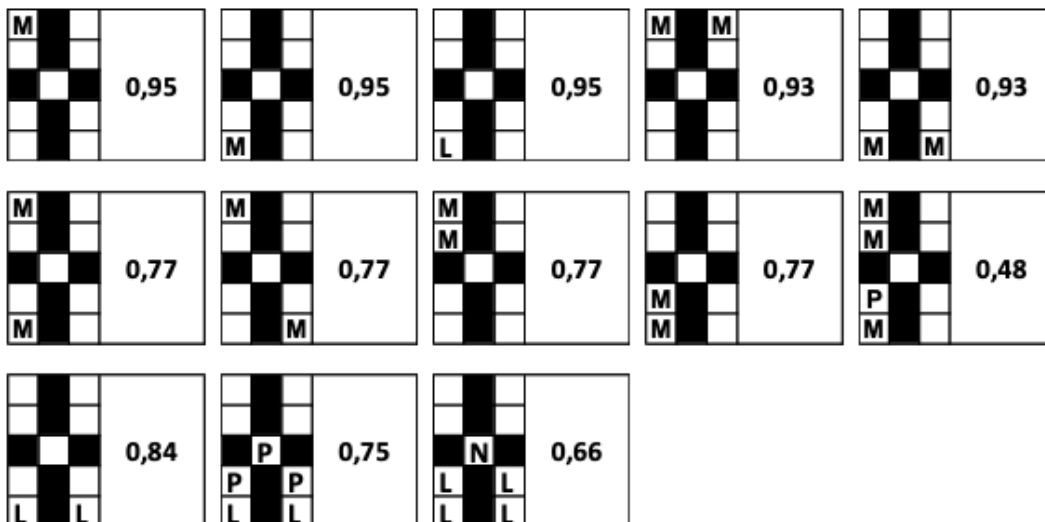
In diesem Schritt sichtet das Klassifizierungsgremium alle Erklärungen und Materialien des Teilnehmenden, um sich einen Überblick über das Vorhandensein und die Beweglichkeit der aerodynamischen Flugflächen (1 bis 5) im Flug zu verschaffen.

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 (**M**issing)
- **L** = Immobile/feste Oberfläche (**L**ocked)
- **P** = Teilweise mobilisierbare Oberfläche (**P**artially mobilizable)
- **N** = nicht mobilisierbare Oberfläche (**N**on 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. 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. 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: bis zu -0,04 je betroffener Extremität
- Verschlechterung der Symmetrie: bis zu -0,02 je betroffener Extremität
- Verschlechterung der Verankerung im Luftstrom: bis zu -0,06
- Verschlechterung der Punkt-Validierung: bis zu -0,3

Schritt 4: Finale Berechnung des Koeffizienten

In diesem Schritt wird der in der generellen Einordnung ermittelte Koeffizient zugrunde gelegt. Verbesserungen werden addiert, Verschlechterungen werden subtrahiert. Das Ergebnis ist der finale Koeffizient für den Wettbewerb, wie nachstehendes Beispiel veranschaulicht.

STEP 1 ÉTAPE 1	STEP 2 ÉTAPE 2			STEP 3 ÉTAPE 3				STEP 4 ÉTAPE 4
BASIC QUOTATION COTATION DE BASE	INCREASES MAJORATIONS			DECREASES MINORATIONS				TOTAL = FINAL QUOTATION COTATION FINALE
	(A) Move up to +0.04 per member Déplacement jusqu'à +0,04 par membre	(B1) Symmetry up to +0.02 per member Symétrie jusqu'à +0,02 par membre	(B2) Anchoring up to +0.06 Ancrage jusqu'à +0,06	(A) Move up to -0.04 per member Déplacement jusqu'à -0,04 par membre	(B1) Symmetry up to -0.02 per member Symétrie jusqu'à -0,02 par membre	(B2) Anchoring up to -0.06 Ancrage jusqu'à -0,06	(C) Validation up to -0.30 Validation jusqu'à -0,30	

EXAMPLE	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)
☐ Reduzierte Muskelkraft	☐ Verletzung des Rückenmarks (bitte betroffene Wirbel angeben) ☐ Muskeldystrophie ☐ Spina bifida ☐ Poliomyelitis ☐ Multiple Sklerose ☐ andere: _____
☐ Eingeschränkte passive Beweglichkeit	☐ Versteifung der Gelenke (Arthrogryposis) ☐ Kontraktur(en) der Gelenke ☐ Traumata ☐ andere: _____
☐ Fehlen oder Missbildung von Gliedmaßen	☐ Genetisch bedingte Fehlbildung (Dysmelie) ☐ Amputation (Traumafolge) ☐ Knochenkrebs ☐ andere: _____
☐ Unterschiedliche Beinlängen	☐ Trauma ☐ Genetisch bedingte Fehlbildung ☐ andere: _____
☐ Kleinwuchs	☐ Genetisch bedingter Kleinwuchs (Achondroplasie) ☐ Osteogenesis imperfecta („Glasknochenkrankheit“) ☐ Hormonell bedingte Wachstumsstörung ☐ andere: _____
☐ Hypertonus ☐ Ataxie ☐ Athetose	☐ Zerebralparese ☐ Schädel-Hirn-Trauma ☐ Schlaganfall ☐ andere: _____
☐ Eingeschränktes Hörvermögen	☐ Schwerhörigkeit ☐ Gehörlosigkeit ☐ andere: _____



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: _____

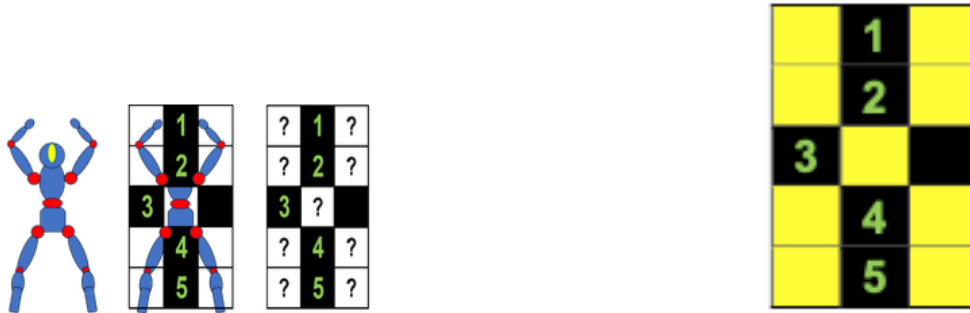
Vergangene Behandlungen:

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.



	Vollständig einsetzbar
0	Teilweise einsetzbar
X	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, die BKF und 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, BKF und ISC eingesetzt werden können. Diese Einwilligung kann ich jederzeit widerrufen (bitte ankreuzen, falls gewünscht).

Datum: _____

Unterschrift: _____