



Ausführungsbestimmungen

Der 41. Internationale **HAHNWEIDE - Segelflugwettbewerb** wird von der Fliegergruppe Wolf Hirth e.V. auf dem Segelfluggelände HAHNWEIDE bei Kirchheim/Teck in der Zeit vom 11. Mai bis 19. Mai 2007 ausgetragen.

Termine

05.-11. Mai 2007	Trainingsmöglichkeit
11. Mai 2007	16 bis 20 Uhr Anmeldung 20 Uhr Eröffnungsbriefing mit Pilotensprecherwahl
12. Mai 2007 bis 19. Mai 2007	ab 08 Uhr Startaufbau 10.00 Uhr tägliches Briefing Wertungsflüge
19. Mai 2007	ab 20 Uhr Abschlussabend mit Siegerehrung

Wettbewerbsleitung

Organisationsteam:	Rita Heimann, Tilo Holighaus, Stefan Kessler, Sascha Haußmann, Hansi Merath, Jochen Schmidt-Prange
Sportleiter:	Marc Puskeiler
Auswertung:	Sascha Hausmann
Meteorologe:	Dr. rer. nat. Karl Josef Dahlem (oder einfach „Jupp“)
Jury:	Sieger Maier, Walter Eisele, Helmut Treiber

Teilnahme-Voraussetzungen

Die Teilnehmer haben während des Wettbewerbs folgende Nachweise zu erbringen:

- gültiges Flugtauglichkeitszeugnis
- gültiger Luftfahrerschein mit aktueller F-Schlepp- bzw. Eigenstart-Berechtigung
- gültiges Sprechfunkzeugnis

Außerdem erkennen sie an:

- dass sie sich während des Wettbewerbs einer eventuellen Dopingkontrolle unterziehen. Bei Einnahme von Medikamenten, die auf der Dopingliste zu finden sind, ist bis zum Eröffnungsbriefing eine Genehmigung durch das Referat Sport des DAeC vorzulegen

- die zum Zeitpunkt des Wettbewerbs gültige Wettbewerbsordnung, die Ausschreibung und die vorliegenden Ausführungsbestimmungen.
- eventuell beim Eröffnungsbriefing bekannt gegebene Änderungen und Ergänzungen
- die Veröffentlichung der Wettbewerbsergebnisse, der Flugwegaufzeichnungen und der Teilnehmerportraits
- Den Einbau von Flugverfolgungsgeräten für ausgewählte Piloten, in der Regel die Tagesbesten

Für das Segelflugzeug sind nachzuweisen:

- gültiger Zulassungsschein,
- Nachprüfschein,
- Haftpflichtversicherung für Wettbewerbsflüge,
- Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle (720 Kanäle)
- Nachprüfschein und Packnachweis für den Fallschirm
- ein IGC -zugelassenes GNSS –Dokumentationssystem zur Aufzeichnung von Flugweg und Höhe und zum Nachweis der Benutzung der für den Wettbewerb zugelassenen Lufträume.
- nach gültiger Wettbewerbsordnung angebrachtes Wettbewerbskennzeichen.
- Variometer mit akustischer Signalgebung

Bordbuch und Flugbuch sind während der Wettbewerbsflüge mitzuführen und können auf Verlangen kontrolliert werden. Für Bodenfunkstellen muss bei Benutzung eine Genehmigung vorliegen.

Für alle Flugzeuge ist ein FLARM – Kollisionswarngerät erwünscht!

Wettbewerbsraum und Karten

Der Wettbewerbsraum wird durch die ICAO-Karten Stuttgart - Frankfurt - München und Nürnberg abgedeckt.

Regelgrundlage

Der Wettbewerb wird ausgetragen gemäß den vorliegenden Ausführungsbestimmungen der Fliegergruppe Wolf Hirth sowie der **Wettbewerbsordnung (WBO)** Ausgabe 2004-AN3, gültig ab 01.05.2007 für Segelflugmeisterschaften des DAeC. Ergänzend gelten die Ausführungen des *Code Sportif, Teil 3* für die Klassen *D* und *DM*. Alle nachfolgenden Regeln, sofern sie sich auf die Wettbewerbsordnung und den Code Sportif beziehen, beziehen sich auf die zum 1.5.2007 gültige Fassung. Eventuelle Abweichungen aus neueren Ausgaben der genannten Regelwerke sowie ergänzende Bestimmungen und Maßnahmen werden im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben und gemäß Wettbewerbsordnung als Ergänzungsblatt ausgeteilt.

Gemäß o. a. Wettbewerbsordnung ist außerdem ein Sicherheitskomitee zu benennen. Beim Hahnweidewettbewerb wird dieses Komitee automatisch aus den gewählten Klassensprechern gebildet.

Regional bedingte Abweichungen von der Deutschen Wettbewerbsordnung sind in den vorliegenden Ausführungsbestimmungen niedergelegt. Die Auflagen der Deutschen Flugsicherung in Verbindung mit der Wettbewerbsplanungskarte, die Auflagen der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Stuttgart) und die für das Segelfluggelände Hahnweide bestehenden Regularien sowie die Bekanntmachungen des täglichen Briefings sind

zu beachten. Die Wettbewerbsleitung behält sich vor, beim Eröffnungsbriefing ergänzende Bestimmungen und Maßnahmen insbesondere zur Vermeidung von Pulkbildung und sonstiger wettbewerbsspezifischer Gefährdungspotenziale bekannt zu geben.

Integrationsregeln

Alle Segelflugzeuge und motorisierten Segelflugzeuge fliegen in den Grenzen ihrer amtlichen Verkehrszulassung, d. h. nach Flughandbuch und Betriebsanweisung. Dies gilt insbesondere für das maximale Abfluggewicht nach Betriebshandbuch und die in Artikel 3.1 WBO festgelegten Obergrenzen der einzelnen Klassen. Außerdem können in Ausnahmefällen Gewichtsbeschränkungen erlassen werden, wenn es die Platzverhältnisse erfordern. Nach einer virtuellen Außenlandung können die motorisierten Segelflugzeuge den Motor zum Heimflug verwenden. Ebenso ist der Rückschlepp der Segelflugzeuge von Flugplätzen mit Schleppmöglichkeit erlaubt. Piloten, die die Aufgabe abgebrochen haben oder von einem Rückschlepp kommen müssen dies beim Zielüberflug melden und in der Landemeldung unbedingt angeben.

Beim Eigenstart und beim Testlauf des Motors von Segelflugzeugen ohne Eigenstartfähigkeit dürfen die jeweiligen für den Wettbewerbstag geltenden maximalen Schlepphöhen sowie die festgelegten Schlepp-/Ausklinkräume nicht überschritten werden. Die Schlepphöhen und die Schleppräume werden in den Tagesaufgaben bekannt gegeben.

Wettbewerbskennzeichen

Jedes Wettbewerbsflugzeug ist **mit einem gut erkennbaren Wettbewerbskennzeichen** am Seitenleitwerk und auf der Unterseite zu versehen. Das in der Anmeldung genannte Kennzeichen wird mit der Teilnahmezusage bestätigt. Bei einer eventuellen Doppelbelegung hat ein beim DAeC registriertes Kennzeichen Vorrang.

Das Wettbewerbskennzeichen ist auch am Segelflugzeughänger und am Zugfahrzeug anzubringen.

Wertung

Die Wertungspunkte werden in Anlehnung an die deutsche Wettbewerbsordnung nach der internationalen Formel *Code Sportif Annex A* (siehe weiter unten) errechnet.

In der **15m-Grandprix-Klasse** wird nach der Formel-1 Wertung geflogen. Das heißt in die Wertung kommen nur Piloten, die die Aufgabe vollendet haben. Dabei bekommt der erste 10 Punkte, der zweite 8 Punkte, der dritte 7 Punkte und ab dem zehnten Tagesplatz gibt es keine Punkte mehr. Bei Bonuswenden kann ein Extra-Punkt vergeben werden.

Flugbeschränkungsgebiete

Der Einflug in Flugbeschränkungsgebiete ist verboten und wird entsprechend Artikel 10.2.5 WBO bestraft. Wegen der besonderen Brisanz im Bereich des Flughafens Stuttgart wird auf den entsprechenden Absatz besonders hingewiesen:

Bei lateralem oder vertikalem Einflug in Lufträume, die Beschränkungen unterliegen und für den Wettbewerb gesperrt sind:

- endet der Flug beim 1. Verstoß während des Wettbewerbes am Einflugpunkt analog einer virtuellen Außenlandung
- führt jeder weitere Verstoß während des Wettbewerbes zur Disqualifikation des Teilnehmers für den betreffenden Wettbewerbstag.

Bei den übrigen Höhenbeschränkungen (z.B. Abflughöhe) wird eine Toleranzzone von 100m eingeräumt, in der die Strafpunkteregelung gemäß nachfolgendem Abschnitt gilt.

Regelwidrigkeiten

Strafpunkte werden gemäß Artikel 10 WBO in folgender Höhe vergeben:

- Bei Überschreitung einer vorher im Briefing festgelegten maximal zulässigen Flughöhe: 1 Punkt pro überschrittenen Meter, bei Überschreitung um mehr als 100 Meter endet der Flug am Überschreitungspunkt analog einer virtuellen Außenlandung.
- Bei Überschreiten einer für den Abflug festgelegten maximalen Höhe: 1 Punkt pro überschrittenen Meter, bei Überschreitung um mehr als 100 Meter wird der Flug mit 0 Punkten bewertet. Ein vorheriger gültiger Abflug wird berücksichtigt.
- Bei Überschreiten der Flügelspannweite in Standard-, 15 m-, 18 m- und Doppelsitzer-Klasse: 1 Strafpunkt pro Wertungsflug und pro angefangenem cm .
- Bei Gewichtüberschreitung: 2 Strafpunkte pro Wertungstag und kg Übergewicht.

Regional bedingt wird die Strafpunkteregelung um folgende Regelung ergänzt:

- Bei Überfliegen der Startlinie mit mehr als 150 km/h über Grund: 1 Strafpunkt pro 1 km/h Grundgeschwindigkeitsüberschreitung.

Außerdem kann die Wettbewerbsleitung weitere Verstöße gegen die Wettbewerbsordnung und gegen die Flugsicherheit ahnden, wobei der Strafpunkt katalog des *Sporting Code Annex A, Abschnitt 8.9* als Anhaltspunkt dient.:

- Gefährliches Fliegen und Nichteinhalten von Sicherheitsbestimmungen: mindestens 50 Strafpunkte und maximal Disqualifikation für den Tag
- Für Überfliegen der Ziellinie mit geringerer als der vorgeschriebenen Mindesthöhe oder für zu spätes Eindrehen auf die Ziellinie (nicht mind. 1 km davor) ohne daraus folgende Gefährdung: bis zu 50 Strafpunkte.
- Behinderung des Startbetriebes, fehlende Meldungen oder zu späte Abgabe der Flugdokumentation: bis zu 50 Strafpunkte.
- Ausschluss bzw. Disqualifikation von einem oder mehreren Wertungstagen z.B. bei mehrfachem oder gravierendem Einflug in Flugbeschränkungsgebiete, Gefährdung der Sicherheit des Luftverkehrs usw..
- Verweis bei Nichteinhaltung der Anweisungen der Wettbewerbs-/Sportleitung.

In der 15m-Grandprix-Klasse gibt es für Verstöße Zeitstrafen.

Beschwerde / Einspruch

Die Verfahren und Regularien für Beschwerden und Einsprüche werden nach Artikel 10.3 und 10.4 WBO abgehandelt. Gemäß 10.5 WBO sind jedoch Beschwerden oder Einsprüche gegen vorab bekannte Regeln (z.B. die Wettbewerbsordnung) nicht zulässig.

Mit dem Einspruch hat der Betroffene abweichend von der WBO eine Einspruchsgebühr in **Höhe von € 100.-** einzuzahlen.

Sie wird zurückgezahlt, wenn der Einspruch als begründet von der Jury angenommen wird.

Die Entscheidung über einen Einspruch trifft die Jury innerhalb von 24 Stunden.

Alle genannten Fristen sind **am letzten Wettbewerbstag eingeschränkt und verfallen um 24 Uhr des letzten Tages.**

Funk

Der Funksprechverkehr ist **vornehmlich** auf der von der Wettbewerbsleitung festgelegten **Wettbewerbsfrequenz** (Sicherheitsfrequenz) durchzuführen, insbesondere wenn sich andere Segelflugzeuge des Wettbewerbs in räumlicher Nähe aufhalten. **Innerhalb der Segelflugsektoren Hahnweide, Alb Nord, Alb Ost und Alb West sowie vor dem An- und Abflug muss jeder Pilot auf dieser Frequenz hörbereit sein.** Änderungen der Höhenfreigabe in den Segelflugsektoren werden über diese Frequenz bekanntgegeben. Anweisungen der Wettbewerbsleitung, die vor Öffnung der Abfluglinie einer Klasse per Funk durchgegeben werden und vom Pilotensprecher oder einem Stellvertreter bestätigt wurden, **sind verbindlich.** Andere für den Segelflug zugelassene Frequenzen dürfen nur kurzzeitig benutzt werden, wenn eine Flugsicherheitsmeldung unerlässlich ist oder kurze Informationen mit anderen Wettbewerbsteilnehmern ausgetauscht werden. Ausdrücklich untersagt ist der Austausch von taktischen Informationen mit Piloten, die nicht am Wettbewerbsgeschehen teilnehmen.

Frequenzen

Wettbewerbs-/Sicherheitsfrequenz	135,225 MHz
Hahnweide-Info / Schleppfrequenz	123,250 MHz
Rückholer	123,400 MHz
Bord-Bord	122,550 MHz
Stuttgart-Turm	119,050 MHz.
Segelflug-ATIS Stuttgart	119,325 MHz
Stuttgart ATIS	126,125 MHz
Langen Information	128,950 MHz

Änderungen und Erweiterungen vorbehalten

Flugaufgaben

Gemäß 7.1 WBO werden vornehmlich Geschwindigkeitsaufgaben mit festgelegten Wendepunkten ausgeschrieben. Bei Distanzaufgaben wird gemäß 7.4 WBO ein Außenlandemalus von 20 % vergeben.

In der 15m-Grandprix-Klasse werden nur Geschwindigkeitsaufgaben mit Regattastart geflogen.

Flugregeln

Für alle Wettbewerbsflüge gelten die gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen. Wolkenflüge, auch mit Freigabe der DFS, sind verboten.

Die im Briefing bekannt gegebenen Flughöhen und Gebietsbeschränkungen sind unbedingt einzuhalten. Jede Pilotin/jeder Pilot sollte sich vorab mit der Regelung des Luftraums im Raum Stuttgart vertraut machen. Insbesondere sollten auch die Koordinaten der für den Wettbewerb gültigen Luftraumbeschränkungsgebiete rechtzeitig in die Navigationsgeräte eingegeben werden.

Im Wettbewerbsgebiet gilt in Anlehnung an Artikel 8.7 WBO die Regel, dass in der Thermik **die Kreisrichtung** geflogen wird, die **das erste** in diesem Aufwind befindliche Segelflugzeug innehatte. Fliegen mehrere Segelflugzeuge gleichzeitig in den Aufwind ein, so wird die Kreisrichtung durch das obere Flugzeug bestimmt. Die gleiche Kreisrichtung wird auch dann verlangt, wenn ausreichender vertikaler Abstand zwischen zwei Segelflugzeugen besteht, da ansonsten weitere hinzukommende Segelflugzeuge keine eindeutige Kreisrichtung erkennen könnten. Das Einordnen in den Kreisflug muss **von seitlich außen** erfolgen.

Beurkundungssysteme

In allen Klassen gilt nur ein IGC -zugelassenes GNSS -Dokumentationssystem als Primärsystem. Die Zulassung muss bis zu Beginn des Wettbewerbs erteilt worden sein. Die Teilnehmer bringen entsprechende Systeme zum Wettbewerb mit und vermerken bei der Anmeldung, welches System sie im Wettbewerb als Primärsystem benutzen werden. Dabei kann die Auswertestelle in Einzelfällen die gültige Wendepunktliste einspeichern. Als Zweitsysteme dürfen auch von der Segelflugkommission des DAeC zugelassene Zweitsysteme (Backup-Systeme) benutzt werden, sofern sie die Möglichkeit unterstützen, die **barometrische Höhe und bei Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb den Motorlauf** aufzuzeichnen. Wenn diese Systeme im Flugzeug eingebaut sind, hat der Pilot für das Einspeichern der gültigen Wendepunktliste zu Navigationszwecken Sorge zu leisten.

Die nicht IGC - zugelassenen Zweitsysteme dürfen nur bei glaubhaft nachgewiesener Fehlfunktion des Primärsystems zum Nachweis der sportlichen Leistung und der Nichtverletzung von Luftraumbeschränkungen herangezogen werden.

Bei Motorseglern mit betriebsbereitem Motor sind **zugelassene** Motoraufzeichnungssysteme gefordert.

Beim Auslesen des Aufzeichnungsgerätes durch die Auswertestelle hat der Teilnehmer dafür Sorge zu tragen, dass die **loggerspezifischen Verbindungsleitungen und Softwarepakete** zur Verfügung stehen. Das Zeitintervall zwischen 2 Aufzeichnungspunkten darf beim Zweitsystem maximal 30, beim Primärsystem maximal 10 Sekunden betragen.

Start und Abflug

Reine Segelflugzeuge werden zu Wettbewerbsflügen im Flugzeugschlepp gestartet. Sie werden in den Warteraum über dem Talwald südlich der Hahnweide im Normalfall auf 600m GND geschleppt. Die Pilotinnen/Piloten haben zum Startbetrieb Helferinnen/Helfer bereit zu stellen. Eigenstartfähige Segelflugzeuge - Genehmigung des BWLV als Platzhalter und des Regierungspräsidiums vorausgesetzt - dürfen in allen Klassen mit eigener Kraft starten, sofern der Motorlauf und die Höhe dokumentiert werden können. Die für Segelflugzeuge festgelegte Schlepphöhe darf **im Kraftflug - auch nicht vorübergehend - überschritten werden**. Der

Verzicht auf Eigenstart muss rechtzeitig bekannt gegeben werden. Wenn im Eigenstart gestartet wird, muss ebenfalls die Schlepproute eingehalten werden.

Die Betriebsbereitschaft des Motors nichtselbststartender Klapptriebler **muss** vor dem Abflug ausreichend dokumentiert werden. Dies erfolgt durch einen **kurzen Probelauf des Motors** nach dem Ausklinken (ca. 1 Minute im Ausklinkraum unterhalb der maximal zugelassenen Schlepphöhe).

In Anlehnung an 9.2.9 WBO schließen **Außenlandungen außerhalb der Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes (2km um den Flugplatzbezugspunkt)** einen weiteren Start am Wettbewerbstag aus.

Ein **Wiederanlassen des Motors** vor dem Abflug ist deshalb **nur nach ausdrücklicher Genehmigung** durch die Wettbewerbsleitung in der Platzrunde der Hahnweide erlaubt. Jeder Motorlauf, mit Ausnahme des ersten Probelaufs bei nichtselbststartenden Motorseglern, der außerhalb der Platzrunde durchgeführt wird, zählt als **Außenlandung**.

Ein Wiederstart bei Landung auf der Hahnweide ist erlaubt, sofern der Abflugschluss noch nicht überschritten wird.

Wenn das Wiederanlassen des Motors bei kritischem Wetter zu einer Benachteiligung von reinen Segelflugzeugen führen könnte, kann die Wettbewerbsleitung eine Landung mit nachfolgendem Wiederstart verlangen.

Die **Abflugfreigabe** erfolgt in der Regel **20 Minuten** nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges der jeweiligen Wettbewerbsklasse.

Die Abflugfreigabe wird auf der Wettbewerbsfrequenz angekündigt:

- letztes Flugzeug im Schlepp = 20 Minuten bis zur Abflugfreigabe
- 10 Minuten vor Freigabe
- 5 Minuten vor Freigabe
- 1 Minute vor Freigabe
- Die Freigabe wird über Funk bekannt gegeben.

Die Wettbewerbsleitung ist bemüht, die Höhenbeschränkung der Sektoren Alb und Hahnweide auf identische Höhen festzulegen und während der Abflugphase konstant zu halten. Aufgrund des ständig wachsenden Flugverkehrs in Stuttgart gelingt das immer weniger. **Standortbedingt wird deshalb festgelegt**, dass ein **Abflug** nur dann **gültig ist**, wenn die Abfluglinie unter Beachtung der maximal festgelegten Abflughöhe möglichst rechtwinklig **mit maximal 150 km/h Grundgeschwindigkeit** und in Richtung des ersten Wendepunktes überquert worden ist. Als Abflugzeit zählt der Zeitpunkt des letzten gültigen Abflugs, sofern der Abflugzeitschluss noch nicht überschritten wurde. Nach Abflugzeitschluss gilt der Abflugzeitschluss als Abflugzeit. Abflugschluss und Abflugzeitschluss errechnen sich aus dem Zeitpunkt der Abflugfreigabe zuzüglich der jeweiligen im Briefing und im Aufgabenblatt angegebenen Zeitdauer. Wegen der besonderen Situation in den Sektoren Alb und Hahnweide bleibt die Abfluglinie für jede Klasse in der Regel nur max. 60 Minuten geöffnet. Ausnahmen werden in der Tagesaufgabe ausgewiesen.

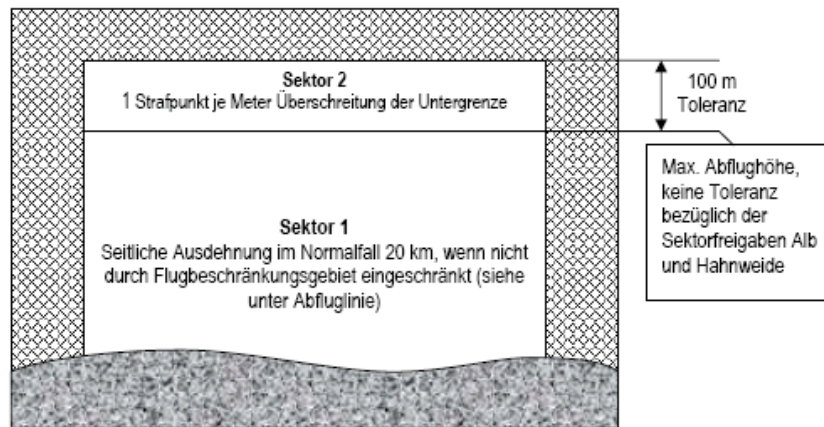
Der Abflug der **15m-Grandprix-Klasse** erfolgt je nach Wetter und Ausgangshöhe der Teilnehmer **30 Minuten nach dem Start des letzten Flugzeugs** dieser Klasse im **Regattastart**, d.h. alle Flugzeuge fliegen zur selben Zeit ab. Der Abflugzeitpunkt wird wie oben beschrieben im Funk bekanntgegeben.

Alle Flugzeuge müssen sich eine Minute vor dem Abflug hinter der Abfluglinie befinden! Abflüge vor der Öffnung der Abfluglinie sind ungültig.

Abflughöhe

Die **maximal zulässige Abflughöhe** richtet sich nach den zu erwartenden Höhenfreigaben in den Sektoren Alb und Hahnweide und nach den Festlegungen der Wettbewerbsleitung, sie wird täglich in den Aufgabenblättern bekannt gegeben.

Skizze der Abfluglinie:



Abfluglinie

Um Massierungen beim Abflug zu vermeiden, werden die in der Wendepunktliste aufgeführten Abflugpunkte jeweils Wetter- und Aufgaben-spezifisch auf die Klassen verteilt. In Anlehnung an 9.4.2.2 WBO sind die Abfluglinien 20 km breit symmetrisch zum jeweiligen Abflugpunkt und senkrecht zur ersten Teilstrecke angeordnet.

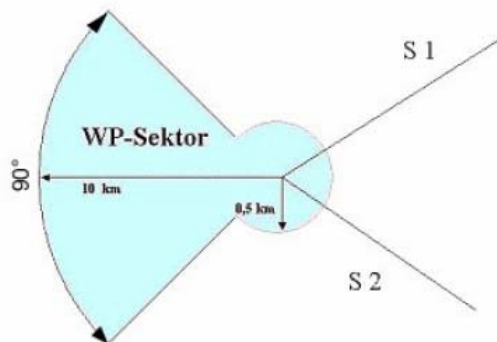
Sollte die 20km breite Abfluglinie in ein angrenzendes Beschränkungsgebiet hineinragen (siehe nachfolgende Skizze), so verkürzt sich die Abfluglinie automatisch um die in das Beschränkungsgebiet hineinragende Strecke.

Der Überflug über die Abfluglinie wird durch das GNSS -System dokumentiert. Es werden nach 9.4.2.2 WBO weder seitlich noch senkrecht zur Abfluglinie Toleranzen zugestanden. Kreisen im Bereich der Abfluglinie ist untersagt, solange die Abfluglinie geöffnet ist.



Wendepunktbeurkundung

Ein Wendepunkt ist durch seine Wendepunktcoordinate definiert, er gilt als umrundet, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt des GNSS -Systems im Sektor lt. folgender Skizze liegt bzw. wenn die Verbindungslinie zweier Aufzeichnungspunkte den Sektor tangiert. Die Wendepunkte haben die Form der „Schlüssellochwendepunkt“ (d.h. 500m-Zylinder + 10km-Sektor). Es ist ratsam, die Aufzeichnungsrate kurz vor, während und kurz nach der Umrundung der Wendepunkte zu erhöhen. Als Mindestaufzeichnungsrate wird bei den Primärsystemen eine Aufzeichnung pro 10 Sekunden gefordert.



Die Umrundung muss gemäß obiger Definition im Wendepunktsektor erfolgen. Umrundungen außerhalb des Wendepunktsektors werden wie eine virtuelle Außenlandung gewertet, d.h., dass der dem Wendepunkt nächste Punkt als Landepunkt angenommen wird.

Virtuelle Außenlandung

Es ist möglich, mittels einer virtuellen Außenlandung (Umdrehen oder Beginn der Motornutzung) eine Tagesaufgabe abzubrechen. Hierbei wird unter Berücksichtigung aller aufgezeichneten Positionsmarken die größte Wertungsdistanz ermittelt.

Wendepunktatalog

Beiliegende Wendepunktliste sowie die erhältliche Wendepunktdatei enthält alle Wendepunkte, die während des Wettbewerbs angefliegen werden können. Die Wendepunkte liegen in den wichtigsten Dateiformaten vor, die von den IGC -zugelassenen GNSS -Systemen verwendet werden. Von den aufgeführten Wendepunkten darf die Wettbewerbsleitung nur in Ausnahmefällen abweichen. Die Wettbewerbsleitung behält sich vor, formale Änderungen an den Wendepunktdateien bis zum Eröffnungsabend vorzunehmen.

Ziellinie und Zielflug

Die Ziellinie befindet sich auf dem „Dettinger Buckel“ östlich des Platzes. Die Überflugrichtung ist grundsätzlich 310°. **Achtung: kurz vor der Linie befindet sich Hochspannungsleitung!!**

Die Landung erfolgt nach dem Zielüberflug in der Regel im Direktanflug auf der Piste 31, bei hohem Überflug auch auf der Piste 07 oder 25, hierbei auf Informationen der Flugleitung achten.

Im Endanflug verständigt die Pilotin / der Pilot die Wettbewerbsleitung auf der Wettbewerbsfrequenz **10 km** vor der Ziellinie. Anstelle ungenauer Zeitangaben sind Logger - Entfernungsangaben aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich.

Die Flugleitung koordiniert in Zusammenarbeit mit der Sportleitung die anfliegenden Segelflugzeuge bei Massenlandungen. Die eventuell von den Standardverfahren abweichenden Anweisungen sind unter Beachtung der Eigenverantwortlichkeit der Flugzeugführer / - innen unbedingt zu beachten.

Nach dem Ziellinienüberflug ist starkes Hochziehen verboten!!

Landung

Bitte bis ans Ende der Piste durchrollen, besonders bei Pulkanflügen. Bei einer Landung auf der Piste 31 ist zu beachten, dass die Piste 07/25 freigehalten wird. Nach der Landung muss das Flugzeug so schnell wie möglich, möglichst von Hand, aus der Piste gebracht werden.

Nach einer Landung am Ziel oder nach der Rückkehr von einer Außenlandung ist die Teilnehmerin/der Teilnehmer verpflichtet, das Flugdatenaufzeichnungsgerät bei der Wettbewerbsleitung abzugeben. Die **Abgabe der Logger** muss so schnell wie möglich erfolgen, bei Landung am Zielplatz spätestens **30 Minuten nach der Landung**. Verzögerungen durch Nachlässigkeit können nach WBO oder durch sonstige „besondere Aufgaben“ bestraft werden! Es kann auch nur der IGC-File auf einer Karte oder USB-Stick abgegeben werden.

Auch bei Landung auf dem Heimatplatz ist eine ausgefüllte Landemeldung zusammen mit dem Logger abzugeben. Die Angaben auf der Landemeldung leisten wertvolle Hilfe bei der Auswertung und beschleunigen die Auswertekontrolle.

Verfahren zur Durchgabe von Außenlandemeldungen

Aus Sicherheitsgründen ist die Wettbewerbsleitung unverzüglich über die Außenlandung zu informieren. Diese Meldung kann direkt über die folgenden Telefonnummern erfolgen oder kann indirekt über die Rückholer im Wettbewerbsbüro erfolgen.

Tel. Nr. "**07021/81602**" oder "**07021/84015**"

Hinweise für die Rückholmannschaft:

Der Pilot ist gehalten, die spezifischen Rückholinformationen direkt an seine Rückholmannschaft zu übermitteln, was im Zeitalter des Mobilfunks keine Schwierigkeit darstellen sollte.

Unterkunft und Verpflegung

Für Unterkunft und Verpflegung haben die Teilnehmerinnen / Teilnehmer grundsätzlich selbst zu sorgen. Zelt-, Wohnwagen- und Wohnmobilstellplätze sowie Sanitäreinrichtungen sind an der Hahnweide vorhanden.

Stellplätze werden bei Ankunft durch unseren Platzwart zugewiesen und sollten über die gesamte Zeit der Meisterschaft beibehalten werden.

Aus Platzgründen können Autos nicht im Campingplatz abgestellt werden.

Jeder Wohnwagenbesitzer muss das Schmutzwasser in Behältern auffangen und über die Abwasseranlage entsorgen. Für den Elektroanschluss sind EURO -Stecker vorgesehen
Für Verpflegung ist sowohl in der italienisch geführten Flugplatz-Gaststätte als auch in der "Wettbewerbskantine" bestens gesorgt.

Kosten / Gebühren

Flugzeugschlepp:

Auf der Basis € 3.60 pro Schleppminute wird während des Wettbewerbes pro Klasse ein Mittelwert pro Start errechnet.

Zeltplatz:	Hauszelt pro angefangene Woche	€ 35,00.--
	Wohnwagenstellplatz: pro angefangene Woche	€ 65,00.--
	Wohnmobilstellplatz: pro angefangene Woche	€ 65,00.—

In den genannten Camping-Gebühren sind Strom- und Wasserverbrauch enthalten.

Haftung und Rechtsweg

Die Teilnehmerin/der Teilnehmer erklärt mit Abgabe der Meldung, daß sie/er - außer in Fällen von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit – auf alle Schadensansprüche gegenüber dem Veranstalter sowie deren Organe und Erfüllungsgehilfen verzichtet. Dieser Verzicht gilt nicht so weit und in der Höhe, als ein Versicherer einen Anspruch anerkennt und begleicht.

Die Teilnehmerin/der Teilnehmer erklärt ferner für sich und seine Mannschaft, daß sie/er die Vorschriften der Ausschreibung und Ausführungsbestimmungen in allen Punkten anerkennt . Soweit die Teilnehmerin/der Teilnehmer mit einem in fremden Eigentum stehenden Flugzeug fliegt, erklärt sie/er sich mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens an dem von ihm benutzten Flugzeug einverstanden. Bei Minderjährigen ist die Unterschrift des gesetzlichen Vertreters erforderlich.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

**Wir wünschen Euch viele schöne Flüge und eine schöne
Urlaubswoche auf der Hahnweide!**

FG Wolf Hirth
Marc Puskeiler