

Deutsche Segelflugmeisterschaften der Club- und Doppelsitzerklasse 2015

Flugplatz Zwickau

Ausführungsbestimmungen

1. Allgemeines

Diese Ausführungsbestimmungen ergänzen die Ausschreibung der Bundeskommision Segelflug im DAeC (BuKo) vom Februar 2015 für die Deutschen Segelflugmeisterschaften der Club- und Doppelsitzerklasse 2015.

Regelgrundlage ist die „Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften der Bundeskommision Segelflug im DAeC (SWO)“, Ausgabe 2015 (gültig ab 15. April 2015). Ergänzungen und Änderungen, soweit diese bis zum Wettbewerbsbeginn von der BuKo beschlossen werden sollten, werden den Teilnehmern spätestens beim Eröffnungsbriefing zur Kenntnis gebracht. Die regelmäßige Abfrage der Homepage <http://dm2015.acz.de/> wird daher angeraten. Ergänzend gelten alle Ausführungen des Sporting Code, Sektion 3 mit Annexes, Ausgabe 2014 (gültig ab 01.10.2014). Auch sind Auflagen der DFS und der Genehmigungsbehörden der Landesdirektion Sachsen sowie die des Eröffnungs- und des täglichen Briefings für die Teilnehmer verbindlich.

Gemäß der Anti-Doping-Ordnung (ADO) des DAeC, der SWO Ziffer 10.1 und der Ausschreibung Ziffer 4.7 ist jegliches Doping verboten. Weitergehende Informationen zum aktuellen Stand der Anti-Doping-Bestimmungen sind auf der DAeC-Homepage unter

<http://www.daec.de/fachbereiche/anti-doping-sport>

veröffentlicht, auch zur Einholung einer Medizinischen Ausnahmegenehmigung TUE. Falls ein Antrag erforderlich sein sollte, ist dieser nicht später als 30 Tage vor Beginn des Wettbewerbes einzureichen.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass jede/r Teilnehmer/in (nachfolgend nur noch als Teilnehmer bezeichnet) verpflichtet ist, alle gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen für den Luftverkehr strikt einzuhalten (siehe hierzu auch Ausschreibung Ziffer 4.1).

Die eigene Verantwortung des Piloten/der Pilotin (nachfolgend als Pilot bezeichnet) für sein Flugzeug und sein Verhalten im Luftraum bleibt durch die sportlichen und sicherheitsrelevanten Regeln und Vorgaben der Wettbewerbs- und Sportleitung unberührt. Insbesondere gilt dies für die Gültigkeit aller Papiere (siehe auch Ziffer 4.2), der erforderlichen Berechtigungen, die Verkehrssicherheit

des Gerätes, die Einhaltung aller Betriebsgrenzen, die Einhaltung der Klassenmerkmale, die Dokumentation seiner Wettbewerbsflüge und die Erfüllung aller gesetzlichen und luftrechtlichen Bestimmungen.

Alle Piloten verpflichten sich durch ihre Teilnahme zur sportlichen Fairness und zur größtmöglichen gegenseitigen Rücksichtnahme. Der Flugsicherheit (auch die der anderen Teilnehmer) ist unter allen Umständen der höchstmögliche Vorrang einzuräumen.

Die Meisterschaft ist keine öffentliche Veranstaltung.

2. Zeitplan / Termine

Trainingsmöglichkeit	ab Sa. 06. Juni 2015	
Dokumenten- u. Technische Kontrolle	Fr. 12. - So.14. Juni 2015	bis 18:00 Uhr
Begrüßungsparty	So. 14. Juni 2015	20:00 Uhr
Offizielle Eröffnungsfeier	Mo. 15. Juni 2015	09:30 Uhr
Eröffnungsbriefing/Beginn	Mo. 15. Juni 2015	10:00 Uhr
Pflichttraining	Mo. 15. Juni 2015	ab 13:00 Uhr
Erster Wertungstag	Di. 16. Juni 2015	
Letzter Wertungstag	Fr. 26. Juni 2015	
<i>Tägliches Briefing an den Wertungstagen in der Regel</i>		<i>10:30 Uhr</i>
Abschlussfeier	Fr. 26. Juni 2015	20:00 Uhr
Siegerehrung	Sa. 27. Juni 2015	11:00 Uhr

Wenn bis zum 26.06.15 in einer Klasse keine vier Wertungstage erreicht wurden, wird am 27.06.15 ein Wertungstag für alle Klassen angesetzt. Die Siegerehrung erfolgt in diesem Fall am 27.06.15 abends.

Die Teilnahme an folgenden Veranstaltungen ist für alle Teilnehmer **verbindlich**:

- Eröffnungsveranstaltung
- Eröffnungs-/ Sicherheitsbriefing
- Tägliches Briefing
- Siegerehrung

3. Wettbewerbsleitung und Organisation

Wettbewerbsleiter:	Joachim Lenk
Sportleiter:	Matthias Greiner
Meteorologe:	Walter Hermann
Jury:	Fred Gai, Eberhard Wötzel, Herbert Martin
Flugleiter:	Dr. Wolfgang Meichsner
Startleiter:	Uschi Wötzel, Joachim Lenk
Auswertung:	Jan Hornig
Presse:	Friedhelm Leichsenring
Finanzen:	Ellen Lenk + Michael Ruschitschka
Betreuung Internet:	Holger Voigt + Jan Hornig
Sicherheitskomitee:	die gewählten Klassensprecher + 1 Vertreter der Jury

4. Teilnahme

4.1 Teilnehmer

Die jeweils aktuelle Teilnehmerliste kann im Internet auf der Wettbewerbs- Homepage <http://dm2015.acz.de/> eingesehen werden.

Um einen reibungslosen organisatorischen Ablauf zu garantieren werden die Wettbewerbsteilnehmer gebeten, dem Ausrichter Aero-Club Zwickau e.V. unter Verwendung des beigefügten und veröffentlichten **Mitteilungsblattes** - entweder per E-Mail unter der Adresse ac-zwickau@t-online.de oder per Fax (0375/781182) - ihren voraussichtlichen Anreisetermin, die Teilnahme am Training sowie Platz- und Reservierungswünsche auf dem Campingplatz und für den Hänger mitzuteilen.

4.2 Teilnahmevoraussetzungen

Der Wettbewerbsleitung sind bei der Anmeldung (Ablauf der Anmeldefrist am Sonntag den 14.06.15 um 19:00 Uhr) das Vorhandensein und die Gültigkeit aller nachfolgenden Unterlagen nachzuweisen:

- Zulassung des Segelflugzeuges (Lufttüchtigkeitszeugnis oder „Permit to Fly“ (ohne Ausschluss Wettbewerbsflüge), Eintragungsschein)
- Gültiger Nachprüfschein / ARC (Airworthiness Review Certificate)
- Haftpflichtversicherungsnachweis in gesetzlicher Höhe (ohne Ausschluss Wettbewerbsflüge)
- Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle
- Nachprüfschein des Fallschirms und Packnachweis
- Lizenz für Segelflugzeugführer (SPL oder LAPL(S)) inkl. F-Schlepp- und/oder Eigenstart-Berechtigung, falls Eigenstart durchgeführt werden soll.
- Nachweis der erforderlichen Startzahl für die Gültigkeit der Lizenz und der Berechtigungen (durch aktuelles Flugbuch)
- Gültiges Medical
- Sprechfunkzeugnis
- Vom Teilnehmer unterschriebene Athleten- und Schiedsvereinbarung Anti-Doping des DAeC (Anlagen der Ausschreibung).
- Vom Teilnehmer unterschriebene Blindflugerklärung (<http://dm2015.acz.de/>)
- Personalausweis

Flug- und Bordbuch sind bei jedem Flug mitzuführen.

Für eigen genutzte Bodenfunkstellen muss eine Genehmigung vorliegen.

5. Segelflugzeug

Jedes Segelflugzeug muss entsprechend SWO Ziffer 4.1 ausgerüstet und - entsprechend den Bestimmungen der SWO mit einem gut erkennbaren Wettbewerbskennzeichen versehen sein. Bei einer eventuellen Doppelbelegung der Kennzeichen hat ein beim DAeC registriertes Kennzeichen Vorrang.

Das Wettbewerbskennzeichen ist auch gut erkenn- und lesbar am Segelflugzeughänger sowie am Zugfahrzeug, Wohnwagen, Wohnmobil bzw. Zelt anzubringen.

Teilnehmer der Club-Klasse müssen entsprechend der SWO Ziffer 4.7 bis spätestens zur Dokumentenkontrolle dem Ausrichter folgende Unterlagen (in Papierform) vorlegen:

- Gewichtsübersichtsblatt
- aktuelles Ausrüstungsverzeichnis
- ausgefülltes Gewichtsformblatt

Für die Club-Klasse gilt die durch den DAeC im Downloadbereich veröffentlichte IGC- Indexliste Stand 2015 (Stand 1. Mai 2015) gültig für die Deutschen Meisterschaften 2015 **(mit Anwendung des Referenzgewichtes)**.

Die Wettbewerbsleitung hat das Recht, teilnehmende Segelflugzeuge zu jeder Zeit während der Meisterschaft zu kontrollieren und zu wiegen.

Jedes Segelflugzeug und motorisiertes Segelflugzeug darf nur in den Grenzen seiner amtlichen Verkehrszulassung, d.h. nach Flughandbuch und Betriebsanweisung, und nicht über seinem zugelassenen maximalen Abfluggewicht bzw. der gemäß SWO Ziffer 3.1.5 - 3.1.6 festgelegten Obergrenze der einzelnen Klassen geflogen werden.

Für alle Flugzeuge ausdrücklich Pflicht ist das Mitführen eines sich in Funktion befindenden Kollisionswarngerätes (FLARM oder FLARM-kompatibel). Zur Erhöhung der Sicherheit darf dieses nicht im STEALTH-Mode betrieben werden. (SWO 4.1 und 8.14)

Die Wettbewerbsleitung ist berechtigt, den Betrieb während des Fluges zu kontrollieren. Dazu sind die Flugdaten des Kollisionswarngeräts für die Wettbewerbsleitung zugänglich zu halten, bis die Wertung des jeweiligen Tages 'Endgültig' ist.

Instrumente oder tragbare Geräte, die dem Segelflugzeugführer das Fliegen ohne Sicht ermöglichen, dürfen nicht an Bord mitgeführt werden oder, wenn nicht ausbaubar, muss die Funktion nachweislich deaktiviert / nicht benutzbar sein (SWO 4.1). **Jeder Teilnehmer** muss eine entsprechende Erklärung unterschreiben, dass er kein solches Instrument oder Gerät an Bord mitführt bzw., wenn welche an Bord sind, die Benutzung der entsprechenden Funktion nicht möglich ist.

Der Nachweis der Nichtbenutzbarkeit muss durch den Teilnehmer erbracht/sichergestellt werden, sofern ein Gerät mit dieser Funktion mitgeführt wird:

1. im Rahmen der (Technischen) Kontrolle vor dem Eröffnungsbriefing durch eine CODE-Versiegelung der Funktion durch die Wettbewerbsleitung bis nach Ende des Wettbewerbes oder durch den Nachweis, dass die Versiegelung / Blockierung der Funktion bis nach Ende des Wettbewerbs vorhanden ist **UND**

2. im Logfile von jedem Flug gem. "IGC Technical Specifications FR" durch einen "E-Record" mit der Kennung BFI und dem Wert BFIOFF (= Funktion deaktiviert) gleich nach dem Einschalten des Gerätes. Jeder der beiden weiteren möglichen Werte: BFION (= Funktion aktiv) oder BFIUN (= Status der Funktion undefiniert) gilt als "Funktion nutzbar" und wird gem. SWO Ziffer 10.1 geahndet.

Es wird ausschließlich im Flugzeugschlepp oder Eigenstart gestartet. Der Teilnehmer entscheidet mit der Anmeldung darüber, ob er während der Meisterschaft die Startart „Eigenstart“ oder „Flugzeugschlepp“ betreibt.

Motorisierte Segelflugzeuge (eigenstartfähig oder auch nicht) dürfen teilnehmen, müssen aber entsprechend SWO Ziffer 9.3 über eine funktionsfähige, IGC zugelassene Aufzeichnung der Antriebslaufzeit (ENL) in ihrem eingesetzten GNSS-Flugrekorder (FR) verfügen. Die von Segelflugzeugen mit geringem Triebwerkslaufgeräusch (z.B. Elektro- oder Jet-Antrieb) genutzten Systeme müssen, sofern sonst kein eindeutig erkennbares ENL-Signal aufgezeichnet wird, die Anforderungen des aktuellen Sporting Code 3 Annex B Kap. 1.4.2.4 erfüllen.

Bei Flugzeugschlepp mit Schwerpunktkupplung ist der Nachweis für 5 Flugzeugschlepps in den letzten 6 Monaten zu erbringen.

Schleppseile mit passender Sollbruchstelle stellt der Veranstalter zur Verfügung.

Stellplätze für die Hänger sind mit dem Wettbewerbskennzeichen gekennzeichnet und werden jeden Teilnehmer zugewiesen. Die Hänger sind für die Dauer des Wettbewerbes gegen Verdrehen zu sichern!

Die Hänger sind mit einem seitlichen Abstand von jeweils 3 Meter abzustellen.

6. Technische Kontrolle und Wasserballast

Die Abfluggewichte der Club- und Doppelsitzerklasse werden in Stichproben kontrolliert (Details zum Startaufbau und dem Platz der Waage beim Eröffnungsbriefing).

Bei der technischen Abnahme wird ein Referenzgewicht je Flugzeug ermittelt, anhand dessen die Kontrolle an den jeweiligen Wertungstagen durchgeführt wird. Die Flugzeuge der Doppelsitzerklasse sind zur technischen Abnahme mit dem höchstzulässigen Gewicht (ohne Piloten, aber inklusive sämtlicher beim Flug mitgeführter Geräte/Teile) vorzuführen.

7. Wertungsflüge

Es werden nur **Geschwindigkeitsaufgaben** ausgeschrieben, d.h.:

- **Racing Task – RT** (mit festgelegten Wendepunkten) gem. SWO Ziffer 7.1 a) und 7.2.1,
- **Assigned Area Task - AAT** (mit festgelegten Wendengebieten und einer Mindestzeit) gem. SWO Ziffer 7.1 b) und 7.2.2.

8. Beurkundung der Wertungsflüge

Die Beurkundung der Wertungsflüge wird gemäß der Ausschreibung nur mittels bis 30.04.2015 IGC zugelassenen „GNSS-Flugrekordern“ (FR) (s. hierzu [Table of IGC-approved FR.pdf](#)) als Pflichtsystem durchgeführt. Als Mindestaufzeichnungsrate des FR ist **1 Aufzeichnung pro 4 Sekunden** vorgeschrieben (SWO Ziffer 9.3.2).

Als Sekundär-System ist nur **1 zusätzlicher** IGC zugelassener GNSS- Flugrekorder zugelassen. Nicht IGC-zugelassene GNSS-Geräten können stattdessen als Backup unter den in SWO Pkt. 9.3.3 geregelten Bedingungen zugelassen werden. Als Sekundär-System zur Dokumentation können alle von der IGC zugelassenen Dokumentationssysteme verwendet werden. Wir empfehlen allen Piloten die Verwendung eines Zweitsystems. Die verwendeten Systeme sind der Wettbewerbsleitung bei der Anmeldung bekannt zu geben.

Eine erste Zuordnung der FR erfolgt durch Übergabe von IGC-Files, die mit den jeweiligen FR aufgezeichnet wurden, an die Wettbewerbsleitung/Auswertung. Diese Übergabe hat spätestens bei der Anmeldung/Technischen Kontrolle zu erfolgen. **Erwünscht ist die Zusendung eines Files vorab an die Wettbewerbsleitung.** Details werden den Teilnehmern rechtzeitig vor Wettbewerbsbeginn bekannt gegeben.

Für die ordnungsgemäße Funktion - und Aufzeichnung des ENL bei motorisierten Segelflugzeugen - seines FR ist jeder Pilot selbst verantwortlich. Dies gilt sowohl für die korrekte Erfassung der Wendepunktkoordinaten, wie auch für die Dokumentation des Wertungsfluges insgesamt.

IGC zugelassener Primär- und Sekundär-FR sind gleichberechtigt. Das Backup-System wird nur auf Anforderung durch die Wettbewerbsleitung bei Fehlfunktion oder Ausfall des Primärsystems beim Abflug und/oder an einem der Wendepunkte sowie im Bereich von Luftraumbeschränkungen und erforderlichenfalls beim Zielüberflug herangezogen. Der Nachweis der ordnungsgemäßen Umrundung an Hand des Sekundär- oder Backup-Systems wird somit ggf. auch für einzelne Wendepunkte akzeptiert.

Der Transfer der Daten von nicht IGC-zugelassenen Backup-Systemen soll durch die Wettbewerbsleitung erfolgen; diese kann aber auch vom Teilnehmer übergebene Datenträger mit den heruntergeladenen Flugdaten akzeptieren. Allerdings muss das Backup-Gerät der Wettbewerbsleitung zur evtl. Überprüfung der Daten zugänglich sein, bis die Wertung „Inoffiziell“ ist (siehe hierzu auch SWO Ziffer 9.9.1).

Es werden nur die Systeme zur Beurkundung zugelassen, deren Seriennummern vor der Startbereitschaft des jeweiligen Tages bei der Wettbewerbsleitung hinterlegt wurden. Der Austausch eines FR ist zwingend vor der Startbereitschaft des Tages, an dem dieser ausgetauschte FR eingesetzt werden soll, der Wettbewerbsleitung/Auswertung mit Angabe der Seriennummer bekannt zu geben, ansonsten kann dieser für die Beurkundung nicht anerkannt werden

9. Wettbewerbsraum und Wendepunkte

Der Wettbewerbsraum ist durch die ICAO-Karten „Nürnberg“ und „Berlin“ abgedeckt. Wegen des für den Segelflug freigegebenen Luftraums Tschechien wird die Segelflug-Ausgabe „Nürnberg“ empfohlen.

Listen der Wendepunkte und die für die Auswertung verwendete Luftraumdarstellung können rechtzeitig vor Wettbewerbsbeginn von der Wettbewerbs-Homepage <http://dm2015.acz.de/> abgerufen werden. Die für die Auswertung verwendeten Dateien werden spätestens im Eröffnungsbriefing benannt.

Ebenso sind dort abrufbar:

- Wettbewerbsraum
- Schemaskizze Verkehrslandeplatz Zwickau EDBI

10. Lufträume / Flugbeschränkungsgebiete

Jeder Teilnehmer hat sich vorab mit den Besonderheiten / Luftraumbeschränkungen im Wettbewerbsraum vertraut zu machen, insbesondere mit der Luftraumsituation DRESDEN, LEIPZIG und ERFURT sowie dem freigegebenen Luftraum Tschechien und Polen.

Lufträume, für deren Nutzung eine Freigabe erforderlich ist, sind für den Wettbewerb gesperrt, sofern diese von der Wettbewerbsleitung nicht ausdrücklich als nutzbar / inaktiv erklärt werden. Genaueres hierzu wird im täglichen Briefing und auf dem Aufgabenblatt bekannt gegeben.

Der Luftraum außerhalb der Landesgrenzen der BRD gilt als "gesperrter Luftraum von GND – FL100" mit Ausnahme des für den Wettbewerb freigegebenen Luftraums in Tschechien und Polen gem. Punkt 9 (SWO 10.3.7). Dort verschiebt sich die Grenze des „gesperrten Luftraums“ auf die Grenze des freigegebenen Luftraums in Tschechien und Polen. Für die Landesgrenzen Deutschlands gilt die neueste OpenAir-Datei der DFS, veröffentlicht im Downloadbereich der DAeC-Homepage [Koordinaten Grenze Deutschland](#).

Jeglicher Einflug in Flugbeschränkungsgebiete ist strikt untersagt und wird entsprechend SWO Ziffer 10 bestraft.

11. Start-, Abflug- und Anflugverfahren

11.1 Startaufstellung und Start

Die Startaufstellung erfolgt, nach Klassen getrennt, links und rechts der Start- und Landebahn in Vierer- bzw. Dreierreihen. Die Startplätze werden für den ersten Wertungstag im Losverfahren ermittelt, danach in einer festen Folge verändert.

Die Aufstellung erfolgt so, dass innerhalb einer Reihe die erste Maschine unten (südlich) aufgestellt wird. Die nachkommenden Maschinen stellen sich daneben, bis die Reihe aufgefüllt ist.

Der Start der Flugzeuge erfolgt im F-Schlepp oder Eigenstart, in der Regel auf 600 Meter GND. Die Ausklink-/Motorabstellräume sowie die Schlepp-/Ausklinkhöhe bzw. Motorlaufhöhe werden während des Briefings und auf dem Aufgabenblatt jeweils täglich bekannt gegeben.

Der einzuhaltende Flugweg der Eigenstart durchführenden Segelflugzeuge bis zum jeweiligen Motorabstellraum wird beim Eröffnungsbriefing - bei Änderungen im täglichen Briefing - bekannt gegeben. Das Abstellen des Triebwerks außerhalb dieses Raumes ist untersagt, ebenso das Übersteigen der im Briefing für diesen Tag vorgegebenen "Motorlaufhöhe" **im Kraftflug** – auch nicht vorübergehend.

Der Kontrolllauf des Triebwerks von motorisierten Segelflugzeugen ohne Eigenstart muss innerhalb von 5 Minuten nach dem Ausklinken im vorgegebenen Motorabstellraum erfolgen, mindestens 30 Sekunden und max. eine Minute dauern. Dabei darf die Höhendifferenz zwischen dem Zeitpunkt des Triebwerkabstellens und dem des Triebwerkstarts keinen Höhengewinn aufweisen. Nichteinhaltung wird gemäß SWO 10.3 geahndet.

Wichtig: Für Start und Schleppflug bis zum Ausklinken / Triebwerkabstellen ist die Start-/Schlepp-Frequenz zu rasten.

Bei bestimmten Wetterlagen kann der Ausklink-/Motorabstellraum weiter südlich des Flugplatzes verlagert werden.

Wiederstart mit Triebwerknutzung anstelle einer Landung durch motorisierte Segelflugzeuge ist **nicht** zulässig!

Jeder Teilnehmer hat für den Startbetrieb einen Helfer bereitzustellen (s. hierzu auch nachfolgenden Punkt 19.).

11.2 Abflug

Der Abflug erfolgt gem. SWO Ziffer 9.4.2.2 über eine Abfluglinie mit einer Länge von 20 km (ohne jegliche Toleranz), die senkrecht zur 1. Teilstrecke und symmetrisch zum jeweiligen Abflugpunkt angeordnet ist.

Die Wettbewerbsleitung legt täglich die Abfluglinie für die Klassen fest und gibt ggf. eine Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbegrenzung vor.

Die Abflugfreigabe erfolgt über Funk auf der Wettbewerbsfrequenz, die unmittelbar nach dem Ausklinken / Triebwerkabstellen gerastet werden muss. Die Abflugfreigabe erfolgt **20 min** nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges einer Klasse. Diese wird über Funk 15 min und nochmals 5 min vorher angekündigt. Die Abflugfreigabe selbst erfolgt ebenfalls über Funk. Falls erforderlich, kann die Wettbewerbsleitung die Abflugfreigabe verschieben (über Funk).

Die Öffnungsdauer (Abflug- oder Abflugzeitschluss) der Abfluglinie für jede Klasse wird im Briefing/auf dem Aufgabenblatt bekanntgegeben.

11.3 Wendepunkte-/gebiete und deren Umrundung

Die Umrundung der vorgegebenen Wendepunkte / der Einflug in die vorgegebenen Wendengebiete der jeweiligen Tagesaufgabe werden mittels der mitgeführten GNSS-Dokumentationssysteme beurkundet. Die korrekte Umrundung eines Wendepunktes bzw. der Einflug in ein Wendengebiet erfolgt gemäß SWO Ziffer 9.6.

Bei **RT**-Aufgaben kommt der Wendepunkt-Sektor „Zylinder + (Foto-)Sektor“ (auch „Schlüsselloch-Sektor“ genannt) gemäß SWO Ziffer 9.6.1, bei **AAT**-Aufgaben Wendengebiete (Areas) in Form von Kreisen und/oder Kreis-segmenten gemäß SWO Ziffer 9.6.2 zur Anwendung.

Mit der Aufzeichnung in der Flugdatei des FR muss die ordnungsgemäße „Umrundung“ des Wendepunktes im Sektor / in der Area nachgewiesen werden, d.h. mindestens 1 Aufzeichnungspunkt muss im Sektor / in der Area liegen oder die Verbindungslinie zwischen 2 aufeinander folgenden Aufzeichnungspunkten muss durch den Sektor / die Area gehen oder diese(n) zumindest tangieren.

„Umrundung“ außerhalb des Sektors / der Area wird als "Virtuelle Außenlandung" gemäß SWO Ziffer 9.6.5 gewertet, d.h. der dem Wendepunkt / der Area nächstgelegene Aufzeichnungspunkt wird als Landepunkt angenommen (s. a. SWO Ziffern 7.3 u. 9.6.4).

11.4 Zielkreis, Zielflug und Landung

Das Anflugverfahren erfolgt durch den Einflug in einen **Zielkreis** mit einem Radius von **5,0 km** um den Flugplatzbezugspunkt. Die Mindesthöhe für den Einflug beträgt für die Clubklasse **610m AMSL (300m** über der Höhe des Flugplatzbezugspunktes von 310m AMSL), für die Doppelsitzerklasse **560m AMSL (250m** über der Höhe des Flugplatzbezugspunktes von 310m AMSL). Für Einflug unterhalb dieser Mindesthöhe werden Strafpunkte gemäß SWO Ziffer 10.3.3 vergeben. Auf Grund besonderer Verhältnisse (z.B. starker Wind) kann die Wettbewerbsleitung zum täglichen Briefing die Mindesthöhe für den Einflug in den Zielkreis ändern.

Der Zielflug ist spätestens 10 km vor dem Einflug in den Zielkreis auf der Wettbewerbsfrequenz zu melden. Die Sicherheitsfrequenz bleibt bis nach dem Abtransport des Flugzeuges aus der Landepiste gerastet.

Die Zielzeit wird beim erstmaligen Überfliegen des Zielkreises (nach der letzten Wende), gleichgültig in welcher Höhe, aus der FR-Aufzeichnung genommen. Eine Landung auf dem Flugplatz ist jedoch nicht zwingend erforderlich (siehe auch 9.7.4).

Nach dem Überflug des Zielkreises werden starkes Hochziehen und/oder abrupte Richtungsänderungen ebenso wie tiefer Hochgeschwindigkeitsanflug als gefährliches Fliegen gemäß SWO 10.3.2 geahndet. Der Landeanflug hat in einem kontinuierlichen Sinkflug zu erfolgen. Sofern nicht direkt gelandet wird, darf die Sicherheitsmindesthöhe nicht unterschritten werden.

Jeder Teilnehmer und seine Mannschaft sorgen dafür, dass die Landefläche auf den im Eröffnungsbriefing bekanntgegebenen Wegen schnellstens geräumt wird.

12. Abgabe der Flugdokumentation / -dateien

Um eine schnellstmögliche Wertung sicherzustellen, hat der Upload des IGC-Files des primären Systems **spätesten 45 Minuten nach der Landung** auf dem Wettbewerbsflugplatz bzw. der Rückkehr von einer Außenlandung zu erfolgen. Die Zeit des Uploads gilt als Abgabezeitpunkt. Details zum Upload werden spätestens beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben.

Im Ausnahmefall, insbesondere wenn z.B. wegen Landung und Wiederstart mehrere Files für einen Tag vorhanden sind, können statt des Uploads auch die Flugdatei(en) incl. Sicherungs-Code (also ALLE IGC-File(s) des Wettbewerbstages) auf einem Datenträger (z.B. Flash-/SD-/CF-/MMC-Card, USB- oder Memory- Stick beschriftet mit WB- Kennzeichen) bei der Auswertung abgegeben werden. Die Frist von 45 Minuten gilt auch für die Abgabe bei der Auswertung.

Jeder Teilnehmer hat sich nach dem Upload davon zu überzeugen, dass eine Wertung auf der Basis des übermittelten IGC- Files erfolgt ist. Erfolgte keine Wertung oder ist er mit der Wertung nicht einverstanden (z.B. wegen Nicht-Anerkennung einer Umrundung), kann er ein IGC- File seines Zweit-Systems der Auswertung übergeben.

Unabhängig von der Art der Übermittlung der Daten der FR haben diese auf dem FR zu verbleiben bis die jeweilige Tageswertung "Inoffiziell" ist (SWO 9.9.1).

WICHTIG: Auf Anforderung muss der betreffende FR oder das Backupgerät der Wettbewerbsleitung zum eigenen Transfer zugänglich gemacht werden, bis die betreffende Tageswertung "Inoffiziell" ist; d.h. also bis dahin nicht löschen! Der Wettbewerbsteilnehmer hat dafür zu sorgen, dass für diesen Fall die Geräte-/ System-spezifischen Verbindungsleitungen und Softwarepakete zur Verfügung stehen, um das Herunterladen durch die Wettbewerbsleitung zu ermöglichen.

Sofern das Sekundär-System oder ein anderes mitgeführtes Instrument oder Gerät eine Funktion enthält, die das Fliegen ohne Sicht ermöglicht (s. Ziffer [4.1](#)), müssen auch diese Flugdateien des Wettbewerbstages bei der Wettbewerbsleitung bzw. Auswertung mit abgegeben werden, damit überprüft werden kann, ob die Funktion während des gesamten Tages deaktiviert war.

13. Außenlandungen

Nach einer Außenlandung muss die Landemeldung schnellst möglich an die Wettbewerbsleitung per **SMS** übermittelt werden.

Bei der **Landung auf einem Flugplatz** genügt die Angabe des Landeflugplatzes und der Landezeit sowie die Angabe der umrundeten Wendepunkte / erreichten Wendegebiete. Auch bei einem Rückschlepp von dem betreffenden Flugplatz ist die Abgabe einer **Landemeldung vor dem Rückschlepp** zwingend vorgeschrieben.

Bei der **Landung auf einen Acker / Feld** werden die GNSS- Koordinaten des Landepunktes im Format, GGMMSS für die geographische Breite und GGGMMSS für die geographische Länge benötigt sowie die Angabe der umrundeten Wendepunkte / erreichten Wendegebiete.

Landemeldungen können per SMS an das Wettbewerbsbüro übermittelt werden. Die Nummer für den SMS-Dienst wird auf den Aufgabenblättern abgedruckt.

Format für eine SMS-Außenlandemeldung:

- [WBK][Anzahl erreichter Wendepunkte][Breite][Länge]
- **Beispiel:** LV / 3 / 53 10 13 / 010 42 09

Grd min sec / Grd min sec

Die Abfahrt der Rückholmannschaft ist der Wettbewerbsleitung/Auswertung mitzuteilen.

14. Wertung

Die Wertung erfolgt nach „Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften der Bundeskommission Segelflug im DAeC (SWO)“, Ausgabe 2015.

Die Auswertung der Wettbewerbsflüge erfolgt mit der Auswertesoftware „**scoring*Strepla**“.

Die Einspruchsfrist gemäß SWO 10.4.1 wird am letzten Wettbewerbstag auf **3 Stunden** nach Veröffentlichung der Inoffiziellen Wertung begrenzt.

15. Veröffentlichungen im Internet

Die Flugwege der Teilnehmer und die Wertungen werden u. a. zur Verbesserung der Werbung für den Segelflug vollständig im Internet veröffentlicht. Die Wettbewerbsleitung ist berechtigt nach eigener Festlegung teilnehmende Flugzeuge dazu mit entsprechenden Flugwegverfolgungssystemen auszustatten. Die Teilnehmer erklären dazu ihre Zustimmung.

Gem. SWO 10.1 verhindert eine Verweigerung einen gültigen Wettbewerbsstart für diesen Tag. Unterbrechung der Datenübertragung ohne nachweislichen technischen Defekt des Gerätes wird wie fehlende oder zu späte Abgabe von Informationen geahndet.

16. Funkverkehr

Platzfrequenz EDBI Start und F-Schlepp	122,900 MHz 122,900 MHz
Zwickau Wettbewerb	122,200 MHz (Sicherheitsfrequenz, Abflug, Zielflug und Landung)

17. Unterkunft und Verpflegung

Die Unterbringung während der Meisterschaft auf dem Campinggelände des Flugplatz Zwickau ist möglich.

Campinggebühr pro Mannschaft bis 4 Personen
(inkl. Trainingswoche) 190,00 €

Die Gebühr ist nach der Anreise, spätestens jedoch bei der Anmeldung fällig.

Campingplatz und Hängerstellplatz werden - soweit möglich - entsprechend des Platzierungswunsches reserviert und zugewiesen.

Hotelunterkunft:

Amedia Hotel Zwickau	Telefon: 0375/2720770
	Fax: 0375/2721772
	E-Mail zwickau@amediahotels.com

Reservierung zu Sonderkonditionen unter Stichwort: „**Segelflugmeisterschaft**“

Die Abrechnung erfolgt zum Ende des Wettbewerbes, mit EC-Karte oder Bar.

Gebühren für Rückschlepps werden direkt mit dem Schlepppiloten vereinbart und abgerechnet.

Unterstützung beim Handling am Flugplatz (bei Aufbau, Startaufstellung, Wiegen und Landemeldung, Rückholen aus Landebahn etc.) kann gegen eine entsprechende Gebühr vom AC Zwickau organisiert werden.

20. Haftung und Rechtsweg / Salvatorische Klausel

Der Teilnehmer erklärt mit der Abgabe der Meldung, dass 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.

Der Teilnehmer erklärt ferner für sich und seine Mannschaft, dass er die Ausschreibung und Ausführungsbestimmungen in allen Punkten anerkennt. Soweit der Teilnehmer mit einem im fremden Eigentum stehenden Flugzeug fliegt, erklärt der Eigentümer des Flugzeuges, dass er mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens an dem vom Teilnehmer benutzten Flugzeug einverstanden ist.

Bei Minderjährigen ist die Unterschrift des gesetzlichen Vertreters erforderlich.

Die Unwirksamkeit eines Teils dieser Erklärung lässt die Wirksamkeit der Erklärung im Übrigen unberührt.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Wir freuen uns auf Euch in Zwickau 2015 und auf eine erfolgreiche, faire und unfallfreie Meisterschaft.

Zwickau, Mai 2015

Joachim Lenk
Wettbewerbsleiter

Matthias Greiner
Sportleiter

Von der Bundeskommission Segelflug genehmigt am 15. 05. 2015

Anlagen: Mitteilungsblatt
 Enthaftungserklärung