

39. Internationaler HAHNWEIDE - Segelflugwettbewerb 2005

AUSFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN

Der 39. Internationale HAHNWEIDE - Segelflugwettbewerb wird von der Fliegergruppe **Wolf Hirth** e.V. auf dem Segelfluggelände >**HAHNWEIDE**< 73230 Kirchheim/Teck in der Zeit vom 29. April bis 08. Mai 2005 ausgetragen.

Termine

29. April 2005	16 bis 20 Uhr	Anmeldung
	20 Uhr	Eröffnungsbriefing mit Pilotensprecherwahl
30. April 2005	10 Uhr	1. Wettbewerbsbriefing nach Wettbewerbsordnung
31. April 2005	ab 08 Uhr	Startaufbau in der Regel vor dem Briefing,
b	10.15 Uhr	Tägliches Briefing,
i	ab 11 Uhr	Startbeginn
s		auf Lautsprecherdurchsagen achten,
07. Mai 2005		Wertungsflüge nach Tagesausschreibung
07. Mai 2005	20 Uhr	Abschlussabend
08. Mai 2005	10 Uhr	Siegerehrung

Wettbewerbsleitung

Wettbewerbsleiterin:	Rita Heimann
Sportleiter:	Dr. -Ing. Albert Kießling
Auswertung:	Frank Wollmershäuser
Meteorologe:	Dr. rer. nat. Karl Josef Dahlem

Jury: W.Eisele, M.Keller, H. 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:

- 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.

Wettbewerbsraum und Karten

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

Um der Rückholmannschaft verlässliche Angaben über die Anfahrt bei Außenlandungen machen zu können, ist die Generalkarte 1:200 000, Blatt 16 bis 25 empfehlenswert (Siehe auch "Verfahren zur Durchgabe von Außenlandemeldungen").

Regelgrundlage

Der Wettbewerb wird ausgetragen gemäß den vorliegenden Ausführungsbestimmungen der Fliegergruppe Wolf Hirth sowie der **Wettbewerbsordnung** (WBO) 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 zur Drucklegung der Ausführungsbestimmungen gültige Fassung. **Eventuelle Abweichungen aus neueren Ausgaben der genannten Regelwerke werden im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben.**

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 (Reg.-Präs. 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.

Gewichtsbeschränkungen können in Ausnahmefällen erlassen werden, wenn es die Platzverhältnisse erfordern.

Nach GNSS - Vache können die motorisierten Segelflugzeuge den Motor zum Heimflug verwenden. Ebenso ist der Rückschlepp der Segelflugzeuge von Flugplätzen mit Schleppmöglichkeit erlaubt. Flugzeuge mit GNSS - Vache oder Rückschlepp 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-/Ausklürräume nicht** überschritten werden. Die Schlepphöhen und die Schleppräume werden in den Tagesaufgaben bekannt gegeben.

Wettbewerbskennzeichen

Jedes Wettbewerbsflugzeug ist nach Artikel **15 WBO mit einem gut erkennbaren Wettbewerbskennzeichen** 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.

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.

Die **früher eingeräumten Beurteilungstoleranzen** von 1km lateral und 100m vertikal stehen gemäß WBO nicht mehr zur Verfügung. Auf eine konsequente Anwendung dieser Regeln wird hingewiesen.

Bei den übrigen Höhenbeschränkungen 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 gültiger Abflug am falschen Abflugpunkt: 100 Strafpunkte
- 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 (standortbedingte Regel): 1 Strafpunkt pro 1 km/h** Grundgeschwindigkeitsüberschreitung.

Außerdem kann die Wettbewerbsleitung weitere Verstöße gegen die Wettbewerbsordnung und gegen die Flugsicherheit ahnden, wobei der Strafpunktekatalog 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 Einflug in Flugbeschränkungsgebiete, Gefährdung der Sicherheit des Luftverkehrs usw..
- Verweis bei Nichteinhaltung der Anweisungen der Wettbewerbs-/Sportleitung.

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.-** (€ 150.- gemäß WBO) 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. Speziell in Flugplatznähe, **vor dem An- und Abflug muss jeder Pilot auf dieser Frequenz hörbereit sein**. 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	126,725 MHz
Hahnweide-Info / Schleppfrequenz	123.250 MHz
Rückholer	123,400 MHz
Bord-Bord	122,550 MHz
Stuttgart-Turm	118,800 + 119,050 MHz.
	Änderungen und Erweiterungen vorbehalten

Flugaufgaben

Gemäß 7.1WBO werden vornehmlich Geschwindigkeitsaufgaben mit festgelegten Wendepunkten ausgeschrieben.

Bei Distanzaufgaben wird gemäß 7.4 WBO ein Außenlandemalus von 20 % vergeben.

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 Luft-raumbeschränkungsgebiete rechtzeitig in die Navigationsgeräte eingegeben werden.

In Anlehnung an Artikel **8.12 WBO (zusätzliche Sicherheitsregeln)** und an die frühere Praxis ist im **"Sektor Hahnweide" Linkskreisen** vorgeschrieben. Im übrigen Wettbewerbsgebiet gilt in Anlehnung an Artikel **8.7 WBO** die Regel, dass in der Thermik **d i e 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.

GNSS -Beurkundung

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. Das Primärsystem ist **zur Anmeldung abzugeben**. Dabei kann die Auswertestelle bei Bedarf 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 geschleppt und, wenn nicht anders verkündet, in 600 m GND ausgeklinkt. Die Pilotinnen/Piloten haben zum Startbetrieb Helferinnen/Helfer bereit zu stellen.

Eigenstartfähige Segelflugzeuge - Genehmigung des BWLV als Platzhalter und des Reg. Präsidiums 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.

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

In **Verschärfung von 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 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.

- a) letztes Flugzeug im Schlepp = 20 Minuten bis zur Abflugfreigabe
- b) 10 Minuten vor Freigabe
- c) 5 Minuten vor Freigabe
- d) 1 Minute vor Freigabe
- e) Die Freigabe wird durch 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 der neuen Beantragungsverfahren gelingt das immer weniger. **Standortbedingt wird deshalb festgelegt**, dass ein **Abflug** nur dann **gültig ist**, wenn die Abfluglinie 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.

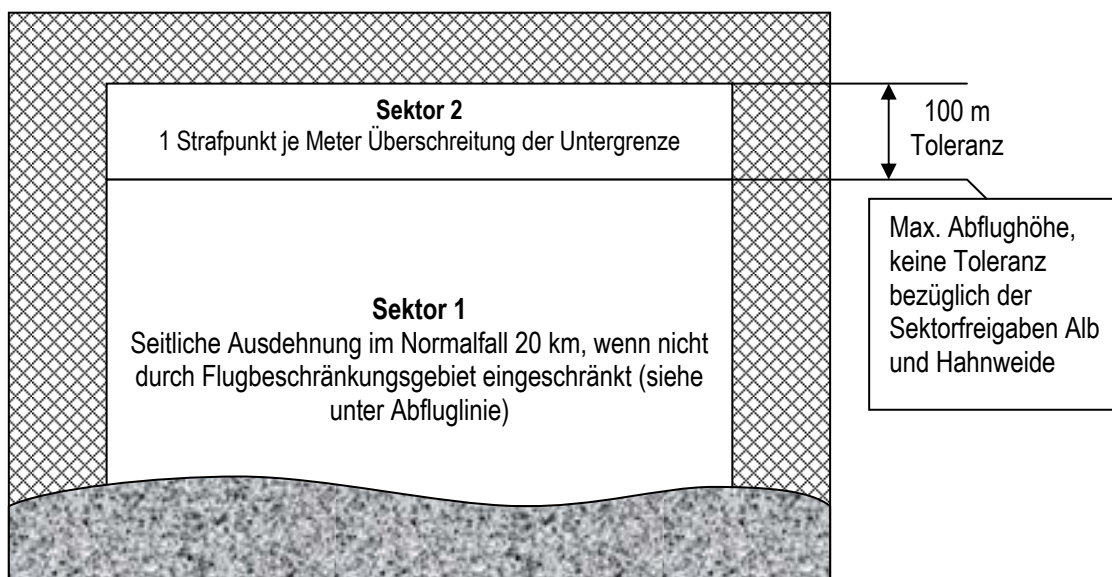
Wegen der besonderen Situation in den Sektoren Alb und Hahnweide bleibt die Abfluglinie für jede Klasse in der Regel nur max. 60 Minuten geöffnet. Ausnahmen werden in der Tagesaufgabe ausgewiesen.

Die Abflugzeit ist spätestens 30 Minuten (**9.4.1.3 WBO**) nach dem Abflug mit Minutengenauigkeit (max. + - 2 Minuten) durch einen Helfer bei der Auswertung abzugeben. Bei absichtlich zu spät abgegebener oder bewusst falsch übermittelter Abflugzeit können Strafpunkte vergeben werden.

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.

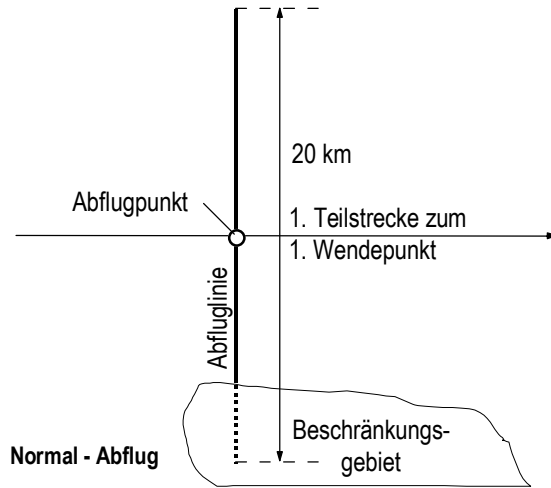
Skizze des Abflugtors:



Abfluglinien

Um Massierungen beim Abflug zu vermeiden, werden außer dem Flugplatz Hahnweide die in der Wendepunktliste aufgeführten weiteren Abflugpunkte jeweils Wetter-, Klassen- und Aufgabenspezifisch festgelegt. 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.

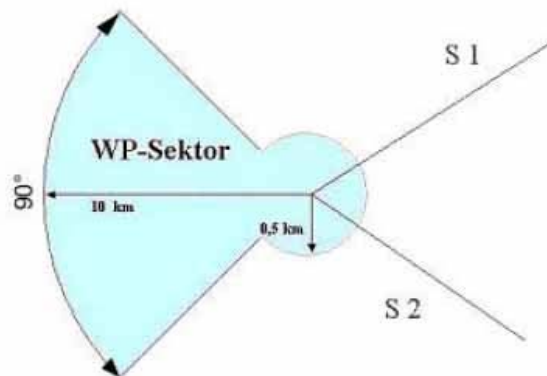


Wendepunktbeurkundung

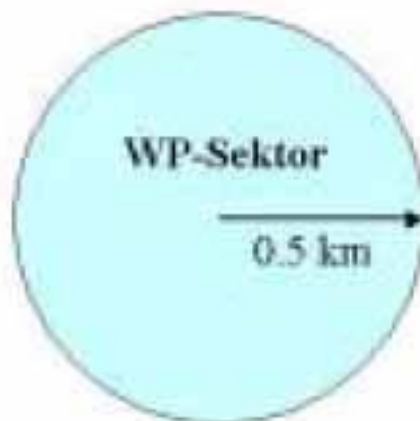
Ein Wendepunkt ist durch seine Wendepunktcoordinate definiert, er gilt als umrundet, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt des GNSS -Systems im Sektor 1 lt. folgender Skizze liegt bzw. wenn die Verbindungslinie zweier Aufzeichnungspunkte den Sektor 1 tangiert.

Es ist ratsam, die Aufzeichnungsrate kurz vor, während und kurz nach der Umrundung der Wendepunkte zu erhöhen. Als Mindestaufzeichnungsrate wird bei den Primärsystemen **1 Aufzeichnung pro 10 Sekunden** gefordert.

Umrundung bei Geschwindigkeitsaufgaben mit festgelegten Wendepunkten



Umrundung bei allen anderen Aufgabenarten:



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. Gemäß deutscher Wettbewerbsordnung sind im Gegensatz zum Code Sportif **keine Toleranzzonen** mit Strafpunkteregelung vorgesehen!

GNSS-Vache

Für alle Klassen ist das GNSS –Vache -Verfahren nach WBO zugelassen. Für die endgültige Wertung werden die Koordinaten herangezogen, die auf dem zurückgelegten, mittels GNSS dokumentierten Weg die größte wertbare Wertungsstrecke ergibt.
Für die Erstellung einer vorläufigen Wertung können die Angaben der Landmeldung herangezogen werden.

Wendepunktatalog

Beiliegende Wendepunktliste sowie die erhältliche Wendepunkt-Diskette enthält alle Wendepunkte, die während des Wettbewerbs angefliegen werden können. Die Wendepunkt-Diskette enthält die wichtigsten Dateiformate, 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 ist aus Sicherheitsgründen am östlichen Rande des Flugplatzes Hahnweide ausgelegt (**Zielüberflug grundsätzlich von Ost nach West, Landerichtung 31**), soweit die Genehmigungsbehörde keine anderen Auflagen macht. Abweichungen werden im ersten Tagesbriefing bekannt gegeben.

Im Endanflug verständigt die Pilotin / der Pilot die Ziellinie auf der Wettbewerbs-/Sicherheitsfrequenz spätestens in **10 km** und nochmals in **1 km** Entfernung von der Ziellinie über den geplanten Überflug und die Art des Überflugs (z.B. „**HAHNWEIDE Kilo Eins 10 Kilometer aus 220° direkt**“). Anstelle ungenauer Zeitangaben sind **GNSS -Entfernungsangaben** aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich. Wiederholte Verstöße können mit Strafpunkten belegt werden.
Die Ziellinie bestätigt mit z.B. "Kilo Eins verstanden".

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.

Siehe Anflugskizzen für Landerichtung "31" und "13 bzw." 07".

Zielüberflug > 150m

Die Ziellinie ist gemäß WBO oberhalb der vorgeschriebenen Mindesthöhe von 150m rechtwinklig, geradlinig und mit einem vorherigen mindestens 1 km langen Geradeausflug durch eigene Energie zu überqueren. Das Unterschreiten **der Mindesthöhe von 150 m beim Zielüberflug** ist nur in Verbindung mit anschließender Direktlandung erlaubt. **Nach dem Zielüberflug** muss auf der Querbahn je nach Wind **in Landerichtung 07 oder 25** gelandet werden. Landungen in **Landerichtung 31** sind wegen der Gefährdung der anfliegenden Direktlander **nur in Notfällen** oder nach ausdrücklicher Genehmigung erlaubt.

Nach dem Ziellinienüberflug ist starkes Hochziehen verboten.
Überfahrt muß mit einer flachen Steigflugbahn abgebaut werden.

Die endgültige Zeitnahme erfolgt gemäß GNSS -Auswertung.

Zielüberflug < 150m (Direktlander)

Unterhalb von 150 m sind **nur Direktlandungen** mit **max. 150 km/h** Anfluggeschwindigkeit erlaubt. Direktlandungen über 150 km/h Zielfluggeschwindigkeit sind unbedingt zu vermeiden. Setzt das Segelflugzeug vor der Ziellinie auf, so gilt als Bezugspunkt für die Ziellinienüberschreitung die Rumpfspitze. Wird die Ziellinie nach Definition nicht überquert, so kann keine Zeitwertung erfolgen, auch wenn der GNSS -Logger aus Gründen der GPS-Ungenauigkeit einen Zielüberflug registriert hat. Umgekehrt gilt ein Flug als vollendet, wenn die Rumpfspitze die Ziellinie überquert hat, auch wenn der GNSS -Logger keine Zielüberquerung registriert hat.

Landung

Nach einer Landung am Ziel oder nach Rückkehr von einer Außenlandung ist die Teilnehmerin/der Teilnehmer verpflichtet, ihre/sein Flugdatenaufzeichnungsgerät bei der Wettbewerbsleitung abzugeben.

Die Abgabe der Unterlagen muss so schnell wie möglich erfolgen, bei Landung am Zielplatz spätestens **30 Minuten nach der Landung**. Verzögerungen durch Nachlässigkeit können nach WBO geahndet werden.

Verfahren zur Durchgabe von Außenlandemeldungen

Nach einer Außenlandung muss die Landemeldung unverzüglich telefonisch an die Wettbewerbsleitung übermittelt werden.

Auch bei Landung **auf dem Heimatplatz ist eine ausgefüllte Landemeldung** schnellstmöglich nach der Landung abzugeben. Die Angaben auf der Landemeldung leisten wertvolle Hilfe bei der Auswertung und beschleunigen die Auswertekontrolle.

Der /die Pilot/in meldet sich telefonisch bei der Wettbewerbsleitung

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

und gibt die zuvor in der mitgeführten Landemeldung eingetragenen Informationen durch. Neben dem Wettbewerbskennzeichen ist **vor allem der Landeort und die Zahl der umrundeten Wenden** wichtig.

Bei der Übermittlung des Landeortes gibt es 3 Möglichkeiten:

1. Landung auf einem Flugplatz

Hierbei genügt die telefonische Durchgabe des Landeflugplatzes und der Landezeit.

2. Landung auf einem Acker/Feld

Es werden die GPS-Koordinaten des Landepunktes im Format

GGGMMSS für die geographische Länge,

GGMMSS für die geographische Breite

durchgegeben.

3. Virtuelle Außenlandung/ GNSS -Landung

Nach der Landung sind **die Koordinaten des Landepunktes** (sofern es sich nicht um einen Flugplatz handelt) und die zumindest **näherungsweise ermittelten Koordinaten der virtuellen Außenlandung** anzugeben. Das Format entspricht den Angaben nach Punkt 2.

Hinweise für die Rückholmannschaft.

Da die **Übermittlung der Hinweise für die Rückholmannschaft** den Meldebetrieb bei vergangenen Wettbewerben stark behindert hat, wird dieser Service **nicht mehr angeboten**. Die Rückholmannschaft wird lediglich über Lautsprecheransage informiert. Der Pilot ist gehalten, die spezifischen Rückholinformationen direkt an seine Rückholmannschaft zu übermitteln, was im Zeitalter des Mobilfunks keine Schwierigkeit darstellen sollte.

Wertungsformel

Die Wertung der Flugleistungen erfolgt in Anlehnung an die internationale Wertungsformel gemäß Code Sportif 3 Annex A, wie sie in Artikel **13 WBO** nachgelesen werden kann.

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	€ 64,00.--
Wohnmobilstellplatz:	pro angefangene Woche	€ 64,00.--

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.