

# Gliding Competition Grabenstetten 2017

## Qualifikationsmeisterschaft zu den Deutschen Segelflug-Meisterschaften der Junioren 2018



## Ausführungsbestimmungen

### 1. Allgemeines

Diese Ausführungsbestimmungen ergänzen die „Ausschreibung zu den Qualifikationsmeisterschaften 2017 für die Deutschen Segelflugmeisterschaften der Junioren 2018“ des DAeC (kurz *Ausschreibung*). Im Rahmen des Wettbewerbes werden die Teilnehmer an den Deutschen Segelflug-Meisterschaften der Junioren 2018 ermittelt.

#### Veranstalter:

Bundekommission Segelflug im Deutschen Aero Club e.V.  
Hermann-Blenk-Straße 28  
38108 Braunschweig  
[segelflug@daec.de](mailto:segelflug@daec.de)

#### Ausrichter:

Fliegergruppe Grabenstetten-Teck-Lenninger Tal e.V.  
Im Banholz 1  
72582 Grabenstetten  
[gc-grabenstetten@mailbox.org](mailto:gc-grabenstetten@mailbox.org)

### 1.1. Termin

Anreise	möglich ab Mittwoch 02.08.2017
Trainingsmöglichkeit	03.-04.08.2017 (kein Pflichttraining)
Dokumentenkontrolle	Freitag, 04.08.2017, bis 19 Uhr
Eröffnungsbriefing	Freitag, 04.08.2017, 20 Uhr
Erster Wertungstag	Samstag, 05.08.2017
Letzter Wertungstag	Samstag, 12.08.2017
Abschlussfeier	Samstag, 12.08.2017 abends
Siegerehrung	Samstag, 12.08.2017 22 Uhr (evtl. später)
Reservetag	Sonntag, 13.08.2017 – Siegerehrung dann abends

Die Anmeldung mit Dokumentenkontrolle muss vor dem Eröffnungsbriefing erfolgen. Die Abschlussveranstaltung mit Siegerehrung ist für den Abend des letzten Wertungstages geplant. Gemäß der Ausschreibung muss für alle Klassen ein Reservetag nach dem letzten vorgesehenen Wertungstag, also am Sonntag 13.08., angesetzt werden, falls bis zum letzten vorgesehenen Wertungstag noch keine drei gültigen Wertungstage erreicht wurden. Die Siegerehrung wird dann auf den Abend des Reservetages verschoben.

### 1.2. Regeln und Regeländerungen

Soweit nicht in diesen Ausführungsbestimmungen oder dem Eröffnungsbriefing abweichend festgelegt, gelten die Regeln der „Wettbewerbsordnung für Segelflug-Meisterschaften, Ausgabe 2017“ (kurz *SWO*), des FAI-Sporting Code (soweit in der *SWO* darauf verwiesen wird) und der Aus-



schreibung.

Die Regeln, die in der SWO, der Ausschreibung, diesen Ausführungsbestimmungen und im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben werden, alle Auflagen im Zusammenhang mit der Genehmigung der Veranstaltung, sowie die Anweisungen im täglichen Briefing sind für alle Teilnehmer verbindlich.

Falls bis zum Wettbewerbsbeginn noch Ergänzungen oder Änderungen der Regeln beschlossen werden, dann werden die Teilnehmer spätestens beim Eröffnungsbriefing darüber informiert.

Für den Flugbetrieb ist die Segelflugbetriebsordnung (SBO) sinngemäß anzuwenden.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass jeder Teilnehmer verpflichtet ist, alle gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen für den Luftverkehr strikt einzuhalten.

### **1.3. Informationspflicht**

Die Anwesenheit beim Eröffnungsbriefing und bei allen Tagesbriefings ist für alle Teilnehmer verpflichtend. Ein Teilnehmer, der aus objektiven Gründen verhindert ist, muss die Wettbewerbsleitung informieren und sich durch ein Mannschaftsmitglied vertreten lassen. Für die Teilnehmer besteht Informationspflicht.

Jeder Pilot muss sich bereits vor dem ersten Flug mit den Lufträumen im Wettbewerbsgebiet vertraut machen. Insbesondere gilt dies für die Struktur der Lufträume und Segelflugsektoren um den Flughafen Stuttgart (Informationen z.B. unter <http://www.bwlv.de/de/inhalt/service-beratung/arbeitskreis-sektoren/downloads.html>)

### **1.4. Flugsicherheit**

Neben den gesetzlichen Bestimmungen und den Regeln der Segelflug-Betriebsordnung (SBO) sind die allgemein bekannten Regeln guter fliegerischer Praxis stets einzuhalten. Alle Piloten verpflichten sich durch ihre Teilnahme zur sportlichen Fairness und zur größtmöglichen gegenseitigen Rücksichtnahme. Der Flugsicherheit ist unter allen Umständen die höchste Priorität einzuräumen.

Wir weisen besonders hin auf die Regelung in der SWO Abschnitt 8.7, laut der in der Thermik die Kreisrichtung zu fliegen ist, die das erste in diesem Aufwind kreisende Segelflugzeug vorgibt. Fliegen mehrere Segelflugzeuge gleichzeitig in den Aufwind ein, so wird die Kreisrichtung durch das oberste Flugzeug bestimmt.

Auf Strecke, wenn sich andere Segelflugzeuge des Wettbewerbs in räumlicher Nähe aufhalten und insbesondere bei Pulkbildung, wird Hörbereitschaft auf der Wettbewerbsfrequenz dringend empfohlen.

## **2. Wettbewerbsklassen**

Der Wettbewerb wird in der Clubklasse und der Standardklasse ausgetragen. Es gilt die Klassendefinition nach SWO. Für die Clubklasse gilt die aktuelle, vom DAeC veröffentlichte Indexliste. Entsprechend eines Beschlusses der Bundeskommission Segelflug wird die Regelung zum Referenzgewicht in der Clubklasse nicht angewendet.



### 3. Teilnahme

#### 3.1. Teilnahmevoraussetzungen

Der Wettbewerbsleitung sind bei der Dokumentenkontrolle die folgenden Unterlagen und ggf. deren Gültigkeit nachzuweisen:

- Zulassungsurkunde des Segelflugzeuges (Eintragungsschein)
- Lufttüchtigkeitszeugnis
- Gültiges ARC (airworthiness review certificate, früher Nachprüfschein)
- nur Clubklasse: aktueller Wägebericht, Ausrüstungsverzeichnis und Gewichtsformblatt (siehe Abschnitt 4.7 SWO)
- Nachweis einer Haftpflichtversicherung im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang (ohne Ausschluss von Wettbewerbsflügen)
- Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle
- Bordbuch des Segelflugzeuges
- Segelfluglizenz SPL oder LAPL(S) inklusive F-Schlepp-Berechtigung und Erfüllung aller zur Gültigkeit notwendigen Voraussetzungen (Anzahl Starts, Checkflüge etc.)
- medizinisches Tauglichkeitszeugnis
- Funksprechzeugnis
- Anti-Doping-Vereinbarung und Schiedsvereinbarung mit dem DAeC (siehe Ausschreibung)
- FAI-Leistungsabzeichen mindestens in Silber („Silber-C“) (laut SWO Anlage B Abschnitt 2.5)

Bordbuch und Flugbuch sind stets mitzuführen. Falls der Teilnehmer zusätzlich Bodenfunkstellen nutzen möchte, muss für diese eine Genehmigung vorhanden sein.

#### 3.2. Segelflugzeuge

Die Flugzeuge müssen ausgerüstet sein mit (vgl. SWO Abschnitt 4):

- einem zugelassenen Rettungsfallschirm
- einem zugelassenen Flugfunkgerät
- einem IGC-zugelassenen Dokumentationssystem (Logger) (alle drei Level nach Sporting Code sind erlaubt, also alles ab der Stufe „badges up to diamonds“, siehe FAI Sporting Code Section 3 Annex B)
- einem akustischen Variometer
- dem Kollisionswarnsystem FLARM oder einem kompatiblen System (muss während des gesamten Fluges eingeschaltet und aktiv sein)
- einem deutlich sichtbar und lesbar angebrachten Wettbewerbskennzeichen

Die Flugzeuge müssen die Klassenmerkmale nach SWO erfüllen. Vor dem Start und nach der Landung von einem Wettbewerbsflug werden in Stichproben technische Kontrollen durchgeführt. Veränderungen am Flugzeug gegenüber der ursprünglichen Musterzulassung müssen in den amtli-



chen Unterlagen dokumentiert sein. Falls eine vorläufige Verkehrszulassung gilt, muss diese vorgelegt und mitgeführt werden.

### 3.2.1 Blindflug-Instrumente

Geräte, die den Flug ohne Sicht (Blindflug) ermöglichen, bzw. entsprechende Funktionen von Geräten, dürfen nach SWO Abschnitt 4 während des Fluges nicht betrieben werden. Verstöße gegen diese Regel können nach SWO Abschnitt 10 geahndet werden.

### 3.2.2 Clubklasse

Die Gewichtsregelung laut SWO 4.6 wird angewandt. Das heißt, dass zur technischen Kontrolle vor Wettbewerbsbeginn der gültige Wägebericht, das aktuelle Ausrüstungsverzeichnis und das ausgefüllte Gewichtsformblatt vorgelegt werden müssen.

### 3.2.3 Standardklasse

Die Flugzeuge sind in Startkonfiguration im Grid abzustellen (d.h. mit Wasserballast, falls gewünscht). Ein Nachtanken von Wasserballast im Grid ist nur nach ausdrücklicher Genehmigung durch den Sportleiter erlaubt. Die maximale Abflugmasse beträgt 525 kg. Es werden stichprobenartig Gewichtskontrollen durchgeführt. Bei ungünstigen Platzverhältnissen (Wind, Beschaffenheit der Gras piste, etc.) kann die Wettbewerbsleitung das Startgewicht zusätzlich begrenzen bzw. jeglichen Wasserballast untersagen (Ausnahme: Hecktank zur Trimmung).

### 3.2.4 Kennzeichnung

Jedes Wettbewerbsflugzeug ist mit einem gut sichtbaren und lesbaren Wettbewerbskennzeichen zu kennzeichnen. Bei einer eventuellen Doppelbelegung der Kennzeichen hat ein beim DAeC registriertes Kennzeichen Vorrang.

Das Wettbewerbskennzeichen ist auch am Anhänger, an Fahrzeugen sowie an Wohnwagen und Zelten der jeweiligen Mannschaft anzubringen.

## 4. Dokumentation

Die Dokumentation der Wettbewerbsflüge erfolgt mit IGC-zugelassenen GNSS-Dokumentationssystemen. Systeme aller drei IGC-zugelassenen Levels sind erlaubt (siehe FAI Sporting Code Section 3 Annex B). Motorisierte Segelflugzeuge benötigen Systeme mit der Möglichkeit zum Nachweis des Motorlaufes (i.d.R. ENL-Signal, siehe SWO Abschnitt 9.3). Als Backup-System ist gemäß SWO Abschnitt 9.3.3 genau ein zusätzliches IGC-zugelassenes Gerät erlaubt.

Für die ordnungsgemäße Funktion und Benutzung seines Dokumentationssystems ist jeder Pilot selbst verantwortlich.

Das **Aufzeichnungsintervall** des Loggers muss auf 4 Sekunden eingestellt werden (man sollte aufpassen dass immer genügend Speicherplatz auf dem Logger zur Verfügung steht; betrifft insbesondere Volkslogger).

Für das **Auslesen des Fluges** vom Logger und Hochladen der Wertungsflüge (IGC-Dateien) auf den Auswerte-Server (ScoringStrepla) ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich. Zum Hochladen steht ein PC mit Kartenlesegeräten zur Verfügung. Die Abgabe von Loggern wird nicht akzeptiert.



## 5. Wettbewerbsraum und Luftraum

### 5.1. Wettbewerbsraum

Als Wettbewerbsraum wird der durch den deutschen Luftraum in den ICAO-Karten „Stuttgart“, „München“, „Frankfurt“ und „Nürnberg“ abgedeckte Bereich verwendet. Die Teilnehmer müssen aktuelle Luftfahrtskarten mitführen.

### 5.2. Luftraum

Die **Luftraumstruktur** des Wettbewerbsgebietes wird über die aktuelle, vom DAeC bzw. der BuKo Segelflug veröffentlichte Datei im OpenAir-Format definiert. Diese Datei wird auch im Auswerteprogramm verwendet. Luftraumverletzungen werden ausschließlich auf Basis dieser Datei festgestellt.

Eine **Luftraumverletzung** liegt vor, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt des Flugrekorders vertikal oder horizontal in dem gesperrten Gebiet liegt oder die Verbindungslinie zweier Loggerfixe durch einen gesperrten Luftraum geht (SWO 10.3.5). MSL-Höhen orientieren sich an der täglichen Bodenstarthöhe, FL-Höhen sind bezogen auf den Standarddruck 1013,2 hPa (die barometrische Höhe des Flugrekorders kann von der Anzeige des Höhenmessers oder Segelflugrechners abweichen!).

**Luftraumverletzungen** werden gemäß SWO 10.3.5 geahndet. Dies gilt für alle Flüge, die im Rahmen des Wettbewerbes durchgeführt werden, also nicht nur für Wertungsflüge. Der Pilot muss in der Lage sein, für jeden Flug im Rahmen des Wettbewerbes nach Aufforderung der Wettbewerbsleitung eine Logger-Datei zur Überprüfung auf Luftraumverletzungen abzugeben.

Informationen über die Nutzung von **Sperrgebieten** (ED-Rs) werden beim Tagesbriefing bekanntgegeben. Auch ob mögliche Höhenfreigaben von **Segelflugsektoren** im Luftraum Stuttgart genutzt werden dürfen wird im täglichen Briefing bekannt gegeben. Transponderpflichtige Lufträume (TMZ) dürfen nicht genutzt werden. Die **maximale Flughöhe**, insofern keine Luftraumbeschränkungen vorliegen, ist FL 95.

Zum Zwecke der Landung ist der Einflug in Lufträume, für die eine individuelle Freigabe erforderlich ist, erlaubt. In diesem Fall ist der Wettbewerbsflug beendet (virtuelle Außenlandung), sobald in den freigabepflichtigen Luftraum erstmals eingeflogen wird. Wird der Luftraum anschließend wieder verlassen, weil das Vorhaben zu landen aufgegeben wurde, so wird dies wie eine Luftraumverletzung gemäß SWO Abschnitt 10.3.5 geahndet.

### 5.3. Wettbewerbsflugplatz

Die Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes werden mit entsprechenden Übersichtskarten beim Eröffnungsbriefing und evtl. vorab in einem Selbstbriefing bekannt gegeben.

## 6. Aufgaben

Folgende Tagesaufgaben können ausgeschrieben werden (siehe SWO Abschnitt 7.2):

- Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (**Racing Task – RT**)
- Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendengebieten (**Assigned Area Task – AAT**)



## 7. Ablauf

### 7.1. Startaufstellung, Startbereitschaft

Der Aufbau der **Startaufstellung** ist in der Regel vor dem Briefing zu beginnen und bis spätestens zur Startbereitschaft abzuschließen. Die Zeit der Startbereitschaft wird in der Regel vor dem Briefing, spätestens aber während des Briefings bekannt gegeben. Die Reihenfolge der Startaufstellung wird durch Aushang bekannt gegeben und nach jedem Wertungstag gemäß SWO 9.2.2 verändert. Die Wettbewerbsleitung kann zusätzlich zur Zeit der Startbereitschaft eine **Grid Closing Time** definieren. Teilnehmer, deren Flugzeuge sich zur Grid Closing Time noch nicht an der vorgesehenen Stelle befinden, können von der Teilnahme am Wettbewerbstag ausgeschlossen werden. Ansonsten gilt laut SWO 9.2.2: Nach Startbereitschaft eintreffende Flugzeuge starten vom Ende der momentan im Start befindlichen Klasse.

Zur **Startbereitschaft** müssen alle Fahrzeuge aus dem Grid entfernt sein. Behinderungen des Startbetriebs können mit Strafpunkten geahndet werden. Die Piloten sollen zum Startbetrieb Helferinnen und Helfer bereitzustellen.

Da unser Flugplatz recht schmal ist, werden wir – vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständige Behörde – ein außerhalb gelegenes Feld zum Seilabwurf nutzen. Da es einige Zeit dauert, die Seile einzusammeln und zum Flugplatz zurückzubringen, werden viele Seile benötigt. Deshalb muss jeder Teilnehmer ein **eigenes Schleppseil** mitbringen.

### 7.2. Start

Der **Ausklinkraum** ist festgelegt durch einen Kreis mit Radius 2 km um einen Abflug- bzw. Wendepunkt, der im Wendepunktkatalog definiert ist. Er wird täglich neu festgelegt. Die **Ausklinkhöhe** beträgt in der Regel 1300 Meter MSL (ca. 600 Meter über Platz). Andere Ausklinkhöhen können bis zum Schleppbeginn vom Sportleiter festgelegt werden.

Segelflugzeuge, die im **Flugzeugschlepp** starten, werden von der Schleppmaschine in den Ausklinkraum geschleppt und klinken bei Erreichen der festgelegten Schlepphöhe selbständig aus. Spätestens beim Ausklinkzeichen des Schleppflugzeugs (Rollbewegungen) ist unverzüglich auszuklinken.

**Segelflugzeuge im Eigenstart** müssen im Ausklinkraum in oder unterhalb der festgelegten Ausklinkhöhe den Motor abstellen.

**Segelflugzeuge mit Hilfstriebwerk** müssen gemäß SWO Abschnitt 4.3 mindestens einmal zu Beginn des Wettbewerbes – entweder an einem Trainingstag, oder am ersten Wertungstag – durch einen Testlauf nachweisen, dass der Motorlauf im Dokumentationssystem korrekt aufgezeichnet wird. Der Testlauf muss unmittelbar nach dem Ausklinken im Ausklinkraum stattfinden. Dabei darf mit laufendem Motor bis maximal 50 Meter über die vorgesehene Ausklinkhöhe gestiegen werden (50 Meter Reserve für das Abstellen und Einfahren). Testläufe an weiteren Wertungstagen sind erlaubt, aber nicht erforderlich. Beim Verdacht auf Probleme mit dem Aufzeichnungssystem kann die Wettbewerbsleitung weitere Testläufe fordern.

Das **Anlassen des Motors vor Abflug zum Zwecke des Höhengewinns (nach „Absaufen“)** ist nur im Gegenanflug des Flugplatzes Grabenstetten möglich. Die Höhe wählt der Pilot so, dass eine sichere Landung möglich ist, falls der Motor nicht anspringt. Das Anlassen muss auf der Wettbewerbs- oder auf der Flugplatzfrequenz angekündigt und vom Sportleiter oder vom Startleiter bestätigt werden. Nach dem Steigflug muss das Triebwerk innerhalb des Ausklinkraums abgestellt werden. Dabei darf die maximale Ausklinkhöhe nicht überschritten werden. Das Überfliegen von



Ortschaften mit laufendem Motor muss aufgrund der damit verbundenen Lärmbelästigung vermieden werden. Ein Anlassen des Triebwerks außerhalb des 2-Kilometer-Radius um den Flugplatz Grabenstetten (außer unmittelbar nach dem Ausklinken zum Zwecke des Testlaufs) und generell das Anlassen des Triebwerks nach einem gültigen Abflug wird als virtuelle Außenlandung gewertet und beendet den Wertungsflug. Um für Chancengleichheit zwischen motorisierten und nicht-motorisierten Segelflugzeugen zu sorgen, wird entsprechend SWO Abschnitt 9.2.9 festgelegt, dass nach Durchführung dieses Verfahrens der Abflug frühestens 20 Minuten nach dem Abstellen des Motors möglich ist.

### 7.3. Abflug

Die **Abfluglinie** ist eine Linie senkrecht zur Richtung des Kurses vom Abflugpunkt zum ersten Wendepunkt mit einer Länge von 10 km beidseits des Abflugpunktes (also Gesamtlänge 20 km). Ein Abflugzeitschluss sowie ein Abflugschluss können im Tagesbriefing und auf dem Aufgabenblatt bekannt gegeben werden.

Die **Abflugfreigabe** erfolgt frühestens 20 Minuten nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges der Klasse, Verschiebungen sind möglich. Die Abflugfreigabe wird per Funk auf der Wettbewerbsfrequenz angekündigt und erteilt (Ankündigung 15 Minuten und 5 Minuten vor Freigabe). Diese Informationen sind jeweils durch einen Piloten zu bestätigen. Eine angekündigte Abflugfreigabe kann nötigenfalls weiter verschoben werden.

Gemäß SWO Abschnitt 6.5 sind bis zur Abflugfreigabe **Änderungen** der Wettbewerbsaufgabe möglich. Die Änderung wird mehrfach auf der Wettbewerbsfrequenz durchgegeben und die Zeit der Abflugfreigabe wird nötigenfalls verschoben.

Die Wettbewerbsleitung kann **maximale Abflughöhen und -geschwindigkeiten** beim Tagesbriefing und auf dem Aufgabenblatt bekanntgeben. Diese Daten können bis Abflugfreigabe per Funk geändert werden. Überschreitungen werden gemäß SWO Abschnitt 10.3 geahndet.

Als **Abflugzeit** zählt der Zeitpunkt des letzten gültigen Abfluges, sofern der Abflugzeitschluss noch nicht überschritten wurde. Nach Abflugzeitschluss gilt der Abflugzeitschluss als Abflugzeit.

### 7.4. Wendepunkte

Die korrekte **Umrundung** eines Wendepunktes erfolgt gemäß SWO Abschnitt 9.6. Die genaue Definition der **Wendengebiete** wird jeweils im Tagesbriefing und auf dem Aufgabenblatt bekanntgegeben. Jeder Teilnehmer hat selbst sicherzustellen, dass eine korrekte Umrundung und deren Dokumentation erfolgt ist. Geräte- und verfahrensbedingte Toleranzen sind vom Piloten zu berücksichtigen.

Die Liste der **Wendepunkte** wird über ScoringStrepla zum Download angeboten. Ein Wendepunkt ist durch seine Koordinate definiert. Die Feststellung der erfolgreichen Umrundung des Wendepunktes erfolgt mit dem im Auswerteprogramm (ScoringStrepla) implementierten Verfahren gemäß SWO.

### 7.5. Zielüberflug (Zielkreis)

Als Zielverfahren wird der **Zielkreis** eingesetzt. Der Zielkreis ist ein Kreis mit einem Radius von 4 km um den Mittelpunkt des Flugplatzes und einer Höhe von 950 m MSL (die Flugplatz-Bezugshöhe ist 710 m MSL). Radius und Höhe des Zielkreises können durch Ankündigung im Tagesbriefing geändert werden. Die Unterschreitung der Zielkreishöhe wird gemäß SWO Abschnitt 10.3.3 be-



straft mit zwei Strafpunkten pro Meter, maximal jedoch mit Strafpunkten in Höhe der Geschwindigkeitspunkte. Beim Unterschreiten der Zielkreishöhe um mehr als 100 Meter wird der Einflugpunkt als virtueller Außenlandepunkt gewertet und es werden keine Geschwindigkeitspunkte vergeben. Es zählt immer der erste Einflug in den Zielkreis. Eine Wiederholung des Einflugs zur Vermeidung von Strafpunkten ist nicht möglich. Nach dem Einflug in den Zielkreis muss der Pilot unverzüglich und möglichst geradlinig den Endanflug auf den Flugplatz Grabenstetten beginnen und landen. Die Landung auf dem Zielflugplatz ist für den Erhalt von Geschwindigkeitspunkten nicht zwingend erforderlich (SWO 9.7.2.3).

### 7.6. Endanflug und Landung

Wasserballast ist rechtzeitig vor der Landung abzulassen.

Im Endanflug und bei der Landung muss im Funk die Flugplatzfrequenz (130,125 MHz) eingestellt sein. 10 Kilometer vor Einflug in den Zielkreis ist auf dieser Frequenz eine Meldung abzugeben (z.B.: „Grabenstetten Wettbewerb, GX, 10 Kilometer“).

Beim Einflug in den Zielkreis und in der Landephase ist verstärkte Luftraumbeobachtung und Rücksichtnahme erforderlich. Der Anflug auf den Zielkreis ist als **kontinuierlicher Sinkflug** durchzuführen. Beim Einfliegen in den Zielkreis ist starkes Hochziehen verboten. Überfahrt darf nur in einer flachen Steigflugbahn in Höhe umgesetzt werden. Unsicheres seitliches Überholen, Unterfliegen oder Überfliegen im Endanflug sowie absichtlich sehr tiefe Endanflüge werden als gefährliches Fliegen eingestuft und mit Strafpunkten geahndet.

In der Regel sollte der Landeanflug je nach Ankunftsrichtung als **Direktanflug oder direkter Queranflug** (ohne Platzrunde) gestaltet werden. Bei zu großer Ankunftshöhe ist auch eine **Platzrunde** möglich – dies sollte aber unbedingt über Funk angekündigt werden, und beim Eindrehen in den Queranflug und den Endanflug muss unbedingt auf die direkt anliegenden Flugzeuge Rücksicht genommen werden. Den Anweisungen des Flugleiters ist Folge zu leisten.

Zum Schutz parallel oder weiter hinten landender Flugzeuge muss das **Ausrollen geradeaus** erfolgen (kein seitliches Abrollen, außer mit ausdrücklicher Genehmigung des Flugleiters). Solange die Landebahn frei ist, wird immer eine lange Landung bis zum Ende der Bahn gefordert, um genügend Platz für nachfolgende Flugzeuge zu lassen. Die Anfahrt zum Flugzeug mit einem Auto und das Zurückziehen muss – soweit nicht anders genehmigt – ebenfalls geradeaus in Richtung Platzende erfolgen. Unerlaubtes seitliches Abrollen von der Bahn und verschuldetes Blockieren der Bahn kann mit Strafpunkten geahndet werden.

### 7.7. Hochladen der IGC-Files

Nach der Landung müssen die Piloten ihre IGC-Dateien so schnell wie möglich auf den Server von ScoringStrepla hochladen. Bei Landung auf dem Flugplatz Grabenstetten muss dies gemäß SWO Abschnitt 9.9.2 spätestens 45 Minuten nach der Landung erfolgen, im Falle einer Außenlandung so früh wie möglich.

### 7.8. Auswertung

Die Auswertung erfolgt mit der Software „ScoringStrepla“. Zur Auswertung wird dasjenige geodätische Verfahren verwendet, das in der aktuellen Version von ScoringStrepla implementiert ist. Die Punktwertung wird mit der in ScoringStrepla verfügbaren Implementierung des Verfahrens nach SWO Abschnitt 13 erstellt.





### 7.9. Verfahren bei Außenlandungen

Nach einer Außenlandung (auch auf Flugplätzen; auch wenn der Pilot vorhat, einen Rückschlepp zu machen) muss der Pilot unverzüglich eine **Landemeldung** bei der Wettbewerbsleitung abgeben. Das bevorzugte Verfahren ist Online-Landemeldung über lowcrop.aero. Alternativ ist auch eine Meldung per SMS oder WhatsApp möglich. Eine Textvorlage mit Angabe aller nötigen Informationen wird auf dem Aufgabenblatt vorgegeben. Um die Erstellung einer vorläufigen Wertung zu erleichtern, müssen bei Landung außerhalb eines Flugplatzes die GPS-Koordinaten des Landepunktes durchgegeben werden. Bei der Landung auf dem Flugplatz genügt die Angabe des Flugplatzes. Außerdem muss stets die Zahl der erreichten Wendepunkte angegeben werden.

Bei Landung außerhalb des Wettbewerbsflugplatzes **muss unbedingt eine Landemeldung abgegeben werden**, damit die Wettbewerbsleitung am Ende des Tages einen Überblick über den Verbleib der Piloten hat und nötigenfalls Such- und Rettungsmaßnahmen einleiten kann. Das Unterlassen der Landemeldung wird mit Strafpunkten geahndet und kann im Falle unnötig eingeleiteter Such- und Rettungsmaßnahmen auch über die sportlichen Regelungen hinausgehende Konsequenzen für den Piloten haben.

### 8. Funkfrequenzen

Platzfrequenz:

(Start, Schlepp, Anflug, Landung, Zurückziehen)

**130,125 MHz**

Wettbewerbsfrequenz:

(nach dem Ausklinken, Abflug, Sicherheitsfrequenz)

**wird später bekanntgegeben**

### 9. Doping

Es gilt die Anti-Doping-Ordnung des DAeC. Jeder Teilnehmer muss die Anti-Doping-Vereinbarung sowie die Schiedsvereinbarung mit dem DAeC unterschreiben. Insofern noch nicht geschehen, sind die Vereinbarungen spätestens bei der Dokumentenkontrolle beim Ausrichter abzugeben.

Weitere Informationen zum Thema Doping gibt es auf der Webseite des DAeC unter

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

oder

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

### 10. Unterkunft und Verpflegung

Wir empfehlen Camping auf dem Flugplatz. Toiletten, Duschen und WLAN sind am Flugplatz vorhanden. Alternativ können wir auf Nachfrage eine Liste mit Ferienwohnungen, Hotels etc. zur Übernachtung zur Verfügung stellen.

Wir bieten eine Auswahl an Getränken und warmen Mahlzeiten in der Flugplatz-Kantine an. Am Morgen gibt es einen Brötchenverkauf.

### 11. Postanschrift während des Wettbewerbes

Fliegergruppe Grabenstetten-Teck-Lenninger Tal e.V.

Teilnehmerpost <Name des Piloten>

Im Banholz 1

72582 Grabenstetten



## 12. Gebühren

Die Meldegebühr beträgt 150 Euro und wurde bereits überwiesen, bzw. ist im Falle von späteren Anmeldungen unverzüglich zu überweisen (Bankverbindung: siehe Ausschreibung). Die Campinggebühr beträgt 150 Euro (Pilot und Helfer). Die Gebühren für F-Schlepp werden später bekannt gegeben, werden aber den üblichen Rahmen nicht übersteigen.

Ein Vorschuss in Höhe von 300 Euro muss bis Wettbewerbsbeginn eingezahlt werden (entspricht der Campinggebühr plus ungefähr vier F-Schlepps) – entweder vorab per Überweisung, oder in bar im Rahmen der Dokumentenkontrolle. Zum Ende des Wettbewerbes wird eine Abschlussrechnung erstellt, und eventuell noch bestehendes Guthaben des Piloten per Überweisung zurück gezahlt.

## 13. Beschwerde / Einspruch

Für Beschwerden und Einsprüche gelten die Regelungen nach SWO 10.4 und 10.5. Gemäß SWO Abschnitt 10.6 sind Beschwerden oder Einsprüche gegen vorab bekannte Regeln nicht zulässig. Im Falle eines Einspruchs entscheidet die Jury. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig.

## 14. Haftung und Rechtsweg

Mit Abgabe der Meldung zum Wettbewerb hat der Teilnehmer die Bestimmungen zu Haftung und Rechtsweg in Abschnitt 9 der Ausschreibung akzeptiert.

## 15. Wettbewerbsleitung

Wettbewerbsleiter: Patrick Kutschat  
Sportleiter: Marc Schneider  
Auswertung: Christian Fisahn, Frederik Widmaier  
Organisation/Anmeldungen: Katrin Pfeiderer  
Jury: Walter Eisele, Matthias Loser, Erich Sigel

gez. Patrick Kutschat, Wettbewerbsleiter

gez. Marc Schneider, Sportleiter