



Ausführungsbestimmungen

1. Allgemeines

Diese Ausführungsbestimmungen ergänzen die Ausschreibung zu den Deutschen Segelflugmeisterschaften der Junioren 2018 (kurz *Ausschreibung*), veröffentlicht von der Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aeroclub.

Veranstalter:

Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club e.V.
Hermann-Blenk-Straße 28
38108 Braunschweig
segelflug@daec.de

Ausrichter:

Fliegergruppe Grabenstetten-Teck-Lenninger Tal e.V.
Im Banholz 1
72582 Grabenstetten
info@dmj2018.de

1.1. Ablauf

Die Meisterschaft findet vom 30. Juli bis 10. August 2018 statt (erster / letzter Wertungstag). Eine Tabelle mit Terminen ist bereits in der Ausschreibung sowie auf der Internetseite www.dmj2018.de veröffentlicht. Die Tabelle auf der Internetseite wird bei Bedarf aktualisiert.

Die Anmeldung mit Dokumentenkontrolle und technischer Kontrolle muss vor dem Eröffnungsbriefing (bis zum 29. Juli 2018, 19 Uhr) erfolgt sein.

Die Siegerehrung ist für den Abend des letzten Wertungstages geplant und soll im Rahmen der Abschlussfeier stattfinden. Voraussetzung dafür ist, dass die Wertung rechtzeitig fertiggestellt ist und alle Einspruchsfristen abgelaufen sind. Sollte die endgültige Wertung nicht rechtzeitig fertig sein, so wird die Siegerehrung auf den Vormittag des Samstag 11. August 2018 verschoben.

1.2. Regeln und Regeländerungen

Soweit nicht in diesen Ausführungsbestimmungen oder im Eröffnungsbriefing abweichend festgelegt, gelten die Regeln der „Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften (SWO)“, Ausgabe 2018 (kurz SWO), des FAI-Sporting Code (soweit in der SWO darauf verwiesen wird) und der Ausschreibung. Regeln aus der SWO werden in diesen Ausführungsbestimmungen großteils nicht wiederholt. Hier werden hauptsächlich Ergänzungen oder Abweichungen angegeben.

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. Alle gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen für den Luftverkehr sind strikt einzuhalten.

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



1.3. 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.

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 gibt es z.B. unter <https://www.bwlv.de/verband-service/ak-sektoren/luftrauminformationen.html>)

2. Wettbewerbsklassen

Der Wettbewerb wird in der Clubklasse und der Standardklasse ausgetragen. Es gilt die Klassendefinition nach SWO. Für die Clubklasse gilt die Indexliste nach Sporting Code Annex AH mit Anwendung des Referenzgewichts (Bonus / Malus bei Flugzeugmasse unter / über dem in der Indexliste definierten Referenzgewicht).

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*)
- Nachweis einer Haftpflichtversicherung im gesetzlich vorgeschriebenen Umfang (ohne Ausschluss von Wettbewerbsflügen)
- Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle
- Bordbuch des Segelflugzeuges
- *nur Clubklasse*: aktueller Wägebericht, Ausrüstungsverzeichnis und Gewichtsformblatt (siehe SWO Abschnitt 4.8)
- Segelfluglizenz SPL oder LAPL(S) inklusive F-Schlepp-Berechtigung und Erfüllung aller zur Gültigkeit notwendigen Voraussetzungen
- medizinisches Tauglichkeitszeugnis
- Funksprechzeugnis
- *nur, falls noch nicht unter <https://copilot.segelflug.aero> hochgeladen*: Anti-Doping-Vereinbarung und Schiedsvereinbarung mit dem DAeC (siehe Ausschreibung)
- *nur, falls noch nicht unter <https://copilot.segelflug.aero> eingetragen*: FAI-Leistungsabzeichen mindestens in Silber („Silber-C“)



3.2. Segelflugzeuge

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

- einem zugelassenen Flugfunkgerät
- einem IGC-zugelassenen Dokumentationssystem (Logger) (vgl. SWO Absatz 4.4.2)
- einem akustischen Variometer
- dem Kollisionswarnsystem FLARM oder einem kompatiblen System (dieses muss während des gesamten Fluges eingeschaltet und aktiv sein, darf nicht in der Betriebsart *Stealth Mode* betrieben werden, und Tracking muss erlaubt werden; siehe dazu auch Abschnitt 3.3)
- einem deutlich sichtbar und lesbar angebrachten Wettbewerbskennzeichen

Bei allen Flügen im Rahmen des Wettbewerbs muss ein betriebsbereiter Rettungsfallschirm mitgeführt werden. Veränderungen am Flugzeug gegenüber der ursprünglichen Musterzulassung müssen in den amtlichen Unterlagen dokumentiert sein. Falls eine vorläufige Verkehrszulassung gilt, muss diese vorgelegt und mitgeführt werden. Vor dem Start und nach der Landung von einem Wettbewerbsflug werden in Stichproben technische Kontrollen durchgeführt.

3.2.1 Clubklasse

Das Referenzgewicht gemäß IGC-Indexliste wird angewandt. Zur technischen Kontrolle muss der aktuelle Wägebericht, das aktuelle Ausrüstungsverzeichnis und das korrekt ausgefüllte Gewichtsformblatt vorgelegt werden. Im Rahmen der technischen Kontrolle wird die Möglichkeit geboten, eine Test-Wägung in Wettbewerbskonfiguration vorzunehmen, und mit den dabei gewonnenen Daten nötigenfalls das Gewichtsformblatt zu korrigieren. Während des Wettbewerbes wird es stichprobenartige Gewichtskontrollen geben. Verstöße werden nach SWO Abschnitt 10.5.8 geahndet.

3.2.2 Standardklasse

Die Flugzeuge sind in Startkonfiguration im Grid abzustellen (d.h. mit Wasserballast, falls gewünscht). Das Nachtanken von Wasserballast im Grid ist nur in Ausnahmefällen und nach ausdrücklicher Genehmigung durch den Sportleiter erlaubt. Bei ungünstigen Platzverhältnissen (Wind, Beschaffenheit der Graspiste, etc.) kann die Wettbewerbsleitung das Startgewicht zusätzlich begrenzen bzw. jeglichen Wasserballast untersagen. Während des Wettbewerbes wird es stichprobenartige Gewichtskontrollen geben. Im Rahmen der technischen Kontrolle wird die Möglichkeit geboten, eine Test-Wägung in Wettbewerbskonfiguration (mit Wasserballast) vorzunehmen.

3.2.3 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.

3.3. OGN-Registrierung, Flarm und Live-Tracking

Alle teilnehmenden Segelflugzeuge müssen während des Wettbewerbes beim **Open Glider Network Project** (OGN, <http://wiki.glidernet.org>) registriert sein. Dadurch wird nötigenfalls das Auffinden des Piloten nach einem Unfall erleichtert. Außerdem werden diese Daten für ein Flarm-/OGN-basiertes **Live-Tracking** verwendet. Mit seiner Teilnahme erklärt sich der Teilnehmer einverstanden, dass die Daten seiner Registrierung beim OGN sowohl für Such- und Rettungs-



maßnahmen, als auch für Live-Tracking genutzt werden. Das Tracking wird keine Zeitverzögerung aufweisen und über die Wettbewerbs-Internetseite öffentlich sichtbar sein. In der Halle am Flugplatz wird es eine Leinwand mit Live-Tracking für Besucher und Mannschaften geben.

Das Flugzeug muss in Verbindung mit dem beim Wettbewerb eingebauten Flarm- oder kompatiblen Gerät in der **OGN-Datenbank** unter <http://ddb.glidernet.org> registriert sein. Dabei müssen in den Feldern Gerätetyp, Geräte-ID, Flugzeugtyp, Kennzeichen und Wettbewerbskennzeichen die korrekten Daten eingetragen sein. Bei der Registrierung in der OGN-Datenbank dürfen die Optionen *Dieses Gerät nicht identifizieren (No-Ident)* und *Dieses Gerät nicht verfolgen (No-Track)* **nicht** aktiviert sein. Das bedeutet, dass die beim OGN hinterlegten Daten sowohl das Tracking des Geräts als auch die Bekanntgabe der Daten aus der OGN-Registrierung erlauben. Bei einer bestehenden Registrierung (mit erlaubter Identifikation) kann auf dieser Seite die Richtigkeit der Daten überprüft werden: <http://wiki.glidernet.org/ddb-list>. Die Registrierung muss bis zum Ende der technischen Kontrolle abgeschlossen und korrekt sein, und muss bis zum Ende des letzten Wertungstages unverändert bestehen bleiben. Hier ist beschrieben, wie man die Flarm-ID eines Gerätes herausfindet: <http://wiki.glidernet.org/wiki:lookupflarmid>

Am **Flarm oder Flarm-kompatiblen Gerät** dürfen weder der *Stealth Mode* noch die Option *No-Tracking* aktiviert sein (das bedeutet: Tracking muss zugelassen sein). Das Gerät muss während des gesamten Fluges funktionstüchtig und eingeschaltet sein. Sollte festgestellt werden, dass das System während längerer Phasen des Fluges oder während des gesamten Fluges nicht ordnungsgemäß funktioniert, so kann dies mit einer Verwarnung oder im Wiederholungsfall mit 50 Strafpunkten geahndet werden. Die Beurteilung solcher Fälle obliegt der Wettbewerbsleitung. Die Wettbewerbsleitung kann die Funktionstüchtigkeit des Gerätes und die Einstellungen jederzeit überprüfen. Vorsätzliches Abschalten oder vorsätzliche Behinderung der Funktionstüchtigkeit des Gerätes wird geahndet wie in SWO 10.5.8 unter „*Verweigerung Mitnahme eines Trackinggerätes*“ beschrieben.

4. Dokumentation

Die Dokumentation der Wettbewerbsflüge erfolgt mit IGC-zugelassenen GNSS-Dokumentationssystemen (siehe dazu SWO 4.4.2 bzw. Sporting Code Section 3 Annex B). Motorisierte Segelflugzeuge benötigen Systeme mit der Möglichkeit zum Nachweis des Motorlaufes (i.d.R. ENL-Signal). Gemäß SWO 5.9.4 sind maximal zwei gleichberechtigte Flugrekorder erlaubt. Beide müssen bei der Dokumentenkontrolle / technischen Kontrolle angegeben werden. Der Austausch von Flugrekordern muss der Wettbewerbsleitung vor dem nächsten Wettbewerbsflug gemeldet werden.

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

5. Wettbewerbsraum und Luftraum

5.1. Wettbewerbgebiet

Als Wettbewerbsgebiet gilt der in Deutschland liegende Luftraum auf den ICAO-Karten „Stuttgart“, „München“, „Frankfurt“ und „Nürnberg“.

5.2. Luftraum

Die **Luftraumstruktur** des Wettbewerbsgebietes wird über die zum Wettbewerbsbeginn 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.

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. Dies gilt nicht nur für Wertungsflüge, sondern auch für Trainingsflüge, Flüge an neutralisierten Wettbewerbstagen, Rückschlepps und alle sonstigen Flüge.

Informationen über die Nutzung von **Sperrgebieten** (ED-Rs) werden beim Tagesbriefing bekanntgegeben. Auch ob allgemeine Höhenfreigaben von **Segelflugsektoren** im Luftraum Stuttgart genutzt werden dürfen, wird im täglichen Briefing bekannt gegeben. Einzelfreigaben sind nicht zulässig. Transponderpflichtige Lufträume (TMZ) dürfen nicht genutzt werden.

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 10.5.8 geahndet.

Die **maximale Flughöhe**, insofern keine Luftraumbeschränkungen vorliegen, ist FL 95.

5.3. Wettbewerbsflugplatz

Der Wettbewerbsflugplatz umfasst die Flugbetriebsfläche des Sonderlandeplatzes Grabenstetten (EDSG). Zusätzlich dient das ca. 2 Kilometer entfernte Segelfluggelände Hülben als Sicherheitsflugplatz. In Hülben sind sowohl Landungen nach „Absaufen“ vor dem Abflug, als auch Landungen nach der Zielankunft möglich. Während der Startphase steht in Hülben eine Schleppmaschine für Wiederstarts zur Verfügung.

6. Ablauf

6.1. 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 täglich per Aushang bekannt gegeben. 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, dass nach Startbereitschaft eintreffende Flugzeuge nach dem letzten Flugzeug der momentan im Start befindlichen Klasse starten.

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 bereitstellen.

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.



6.2. Start

Der **Ausklinkraum** ist festgelegt durch einen Kreis mit Radius 2 km um einen Abflug- bzw. Wendepunkt, der im Wendepunkt-katalog definiert ist. Er wird täglich neu festgelegt. Die **Ausklinkhöhe** beträgt in der Regel 1300 Meter MSL (ca. 600 Meter über Platz). Der Sportleiter kann jederzeit eine andere Ausklinkhöhe festlegen, wenn die Situation dies erfordert oder wenn es der Chancengleichheit zugute kommt.

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.

Für **Landungen während der Schleppphase (nach „Absaufen“)** sollte der Flugplatz **Hülben** bevorzugt werden, um den Schleppbetrieb in Grabenstetten nicht zu beeinträchtigen. In Hülben werden ein Flugleiter und eine Schleppmaschine bereit stehen. Den Zeitpunkt für den Wiederstart der in Hülben gelandeten Flugzeuge bestimmt der Sportleiter.

6.3. Motorisierte Segelflugzeuge

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

Segelflugzeuge mit Hilfstriebwerk müssen gemäß SWO Abschnitt 4.7 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. Der Motor muss in oder unterhalb der Ausklinkhöhe abgestellt werden. Testläufe an weiteren Wertungstagen sind erlaubt, aber nicht erforderlich. Beim Verdacht auf Probleme mit dem Aufzeichnungssystem kann die Wettbewerbsleitung weitere Testläufe fordern. Falls zwei Logger gemeldet sind, muss der Testlauf mit beiden gemeldeten Loggern aufgezeichnet werden. Nach dem Flug mit dem ersten Testlauf des Wettbewerbs, sowie jederzeit auf Verlangen der Wettbewerbsleitung, müssen die Dateien beider Logger bei der Auswertung abgegeben werden.

Das **Anlassen des Motors vor Abflug zum Zwecke des Höhengewinns (nach „Absaufen“)** ist im Umkreis von 2 Kilometern um den Flugplatz Grabenstetten möglich (bevorzugt im Gegenanflug). Die Höhe und Position muss der Pilot so wählen, 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 Flugleiter bestätigt werden. Nach dem Steigflug muss das Triebwerk innerhalb des Ausklinkraums in oder unterhalb der Ausklinkhöhe abgestellt 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.

Das **Überfliegen von Ortschaften** mit laufendem Motor muss aufgrund der damit verbundenen Lärmbelastigung vermieden werden. Unnötiges Verursachen von Lärm über Ortschaften kann mit bis zu 50 Strafpunkten bestraft werden.

6.4. 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 (Gesamtlänge 20 km). Falls ein Abflugzeitschluss definiert wird, so wird dies im Tagesbriefing und auf dem Aufgabenblatt bekannt gegeben.



Die **Abflugfreigabe** erfolgt frühestens 20 Minuten nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges der Klasse (unter Beachtung von SWO 7.3.8). Die Abflugfreigabe wird per Funk auf der Wettbewerbsfrequenz angekündigt und erteilt (Ankündigung 20, 10 und 5 Minuten vor Freigabe). Diese Informationen sind jeweils durch einen Piloten zu bestätigen. Eine bereits angekündigte Abflugfreigabe kann weiter nach hinten verschoben werden, wenn die Umstände dies erfordern.

Eventuell werden die Optionen **Designated Start** (vgl. SWO 7.3.6 bzw. Sporting Code Section 3 Annex A Abschnitt 7.4.1) und / oder **Vorstarthöhe** (vgl. SWO 7.3.7 bzw. Sporting Code Section 3 Annex A Abschnitt 7.4.5 b) angewendet. Nähere Informationen hierzu folgen im Eröffnungsbriefing oder in den Tagesbriefings.

6.5. Wendepunkte

Die genaue Definition der **Wendengebiete** wird jeweils im Tagesbriefing und auf dem Aufgabenblatt bekanntgegeben. Die Liste der **Wendepunkte** wird rechtzeitig vor dem Wettbewerb zum Download angeboten werden. Die Feststellung der erfolgreichen Umrundung des Wendepunktes erfolgt mit dem im Auswerteprogramm (ScoringStrepla) implementierten Verfahren gemäß SWO.

6.6. 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 von Grabenstetten ist 710 m MSL). Radius und Höhe des Zielkreises können durch Ankündigung im Tagesbriefing und auf dem Aufgabenblatt täglich geändert werden.

10 Kilometer vor Einflug in den Zielkreis ist auf der Wettbewerbsfrequenz eine Meldung abzugeben (z.B.: „Grabenstetten Wettbewerb, GX, 10 Kilometer“).

6.7. Endanflug und Landung

Wasserballast ist rechtzeitig vor der Landung abzulassen.

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. Nach dem Einflug in den Zielkreis ist unverzüglich zu landen.

Falls bei einer **Massenankunft** auf dem Flugplatz Grabenstetten nicht genug Platz für eine sichere Landung sein sollte, dann sollte der Flugplatz **Hülben als Alternative** genutzt werden. Der Flugleiter wird nötigenfalls per Funk rechtzeitig die Empfehlung geben, in Hülben zu landen.

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

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. Unerlaubtes seitliches Abrollen von der Bahn



und verschuldetes Blockieren der Bahn kann mit Strafpunkten geahndet werden. Sobald sich ausreichend große Lücken zwischen den anfliegenden Flugzeugen ergeben, sollten die am Boden stehenden Flugzeuge soweit wie möglich aus der Bahn geschoben werden, um Platz für weitere Landungen zu schaffen. Das Ziehen oder Schieben der Flugzeuge zum Anhänger darf nur am äußersten Rand des Flugplatzes erfolgen und so, dass landende Flugzeuge nicht behindert werden.

6.8. Auswertung

Die Auswertung erfolgt mit der Software *ScoringStrepla*. Die Punktwertung wird mit der in *ScoringStrepla* verfügbaren Implementierung des Verfahrens nach SWO erstellt. Nach der Landung müssen die Piloten ihre IGC-Dateien so schnell wie möglich auf den Server von *ScoringStrepla* hochladen.

6.9. 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 die Online-Landemeldung über *lowcrop.aero*. Alternativ ist auch eine Meldung per SMS oder WhatsApp möglich. Die entsprechenden Telefonnummern sowie eine Textvorlage mit Angabe aller nötigen Informationen werden auf dem Aufgabenblatt vorgegeben.

Bei Landung außerhalb der Flugplätze Grabenstetten oder Hülben **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 50 Strafpunkten geahndet und kann im Falle unnötig eingeleiteter Such- und Rettungsmaßnahmen auch über die sportlichen Regelungen hinausgehende Konsequenzen für den Piloten haben.

7. Funkfrequenzen

Platzfrequenz Grabenstetten:

(Start, Schlepp, Anflug, Landung) **118,190 MHz**

Platzfrequenz Hülben:

(Sicherheitsflugplatz, falls dort gelandet wird): **119,730 MHz**

Wettbewerbsfrequenz:

(nach dem Ausklinken, Abflug, Sicherheitsfrequenz) **wird später bekannt gegeben**

8. Unterkunft und Verpflegung

Camping ist direkt am Flugplatz möglich. Toiletten, Duschen und WLAN sind am Flugplatz vorhanden. Alternativ kann auf Nachfrage eine Liste mit Ferienwohnungen, Hotels etc. zur Verfügung gestellt werden. Jeden Abend wird ein warmes Abendessen angeboten. Am Morgen gibt es einen Brötchenverkauf. Mittags wird ein kleiner Imbiss angeboten. In der Flugplatz-Kantine oder im Bereich der Halle gibt es jederzeit Getränke zu kaufen.

Anfragen organisatorischer Art dürfen gerne an den Ausrichter gerichtet werden unter info@dmj2018.de



9. Postanschrift während des Wettbewerbes

Fliegergruppe Grabenstetten-Teck-Lenninger Tal e.V.
Teilnehmerpost <Name des Piloten>
Im Banholz 1
72582 Grabenstetten

10. Gebühren

Die Campinggebühr beträgt 180 Euro (für zwei Personen: Pilot und Helfer). Der Preis für die F-Schlepps wird später bekannt gegeben, wird 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 (Bankverbindung folgt), oder in bar im Rahmen der Dokumentenkontrolle. Zum Ende des Wettbewerbes wird eine Abschlussrechnung erstellt, und eventuell noch bestehendes Guthaben des Piloten per Überweisung zurückgezahlt.

11. Wettbewerbsleitung

Wettbewerbsleiter: Patrick Kutschat
Sportleiter: Marc Schneider
Auswertung: Christian Fisahn, Frederik Widmaier
Organisation: Katrin Pfeleiderer
Jury: Walter Eisele, Uli Gmelin, Robert Häußler

gez. Walter Eisele, Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug

gez. Patrick Kutschat, Wettbewerbsleiter

gez. Marc Schneider, Sportleiter

Von der Bundeskommission Segelflug genehmigt am 6. Juni 2018