

**Deutsche Segelflugmeisterschaften 2015**  
**Standard- und 15m-Klasse**  
**in Ulm - Erbach**  
**Ausführungsbestimmungen**

**1. Allgemeines**

Diese Ausführungsbestimmungen ergänzen die Ausschreibung Bundeskommission Segelflug im DAeC (BuKo) vom Februar 2015 für die Deutschen Segelflugmeisterschaften 2015 in der Standard- und 15m-Klasse.

Regelgrundlage ist die „Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften der Bundeskommission Segelflug im DAeC (SWO)“, Ausgabe April 2015. Ergänzungen und Änderungen, soweit diese bis zum Wettbewerbsbeginn von der BuKo beschlossen werden sollten, werden den Teilnehmern/innen (im folgenden Text Pilot oder Teilnehmer genannt) spätestens beim Eröffnungsbriefing zur Kenntnis gebracht. Die regelmäßige Abfrage der Homepage <http://www.dmsf2015.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 des Regierungspräsidiums Tübingen 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 jeder Teilnehmer verpflichtet ist, alle gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen für den Luftverkehr strikt einzuhalten (siehe hierzu auch Ausschreibung Ziffer 4.1).

Die eigene Verantwortung jedes Piloten 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 primäre Vorrang einzuräumen.

Die Meisterschaft ist keine öffentliche Veranstaltung.

## 2. Zeitplan

|   |                             |   |
|---|-----------------------------|---|
| Meldeschluss  | Samstag                     | 31.03.2015                              |
| Anreise   | Ab Mittwoch                 | 20.05.2015                              |
| Trainingsmöglichkeit                                | Ab Mittwoch                 | 20.05.2015                              |
| Anmeldung/Technische<br>Abnahme/Dokumentenkontrolle | Freitag-Sonntag             | 22.05.ab 16:00 -<br>24.05 bis 18:00 Uhr |
| Eröffnungsfeier                                     | Sonntag                     | 24.05.2015<br>20:00Uhr                  |
| Eröffnungsbriefing/Beginn                           | Montag                      | 25.05.2015 10 Uhr                       |
| Pflichttraining                                     | Montag                      | 25.05.2015                              |
| 1. Wertungstag                                      | Dienstag                    | 26.05.2015                              |
| letzter Wertungstag                                 | Freitag                     | 05.06.2015                              |
| <i>Tägliches Briefing in der Regel</i>              | <i>an den Wertungstagen</i> | 10:00 Uhr                               |
| Abschlussfeier                                      | Freitag                     | 05.06.2015 20:00<br>Uhr                 |
| Siegerehrung*                                       | Samstag                     | 06.06.2015 11:00<br>Uhr                 |

\* Wenn bis zum 05.06.2015 in einer Klasse keine 4 Wertungstage erreicht wurden, wird am 06.06.2015 für alle Klassen ein Wettbewerbstag angesetzt. Die Siegerehrung erfolgt in diesem Fall am 06.06.2015 abends.

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

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

## 3. Wettbewerbsleitung

|                     |   |
|---------------------|---|
| Wettbewerbsleiter:  | Ulrich Pfundmeier                                       |
| Sportleiter:        | Georg Unseld  |
| Meteorologe:        | Bernd Fischer / Carlo Schwer                            |
| Jury:               | Fred Gai, Dietmar Schell, Walter Eisele                 |
| Flugleiter:         | Wolfgang Kehl, Gerhard Dillmann                         |
| Startleiter:        | Carlo Schwer, Thomas Unseld                             |
| Auswertung:         | Thomas Unseld, Carlo Schwer                             |
| Leiter Presse:      | Stefan Brehm  |
| Leiter Finanzen:    | Dietmar Schell  |
| Betreuung Internet: | Ulrich Rentschler                                       |
| Sicherheitskomitee: | die gewählten Klassensprecher<br>+ 1 Vertreter der Jury |

## 4. Teilnahme

### 4.1 Teilnehmer

Die jeweils aktuelle Teilnehmerliste kann im Internet auf der Wettbewerbs-Homepage [www.dmsf2015.de](http://www.dmsf2015.de) eingesehen werden. Um einen reibungslosen organisatorischen Ablauf zu garantieren, werden die Wettbewerbsteilnehmer gebeten, dem Ausrichter Sportfliegerclub Ulm e.V., unter Verwendung des beigefügten Formblattes, entweder per E-Mail oder per Postweg an die im Formular genannten Adressen, 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 ist Samstag, 24.05.15 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
- Luftfahrerschein 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 des Luftfahrerscheins 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 Blindfliegerklärung
- 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.

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 3.1.3 – 3.1.4 festgelegten Obergrenze der einzelnen Klassen geflogen werden.

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

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 (SWO 4.1) oder, wenn nicht ausbaubar, muss die Funktion nachweislich deaktiviert / nicht benutzbar sein. **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 Motorlaufgeräusch (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 Schwerpunktakupplung ist der Nachweis für 5 Flugzeugschlepps in den letzten 6 Monaten zu erbringen.

**Jeder Teilnehmer hat sein eigenes F-Schleppseil mit passender Sollbruchstelle zu stellen.**

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

## 6. Wertungsflüge

Es werden nur **Geschwindigkeitsaufgabe** ausgeschrieben:

- a) mit festgelegten **Wendepunkten (Racing Task - RT)** gem. SWO Ziffer 7.1 a) und 7.2.1. Der Teilnehmer muss die größte ihm mögliche Geschwindigkeit über eine durch festgelegte Wendepunkte definierte Strecke erzielen.
- b) mit festgelegten **Wendegebieten (Assigned Area Task - AAT)** gem. SWO Ziffer 7.1 b) und 7.2.2. Der Teilnehmer muss über einen durch festgelegte Wendegebiete definierten Streckenbereich die größte ihm mögliche Geschwindigkeit erzielen. Eine Mindestzeit wird vorgegeben.

## 7. Beurkundung der Wertungsflüge

Die Beurkundung der Wertungsflüge wird gemäß der Ausschreibung nur mittels bis zum 30.04.2015 IGC zugelassenen „GNSS-Flugrekorden“ (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).

*Hinweis: Vorsicht, dass - insbesondere beim Volkslogger - noch genügend Speicherplatz für einen neuen Wertungstag zur Verfügung steht; Einstellungen schon zuhause vornehmen.*

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. Als Sekundär-System zur Dokumentation können alle von der IGC zugelassenen Dokumentationssysteme verwendet werden. Als Zweit- oder Backupsystem sind auch nicht IGC zugelassene Geräte zulässig, sofern diese die Voraussetzungen der SWO Ziffer 9.3.3 erfüllen. Wir empfehlen allen Piloten die Verwendung eines Zweitsystems. Die verwendeten Systeme sind der Wettbewerbsleitung bei der Anmeldung bekannt zu geben. Jeglicher Wechsel der gemeldeten/eingesetzten GNSS-Flugrekorder ist unverzüglich, auf jeden Fall vor dem nächsten Flug dem Leiter der Auswertung zu melden.

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).

Eine erste Zuordnung der FR erfolgt durch Übergabe von IGC-Files, die mit dem 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.

## 8. Wettbewerbsraum und Wendepunkte

Der Wettbewerbsraum ist durch die ICAO-Karten „Stuttgart“, „Nürnberg“, „Frankfurt“ und „München“ abgedeckt.

Listen der Wendepunkte und die für die Auswertung verwendete Luftraumdarstellung können rechtzeitig vor Wettbewerbsbeginn in verschiedenen Dateiformaten von der Wettbewerbs-Homepage [www.dmsf2105.de](http://www.dmsf2105.de) abgerufen werden.

Die für die Auswertung verwendeten Dateien werden spätestens im Eröffnungsbriefing benannt (gem. SWO Ziffer 11.4.3).

## 9. Lufträume/Flugbeschränkungsgebiete

Jeder Pilot hat sich vorab mit den Besonderheiten / Luftraumbeschränkungen im Wettbewerbsraum vertraut zu machen, insbesondere mit der Luftraumsituation Stuttgart und des in Platznähe befindlichen Luftraum D (Laupheim Militär). 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" (SWO 10.3.7). 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.**

## 10. Start-, Abflug- und Anflugverfahren

### 10.1 Startaufstellung und Start

Die Information zur Startaufstellung und Bekanntgabe von wichtigen Informationen erfolgt morgens über einen SMS Service. Die Startaufstellung erfolgt nach Klassen getrennt, in max. 7er Reihen. 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 (westlich) aufgestellt wird. Die nachkommenden Maschinen stellen sich daneben bis die Reihe aufgefüllt ist. Aus Platzgründen müssen die Flugzeuge eng gestellt werden. Hierfür muss eine Verschachtelung der Flugzeuge erfolgen. Genauere Information hierzu folgen im Eröffnungsbriefing. 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 Motors außerhalb dieses Raumes ist untersagt, ebenso das Übersteigen der im Briefing für diesen Tag vorgegebenen max. Motorlaufhöhe im Krafftflug – auch nicht vorübergehend.

Der Kontrolllauf des Triebwerks von motorisierten Segelflugzeugen ohne Eigenstart muss innerhalb von 5 Minuten nach dem Ausklinken im vorgegebenen Motorlaufraum für 30 bis 60 Sekunden erfolgen. Dabei darf die Höhendifferenz zwischen dem Zeitpunkt des Triebwerkabstellens und dem des Triebwerkstarts keinen Höhengewinn aufweisen. Nichteinhaltung wird gemäß SWO 10.3 geahndet.

Für Start und F-Schlepp bis zum Ausklinken / Motorabstellen ist die Start-/F-Schlepp-Frequenz zu rasten.

Widerstart mit Motornutzung anstelle einer Landung durch motorisierte Segelflugzeuge ist **nicht** zulässig!

## 10.2 Abflug und Zeitnahme

Die Wettbewerbsleitung wird täglich die Abfluglinie (SWO Ziffer 9.4.2.2) für die Klassen festlegen. Ebenso wird eine Höhen- und/oder Geschwindigkeitsbeschränkung für den Abflug vorgegeben, falls dies nötig und sinnvoll ist. Die Abflugfreigabe erfolgt über Funk auf der Sicherheitsfrequenz, die nach dem Ausklinken 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).

Bei Abfluglinien erfolgt der Abflug in einem 20 km breiten Abflugtor (ohne jegliche Toleranz), das senkrecht zur 1. Teilstrecke und symmetrisch zum jeweiligen Abflugpunkt angeordnet ist.

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

Eine Abgabe der Abflugzeit durch die Teilnehmer ist nicht gefordert. Die Abflugzeit für die Wertung wird der FR-Aufzeichnung entnommen.

Eine Drehrichtung in Platznähe ist nicht vorgeschrieben. Das erste, in den Aufwind einfliegende Flugzeug, bestimmt die Drehrichtung.

## 10.3 Wendepunkte/-gebiete und deren Umrundung

Die vorgegebenen Wendepunkte/-gebiete der jeweiligen Tagesaufgabe werden mittels des GNSS-Dokumentationssystem beurkundet. Die korrekte Umrundung eines Wendepunktes bzw. der Einflug in ein Wendeggebiet erfolgt gemäß SWO Ziffer 9.6.

Bei Racing-Aufgaben **RT** kommt der Wendepunkt-Sektor „Zylinder + (Foto-)Sektor“ (auch „Schlüsselloch-Sektor“ genannt) gemäß SWO Ziffer 9.6.1, bei **AAT**-Aufgaben ein Wendeggebiet (Area) in Form von Kreisen und/oder Kreissegmenten zu 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 werden als "Virtuelle Außenlandung" gem. S-WO 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).

#### 10.4 Zielkreis, Zielflug und Landung

Es wird die Zielkreisregelung gem. SWO Ziffer 9.7.2 zur Anwendung kommen. Höhe und Durchmesser sowie das Anflug-/Landeverfahren werden spätestens am Eröffnungsbriefing bekannt gegeben. Der Anflug muss ggf. über einen Kontrollpunkt in festgelegter Anflugrichtung erfolgen! Zu überfliegende Kontrollpunkte werden beim täglichen Briefing bekannt gegeben.

Der Zielflug ist spätestens 10 km vor dem Überflug auf der Sicherheitsfrequenz 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/dem Kontrollpunkt), gleichgültig in welcher Höhe, aus der FR-Aufzeichnung genommen.

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

#### 11. Abgabe der Flugdokumentation / -dateien

Um einen Wertungstag zügig auswerten und auf die Abgabe einer Abflugzeit verzichten zu können, sind die Piloten verpflichtet, ihre Flugdokumentation einschließlich ALLER IGC-File(s) des Wettbewerbstages unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 45 Minuten nach der Landung auf dem Wettbewerbsflugplatz bzw. unmittelbar nach Rückkehr von einer Außenlandung abzugeben. Die Zeit des Uploads bzw. der Abgabe bei der Auswertung gilt als Abgabezeitpunkt. Die Abgabe des/der IGC-Files erfolgt selbstständig über die in der Briefinghalle zur Verfügung stehenden Terminals oder durch eine eigene Internetanbindung auf [www.strepla.de/scs](http://www.strepla.de/scs). Jeder Teilnehmer hat sich nach dem Upload davon zu überzeugen, dass eine Wertung auf der Basis des übermittelten IGC-Files erfolgt ist. Es können die IGC-Files auch direkt bei der Auswertung abgegeben werden. Es werden keine GNSS-Flugrekorder angenommen, sondern ausschließlich Speichermedien, wie USB-Sticks und Speicherkarten. Auf den jeweiligen Speichermedien ist das Wettbewerbskennzeichen deutlich lesbar anzubringen.

**Hinweis:** Ein flugplatzweites WLAN-Netz - und damit auch der Möglichkeit des Uploads darüber – kann nicht zur Verfügung gestellt werden, da die Datenanbindung am Fluggelände nicht ausreichend ist.

**WICHTIG:** Auf Anforderung muss der betreffende FR oder das Backup-Gerät 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.



## 12. Außenlandungen

Nach einer Außenlandung muss die Landemeldung schnellst möglich an die Wettbewerbsleitung 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 einer Außenlandung werden die GNSS-Koordinaten des Landepunktes im Format GGGMMSS für die geographische Länge, und GGMMSS für die geographische Breite benötigt sowie die Angabe der umrundeten Wendepunkte / erreichten Wendegebiete.

Sofern die Landemeldung nicht über die Rückholmannschaft erfolgt, sind zur Verkürzung der Telefonzeit vor dem Anruf bei der Wettbewerbsleitung alle Angaben auf dem mitgeführten Landemeldungsformular, insbesondere aber die Angaben für die Rückholmannschaft möglichst kurz und präzise aufzubereiten. Um verlässliche Angaben über die Anfahrt bei Außenlandungen machen zu können, sind die Generalkarten 1:200 000, Blatt 7, 11 und 12 empfehlenswert. Die Übermittlung von Telefonnummern, unter denen der Pilot erreichbar ist, ist ebenfalls angeraten.

Es wird auch die Möglichkeit geben, die Außenlandungen über die zum Download bereitstehende App für Android und IOS zu tätigen.

**In jedem Fall muss die Wettbewerbsleitung, über eine der genannten Arten, über die Außenlandung informiert werden!**

## 13. Wertung

Die Wertung erfolgt nach der "Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften (SWO)", Ausgabe April 2015. Die Auswertung der Wettbewerbsflüge erfolgt mit der Auswertesoftware "scoring\*Strepla".

Die Einspruchsfrist am letzten Wettbewerbstag wird auf 3 Stunde nach der Veröffentlichung der Inoffiziellen Wertung (gem. SWO Ziffer 5.5) begrenzt.

## 14. Funkverkehr

|                     |  |
|---------------------|--|
| Platzfrequenz EDNE  | 118,275 MHz  |
| Start und F-Schlepp | wird spätestens im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben  |
| Ulm Wettbewerb      | wird spätestens im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben<br>(Sicherheitsfrequenz, Abflug, Zielanflug und Landung) |

## 15. Unterkunft und Verpflegung

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

|   |          |
|---|----------|
| Campinggebühr pro Mannschaft bis drei Personen (inkl. Trainingswoche) | 190,00 € |
| jede weitere Person, ausgenommen Kinder                               | 50,00 €  |

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

### Verpflegung:

Wären des Wettbewerbs steht ein Brötchenservice zur Verfügung. Außerdem bieten wir Abend- und Mittagessen an.

## 16. Telefon / Post

|                    |                                |
|--------------------|--------------------------------|
| Wettbewerbsleitung | Telefon: 07305/7252            |
| Landemeldungen     | Telefon: 07305/9563291         |
| E-Mail             | wettbewerbsleitung@dmsf2105.de |
| Internet           | www.dmsf2015.de                |

### Postanschrift während der Meisterschaft:

Name des Teilnehmers + WBK  
Deutsche Meisterschaften Segelflug  
Sportfliegerclub Ulm  
Am Burren  
89155 Erbach

## 17. Gebühren (während der Meisterschaft und der Trainingszeit)

|                     |                       |
|---------------------|-----------------------|
| Schleppgebühren     | 42,00 € auf 600 m QFE |
| Eigenstarter zahlen | 8,00 € pro Start      |

Die Abrechnung erfolgt zum Ende des Wettbewerbes.

### **18. Haftung und Rechtsweg / Salvatorische Klausel**

Der Teilnehmer erklärt mit der Anmeldung, 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 sich mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens an dem vom Teilnehmer benutzten Flugzeug einverstanden.

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.

**Ulm, 03.05.2015**

*Ulrich Pfundmeier / Georg Unseld*

Wettbewerbsleiter / Sportleiter

Von der Bundeskommission Segelflug genehmigt am 06.05.2015