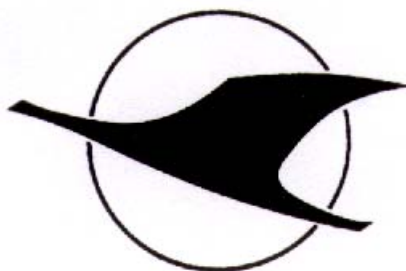


**Deutscher Aero Club e.V.**

**- Segelflugkommission -**

**WETTBEWERBSORDNUNG  
FÜR  
SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN**

**- Fachliche Bestimmungen -**



***Ausgabe 2004 – AN4***

**gültig ab 15.04.2008**

**Urheberrechtlich geschützt!**

Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit schriftlicher Genehmigung des Herausgebers gestattet.

**Herausgeber:**

**DAeC-Segelflugkommission, Hermann-Blenk-Str. 28, 38108 Braunschweig**

## Registrierung der Änderungen zur Wettbewerbsordnung

Offizielle Änderungen werden von der Segelfluggeschichte veröffentlicht.

Wenn Halter dieser Wettbewerbsordnung Änderungen in den Text eingearbeitet haben, sollten sie eine Kopie der Änderungs-Anweisung hinter dieser Seite abheften, damit zu einem späteren Zeitpunkt die Änderungen leichter gefunden werden können. Wenn eine ganze Seite durch eine vorgedruckte Änderungsseite ersetzt wird, werden die Ausgabe und die entsprechende Änderungs-Nummer in die linke, untere Ecke jeder Seite gedruckt, so dass eine Seitenüberprüfung schnell aufdeckt, ob die Änderungen auf dem Laufenden sind.

Änder.-Nr.	Gültig ab	Änderung durchgeführt: (Unterschrift)	Name	Datum
1	01.05.2005	Alle Änderungen eingearbeitet	DAeC	
2	01.05.2006	Alle Änderungen eingearbeitet	DAeC	
3	01.05.2007	Alle Änderungen eingearbeitet	DAeC	
4	15.04.2008	Alle Änderungen eingearbeitet	DAeC	

# WETTBEWERBSORDNUNG FÜR SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN

## Inhaltsverzeichnis

1. Geltungsbereich, Allgemeines	4
2. Teilnehmer	5
3. Wettbewerbsklassen	6
4. Segelflugzeuge und Gerät	7
5. Wertung einer Meisterschaft	9
6. Briefing	10
7. Tagesaufgaben	11
8. Sicherheit	14
9. Regeln für Wertungsflüge	16
10. Regelwidrigkeiten	23
11. Wettbewerbsleitung und Jury	26
12. Siegerehrung	28
13. Wertungsverfahren für Punktwertung	29
Anlagen:	
- A Ermittlung der Nationalmannschaften und Welt-/Europameisterschaftsteilnehmer	4 Seiten
- B1 Qualifikationsregeln für DSM	4 Seiten
- B2 Schema Qualifikationsverfahren für DSM	1 Seite
- C1 Organisationsschema Wettbewerbsleitung	1 Seite
- C2 Ausrichterbewerbung	2 Seiten
- C3 Checkliste für Segelflugmeisterschaften	8 Seiten
- C4 Musterausschreibung	4 Seiten

# 1. GELTUNGSBEREICH, ALLGEMEINES

- 1.1 Die vorliegende "Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften" (SWO) regelt den Ablauf und die Durchführung aller Deutschen Segelflugmeisterschaften. Als Segelflugmeisterschaften gelten alle vom DAeC anerkannten Wettbewerbe, deren Sieger den Titel

## „*Deutsche(r) Segelflugmeister(in)*“

erringen.

Ebenso gilt diese Wettbewerbsordnung für alle Qualifikationsmeisterschaften zu Deutschen Segelflugmeisterschaften.

Veranstalten von sonstigen Segelflug-Wettbewerben und –Vergleichsfliegen wird empfohlen, nach dieser Ordnung zu verfahren.

- 1.2 Eine Meisterschaft beginnt mit dem Beginn des Eröffnungsbriefing und endet mit dem Abschluss der Siegerehrung.
- 1.3 Jede Abweichung von den Regeln dieser Ordnung, die der Wettbewerbsleitung notwendig erscheint, bedarf der Zustimmung der DAeC-Segelflugkommission und muss jedem Teilnehmer vor Beginn der Meisterschaft schriftlich zur Kenntnis gebracht werden. In besonderen Fällen im laufenden Wettbewerb genügt auch die Zustimmung aller Teilnehmer.
- 1.4 Änderungen dieser Ordnung werden von der Segelflugkommission beschlossen und veröffentlicht.

Der Rechtsweg zur Durchsetzung von Regeländerungen bzw. der Teilnahme (von Pilot und Flugzeug) ist ausgeschlossen.

- 1.5 Ausschreibungen und Ausführungsbestimmungen für Deutsche Segelflugmeisterschaften bedürfen der Genehmigung der DAeC-Segelflugkommission.
- 1.6 Die Ausrichter von Deutschen Meisterschaften sind verpflichtet, die täglichen Wertungslisten so schnell wie möglich der DAeC-Geschäftsstelle zur Verfügung zu stellen (Anmerkung: die Veröffentlichung auf der Wettbewerbs-Homepage erfüllt diese Auflage). Die Schlusswertung ist unaufgefordert so schnell wie möglich per Email oder auch Fax an die DAeC-Geschäftsstelle weiterzugeben.

Dem Ausrichter wird empfohlen, während der Meisterschaft im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit einen „Tag der offenen Tür“ zu organisieren.

- 1.7 In dieser Ordnung werden der besseren Lesbarkeit halber nur die Begriffe *Segelflugzeugführer* oder *Teilnehmer* oder *Pilot* verwendet. Diese sind jedoch als Synonym für Segelflugzeugführerin und Segelflugzeugführer bzw. Teilnehmerin und Teilnehmer bzw. Pilotin und Pilot zu verstehen. Der Begriff *Segelflugzeug* schließt die motorisierten Segelflugzeuge ein.

## 2. TEILNEHMER

- 2.1** Die Bedingung zur Teilnahme an einer Segelflugmeisterschaft ist in den Qualifikationsregeln der Sportfachgruppe Segelflug/Motorsegelflug des DAeC festgelegt (siehe Anlage B).  
Die Teilnehmer müssen **ordentliches** Mitglied in einem DAeC-Ortsverein sein, um den Titel eines „Segelflugmeisters“ erringen zu können (ordentliche Teilnehmer).  
Mitflieger in Doppelsitzern dürfen während der Meisterschaft wechseln. Bei Ausfall der gemeldeten Mitflieger muss in der Offenen Klasse ab diesem Zeitpunkt einsitzig weitergeflogen werden (siehe hierzu auch Ziffer 3.1.1).
- 2.2** Zusätzlich kann der Veranstalter Segelflugzeugführer anderer Nationen (als Gast außer Konkurrenz) als Teilnehmer zulassen.
- 2.3** Teilnehmer an den Deutschen Segelflugmeisterschaften müssen im Besitz einer gültigen Lizenz für Segelflugzeugführer mit den notwendigen Berechtigungen sein. Die DAeC-Segelflugkommission kann weitere Bedingungen fordern.
- 2.4** Der Veranstalter kann die Teilnahme eines Bewerbers aus rechtlichen oder disziplinären Gründen ablehnen.
- 2.5** Nachrücker ergeben sich aus den entsprechenden Qualifikationsranglisten und können bei DSMs bis 7 Tage vor Beginn der jeweiligen Meisterschaft durch die zuständigen Gremien gemeldet werden. Wenn danach Teilnehmer ausfallen, werden diese freien Plätze nicht mehr besetzt.
- 2.6** Segelflugzeuge können von allen Teilnehmern bis 24 Stunden vor Beginn der Meisterschaft (Eröffnungsbriefing) umgemeldet werden.  
Ein Klassenwechsel ist dabei nicht möglich bzw. nur mit ausdrücklicher Zustimmung des Veranstalters.
- 2.7** Die eigene Verantwortlichkeit aller teilnehmenden Luftfahrzeugführer nach den gesetzlichen Bestimmungen bleibt durch die sportlichen Regeln und die Vorgaben der Wettbewerbsleitung unberührt (siehe auch Ziffer 4.6 und Kapitel 8.).

### 3. WETTBEWERBSKLASSEN

#### 3.1 Der Titel " Deutscher Segelflugmeister" wird vergeben in den folgenden Wettbewerbsklassen:

##### 3.1.1 Offene Klasse

Zugelassen sind Segelflugzeuge und motorisierte Segelflugzeuge entsprechend Sporting Code.

##### 3.1.2 18 m-Klasse

Die international definierte 18 m-Klasse mit nationaler Ergänzung. Zugelassen sind Segelflugzeuge mit einer Spannweite von  $>16$  m bis  $\leq 18$  m. Das maximale Abfluggewicht beträgt 600 kg.

##### 3.1.3 15 m- Klasse

Zugelassen sind Segelflugzeuge entsprechend Sporting Code. Das maximale Abfluggewicht beträgt 525 kg.

##### 3.1.4 Standard-Klasse

Zugelassen sind Segelflugzeuge entsprechend Sporting Code. Das maximale Abfluggewicht beträgt 525 kg.

##### 3.1.5 Club-Klasse

Zugelassen sind einsitzige Segelflugzeuge aus der vom DAeC als gültig erklärten IGC-Indexliste. Ballast ist nicht zugelassen. Trimmballast ist zulässig, jedoch an Hand des aktuellen Wägeberichtes nachzuweisen (siehe hierzu auch Ziffer 4.7).

##### 3.1.6 Doppelsitzer-Klasse

Startberechtigt sind doppelsitzig geflogene Doppelsitzer mit einer Spannweite bis maximal 20 m.

Das maximale Abfluggewicht beträgt 750 kg.

#### 3.2 Der Titel " Deutsche Segelflugmeisterin" wird vergeben in den folgenden Wettbewerbsklassen

- 15 m-Klasse nach Ziffer 3.1.3
- Standard-Klasse nach Ziffer 3.1.4
- Club-Klasse nach Ziffer 3.1.5

#### 3.3 Der Titel " Deutscher Segelflugmeister der Junioren" wird vergeben in den folgenden Wettbewerbsklassen

- Standard-Klasse nach Ziffer 3.1.4
- Club-Klasse nach Ziffer 3.1.5

Junioren sind Segelflugzeugführer, deren 25. Geburtstag in dem oder einem späteren Kalenderjahr (1. Januar bis 31. Dezember) liegt, das den Beginn der Meisterschaften einschließt.

## 4. SEGELFLUGZEUGE UND GERÄT

- 4.1** Alle Segelflugzeuge müssen mit Funk, Rettungsfallschirm/Rettungssystem, IGC-zugelassenem Dokumentationssystem und einem akustischen Variometer ausgerüstet sein. Erwünscht wird das Mitführen eines sich in Funktion befindenden Kollisionsswarngerätes (FLARM).

Ein Wettbewerbskennzeichen ist am Flugzeug, am Flugzeuganhänger und am Zugfahrzeug anzubringen. Das Kennzeichen kann individuell gestaltet werden, muss jedoch eindeutig identifizierbar sein. Bei der Festlegung der Größe des Kennzeichens sollte der Sporting Code 3 Annex A Kapitel 4.3.1 (Regeln für FAI-Meisterschaften) beachtet werden (auf dem Seitenleitwerk Mindestgröße 30 cm).

- 4.2** Die Sorgfaltspflicht für die Verkehrssicherheit des Gerätes, für das Vorhandensein der gesetzlichen und vom Veranstalter geforderten Unterlagen und für die Einhaltung der Klassenmerkmale liegt beim Teilnehmer.

- 4.3** Jedes Segelflugzeug muss vor dem Eröffnungsbriefing für die Wettbewerbsleitung zum Zwecke einer Prüfung der Konfiguration, in der es geflogen werden soll, verfügbar sein. Diese Konfiguration darf während des gesamten Wettbewerbes nicht verändert werden; **Ausnahme: in der Offenen Klasse dürfen die kompletten Außenflügel und/oder Winglets gewechselt werden**

Die Konfiguration bezieht sich auf das Modell und die Abmessungen der Struktur des Segelflugzeuges zu Beginn des Wettbewerbs. Die Konfiguration gilt als verändert, wenn Form oder Abmessungen dieser Struktur verändert werden.

- 4.4** Segelflugzeuge mit Triebwerk können jeweils in den Wettbewerbsklassen an Segelflugmeisterschaften teilnehmen, zu der sie nach Konstruktionsmerkmalen und Index gehören.

Selbststartende Segelflugzeuge müssen nachweisen, dass das Triebwerk in der für Segelflugzeuge festgelegten Ausklinkhöhe abgestellt und bis zur Landung/virtuellen Landung nicht wieder in Betrieb gesetzt wurde.

Im Schlepp gestartete motorisierte Segelflugzeuge haben, falls das Triebwerk nicht ausgebaut oder nicht so blockiert und plombiert wurde, dass ein Anlassen während des Fluges nicht möglich ist, sofort nach dem Ausklinken **(innerhalb 5 Minuten)** einmalig durch eine ein- bis max. zweiminütige Motorlaufzeit nachzuweisen, dass die mitgeführten und vom DAeC anerkannten Beurkundungssysteme einwandfrei funktionieren.

- 4.5** Die Wettbewerbsleitung hat das Recht, teilnehmende Segelflugzeuge zu jeder Zeit während der Meisterschaft zu kontrollieren.

- 4.6** Jedes Segelflugzeug und motorisierte Segelflugzeug darf nicht über seinem zugelassenen Abfluggewicht geflogen werden.

**4.7 Gewichtsregelung in der Clubklasse**

Zu einem Termin 2 Wochen vor Wettbewerbsbeginn (Eröffnungsbriefing) muss der Teilnehmer dem Ausrichter folgende Unterlagen als Kopie (in Papierform) zusenden:

1. gültiger Wägebericht (bzw. Gewichtsübersicht);
2. aktuelles Ausrüstungsverzeichnis;

sowie als Original (in Papierform):

3. das „Gewichtsformblatt“ (das mit der Ausschreibung zum Download zur Verfügung gestellt wird), auf dem der Pilot die nachfolgend geforderten Werte einträgt und damit nachweist, dass er die Grenzwerte seines Flugzeuges einhält:
  - Auflistung der Geräte mit Gewichten, die zum Wettbewerb ausgebaut werden
  - Auflistung der Geräte mit Gewichten, die zusätzlich zum Wettbewerb eingebaut werden (zusätzliche Batterien, Backup-Logger, Halterungen und sonstiges, Auflistung von Trimmgewichten)
  - Gewicht des Piloten mit voller Bekleidung einschließlich des verwendeten Rettungsfallschirmes.

Im Falle eines Flugzeugwechsels innerhalb der 2 Wochen vor Wettbewerbsbeginn sind diese Unterlagen sofort mit der Mitteilung des Flugzeugwechsels dem Ausrichter zuzusenden / zu übergeben.

## 5. WERTUNG EINER MEISTERSCHAFT

- 5.1** Voraussetzung für die Anerkennung einer Meisterschaft als Deutsche Segelflugmeisterschaft ist, dass mindestens 10 Teilnehmer je Klasse am 1. Wertungstag in der Wertung und insgesamt in dieser Klasse mindestens 4 gültige Wertungstage erreicht worden sind.

Für von der DAeC-Segelflugkommission akzeptierte Qualifikationswettbewerbe gelten die Festlegungen laut Anlage B.

- 5.2** Deutsche Segelflugmeisterschaften dürfen für nicht weniger als 10 (jedoch nicht mehr als 12) mögliche Wettbewerbstage ausgeschrieben werden. Qualifikationsmeisterschaften zu Deutschen Meisterschaften werden ab 7 bis 12 Wettbewerbstagen Ausschreibungsdauer als solche anerkannt.

Fehlt am vorgesehenen Tage der Siegerehrung für eine oder mehrere Klassen noch eine gültige Wertung für die Meisterschaft, so ist an diesem Tag bei geeignetem Wetter für diese Klasse(n) noch eine Wertung auszuschreiben.

- 5.3** Nach sechs hintereinander geflogenen Wertungstagen kann ein Ruhetag eingelegt werden. Die Entscheidung liegt bei der Wettbewerbsleitung.

- 5.4** Die Punktwertung der Flüge wird nach dem in Ziffer 13. aufgeführten Wertungsverfahren durchgeführt. Jede Klasse wird für sich gewertet. Gäste werden in der Wertung mitgerechnet.

**5.5 Status der Wertungen**

Inoffizielle Wertung:	Wertung vor Kontrolle Flugdaten
Vorläufige Wertung:	Wertung nach Kontrolle aller Flugdaten einschließlich der Strafpunkte. Muss vom Sportleiter unter Angabe des Endes der Einspruchsfrist abgezeichnet sein.
Endgültige Wertung:	Wertung nach Ablauf der Einspruchsfrist bzw. nach Entscheidung eventueller Einsprüche und vom Sportleiter unterschrieben.

## **6. BRIEFING**

**6.1** Die Anwesenheit beim Briefing ist für alle Teilnehmer verpflichtend. Ein Teilnehmer, der aus objektiven Gründen verhindert ist, muss durch sein Mannschaftsmitglied vertreten sein. Für die Teilnehmer besteht Informationspflicht.

### **6.2 Eröffnungsbriefing**

6.2.1 Ergänzungen und spezifische Regeln der Durchführung des Wettbewerbs bezogen auf den Austragungsort müssen erläutert werden.

Bekanntgabe der „Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes“ und ggf. der Zulässigkeit des Verfahrens „Vorbeiflug“ statt Landung und Wiederstart bei motorisierten Segelflugzeugen (vgl. Ziffer 9.2.9) sowie von Flugplätzen, auf denen "Sicherheitslandungen" zulässig sind (vgl. Ziffer 10.2.5). Als Grenzen gelten, wenn nicht anders festgelegt, die Grenzen des Wettberbsflugplatzes selbst.

Änderungen zu den Ausführungsbestimmungen sind als Ergänzungsblatt den Teilnehmern bis spätestens vor Beginn der Wertungsflüge zu übergeben.

6.2.2 Sicherheitsbelehrung (Sicherheitsbriefing)

Auf den Punkt "Regelwidrigkeiten" sowie auf das Kapitel "Empfehlungen für das Verhalten beim Thermikfliegen" der SBO (Segelflug-Betriebs-Ordnung) ist besonders hinzuweisen.

6.2.3 Wahl der Klassensprecher und Benennung des Sicherheitskomitees

### **6.3 Tägliches Briefing**

6.3.1 Während des Trainings sollte und während des Wettbewerbs muss jeden Morgen ein Briefing abgehalten werden, bei dem umfassende meteorologische und betriebliche Informationen in Hinblick auf die Tagesaufgabe gegeben werden müssen.

6.3.2 Bei Bedarf sollte ein Sicherheitsbriefing durchgeführt werden.

6.3.3 Beim Briefing gegebene Flug- und Sicherheitsanweisungen tragen den Status örtlicher Regeln.

6.4 Nach dem Zeitpunkt der Startbereitschaft kann durch die Wettbewerbsleitung ein Feldbriefing einberufen werden (z.B. um Aufgaben zu ändern); dabei ist die Vollständigkeit der Teilnehmer zu überprüfen.

6.5 Aufgabenänderungen bis zur Abflugfreigabe über die Sicherheitsfrequenz sind zulässig; dabei ist ein neuer Abflugzeitpunkt zu benennen.

# 7. TAGESAUFGABEN

## 7.1 Auswahl an Tagesaufgaben

Die Wettbewerbsleitung muss jeweils eine der nachfolgend aufgeführten Aufgabenarten stellen. Während der Meisterschaftsdauer sollen mindestens zwei unterschiedliche Aufgabenarten geflogen werden, davon mindestens 2/3 Racing-Aufgaben. Die Aufgaben sollen so gestellt werden, dass in der Regel eine Rückkehr zum Wettbewerbsflugplatz erfolgt. Die Aufgabenarten, die bei den Meisterschaften geflogen werden sollen, sind in den jeweiligen Ausführungsbestimmungen festzulegen.

- a) Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (**Racing**)  
Der Teilnehmer muss die größte ihm mögliche Geschwindigkeit über eine durch festgelegte Wendepunkte definierte Strecke erzielen.
- b) Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendegebieten (**Speed Assigned Area - SAA**)  
Der Teilnehmer muss über einen durch festgelegte Wendegebiete definierten Streckenbereich die größte ihm mögliche Geschwindigkeit erzielen. Eine **Mindestzeit** wird vorgegeben.
- c) Distanzaufgabe mit festgelegten Wendegebieten (**Distance Assigned Area - DAA**)  
Der Teilnehmer muss über einen durch festgelegte Wendegebiete definierten Streckenbereich die größte ihm mögliche Distanz innerhalb einer festgelegten **Maximalzeit** zurücklegen.

## 7.2 Beschreibung der Aufgabenarten

### 7.2.1 Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (Racing)

- a. Die Wettbewerbsleitung gibt eine Anzahl Wendepunkte in bestimmter Reihenfolge vor. Der Teilnehmer fliegt die Aufgabe, indem er in der kürzesten ihm möglichen Zeit über diese Wendepunkte das Ziel erreicht.
- b. Die Wertungsgeschwindigkeit ergibt sich aus der Aufgabendistanz dividiert durch die Zeit zwischen der gültigen Abflugzeit und der Endzeit des Wettbewerbers im Ziel. Die Aufgabendistanz ist dabei die Distanz vom Abflugpunkt bzw. vom Mittelpunkt einer Abfluglinie über alle vorgegebenen Wendepunkte zur Ziellinie.
- c. Bei einer Außenlandung ist die Wertungsdistanz die Distanz vom Abflugpunkt über alle, in der richtigen Reihenfolge erreichten Wendepunkte hinweg bis hin zum nicht erreichten nächsten Wendepunkt oder zur Ziellinie abzüglich der Entfernung vom (eventuell virtuellen) Landeort zu diesem Wendepunkt oder Zielort.
- d. In jedem Fall wird unter Berücksichtigung aller gültigen aufgezeichneten Positionsmarken die größte Wertungsdistanz ermittelt.
- e. Die Wertung erfolgt entsprechend Ziffer 13.5:
  - i. Zielländer erhalten Geschwindigkeitspunkte abhängig von ihrer erzielten Wertungsgeschwindigkeit und alle die gleichen Distanzpunkte.
  - ii. Außenländer erhalten Distanzpunkte im Verhältnis ihrer Wertungsdistanz zur größten Wertungsdistanz.

### **7.2.2 Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendebereichen (SAA)**

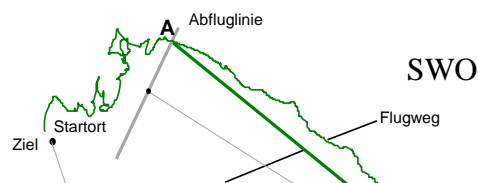
- a. Die Wettbewerbsleitung benennt eine Anzahl festgelegter Wendebereiche (möglichst nicht überlappend) in bestimmter Reihenfolge und setzt eine Mindestwertungszeit fest (**Mindestzeit**). Der Teilnehmer muss die Aufgabe erfüllen, indem er in der vorgeschriebenen Reihenfolge durch diese Wendebereiche hindurch zur Ziellinie fliegt und dabei die größtmögliche Geschwindigkeit erzielt.
- b. Die Wertungsgeschwindigkeit ergibt sich aus der Wertungsdistanz (nach Ziffer 7.3) dividiert durch die verstrichene Zeit zwischen der gültigen Abflugzeit und der Zeit des Wettbewerbers im Ziel, bzw. durch die Mindestzeit, wenn diese länger ist.
- c. Die Wertung erfolgt entsprechend Ziffer 13.5:
  - i. Zielländer erhalten Geschwindigkeitspunkte abhängig von ihrer erzielten Wertungsgeschwindigkeit und alle die gleichen Distanzpunkte (unabhängig von der individuell geflogenen Strecke).
  - ii. Außenländer erhalten Distanzpunkte im Verhältnis ihrer Wertungsdistanz zur größten Wertungsdistanz des Tages.

### **7.2.3 Distanzaufgabe mit festgelegten Wendebereichen (DAA)**

- a. Die Wettbewerbsleitung benennt eine Anzahl festgelegter Wendebereiche (möglichst nicht überlappend) in bestimmter Reihenfolge und setzt eine maximale Aufgabendauer (**Maximalzeit**) fest.
- b. Der Teilnehmer soll in der vorgeschriebenen Reihenfolge durch diese Wendebereiche hindurch zum Ziel fliegen und dabei die größtmögliche Distanz zurücklegen, bevor die Maximalzeit erreicht wird.
- c. Der Teilnehmer wird entsprechend Ziffer 13.6 nur nach der Wertungsdistanz (siehe Ziffer 7.3) bewertet und erhält einen Außenlandemalus (gemäß Ziffer 7.4), falls er den (Ziel-) Flugplatz nicht bzw. nicht ohne vorherigen Motoreinsatz erreicht.

### **7.3 Wertungsdistanz bei Aufgaben mit festgelegten Wendebereichen (DAA/SAA):**

- a. Wenn der Teilnehmer ordnungsgemäß die Ziellinie überquert (bei Distanzaufgaben vor Ablauf der Maximalzeit), nachdem er alle Wendebereiche in der korrekten Reihenfolge durchfliegen hat, ist seine Wertungsdistanz die Distanz von seinem tatsächlichen Abflugpunkt auf der Abfluglinie über alle Wendebereiche hinweg zur Ziellinie.



- b. Bei einer Außenlandung (oder bei Distanzaufgaben bei Ablauf der Wertungszeit vor Erreichen der Ziellinie) gilt als Wertungsdistanz die Distanz vom tatsächlichen Abflugpunkt über alle in der korrekten Reihenfolge durchflogenen Wendengebiete hinweg zur Ziellinie bzw. dem günstigsten Punkt des nächsten Wendgebietes, abzüglich der Distanz zwischen (evtl. virtueller) Außenlandeposition und diesem Punkt.

*Wendengebiete können außer Kreisen auch Halbkreise oder Kreissegmente sein.  
Wertungsdistanz:  $(A-B) + (B-C) + (C-D) - (D-E)$*

- c. In jedem Fall wird unter Berücksichtigung aller gültigen aufgezeichneten Positionsmarken die größte Wertungsdistanz ermittelt.

#### **7.4 Außenlandemalus bei Distanzaufgaben (DAA)**

Für Außenlander wird ein Malus verhängt, indem von der Wertungsdistanz 20 % abgezogen werden.

Der Malus findet keine Anwendung, wenn der Wettbewerber auch nach Überschreiten der Maximalzeit ohne Motorhilfe direkt zum (Ziel-) Flugplatz zurück fliegt und die Ziellinie ordnungsgemäß (siehe hierzu auch Ziffer 9.7.1) überquert.

## 8. SICHERHEIT

- 8.1** Jedes Segelflugzeug darf nur innerhalb seiner zugelassenen Betriebsgrenzen geflogen werden.
- 8.2** Eine höchstzulässige Abflugmasse kann von der Wettbewerbsleitung in jeder Klasse festgelegt werden.
- 8.3** Alle Manöver **in der Luft und am Boden**, die gefährlich für andere sind, müssen vermieden und können bestraft werden. Kunstflug ist verboten.
- 8.4** Die Teilnehmer müssen vermeiden, Wasserballast in einer Art abzulassen, die andere Segelflugzeuge beeinträchtigt (Ablassen nur im Geradeausflug).
- 8.5** Bei jedem Flug muss jedes Besatzungsmitglied eines Wettbewerbs-Segelflugzeuges Becken- und Schultergurte benutzen und über ein betriebsbereites Rettungsgerät verfügen. Weitere Ausrüstung kann von den Veranstaltern verlangt werden.
- 8.6** Wolkenflug und das Fliegen nach Sonnenuntergang sind verboten.
- 8.7** In der Thermik ist die Kreisrichtung zu fliegen, die das erste in diesem Aufwind befindliche Segelflugzeug innehatte.  
Fliegen mehrere Segelflugzeuge gleichzeitig in den Aufwind ein, so wird die Kreisrichtung durch das oberste Segelflugzeug bestimmt.  
Die gleiche Kreisrichtung wird auch dann verlangt, wenn ausreichender vertikaler Abstand zwischen zwei Segelflugzeugen besteht, da ansonsten weitere hinzukommende Segelflugzeuge keine eindeutige Kreisrichtung haben.  
Das Einordnen in den Kreisflug muss von seitlich außen erfolgen.
- Wenn mehrere Segelflugzeuge im gleichen thermischen Aufwind fliegen oder räumlich eng zusammen den gleichen Streckenabschnitt befliegen, ist Hörbereitschaft auf der Wettbewerbsflugfrequenz zu halten.
- 8.8** Die Wettbewerbsleitung darf in der Umgebung des Wettbewerbs-Flugplatzes Gebiete festlegen, in denen anhaltendes Kreisen verboten ist (z.B. Abfluglinie, Windenstartausklinkpunkt).
- 8.9** Hat der Startvorgang begonnen, darf die Wettbewerbsleitung den Startvorgang unterbrechen, wenn eine Fortsetzung gefährlich ist.
- Aus Sicherheitsgründen soll der Startschluss so früh liegen, dass zurückkehrende Segelflugzeuge auf keinen Fall durch Startbetrieb behindert werden können.
- 8.10** Die Ziellinie ist möglichst so zu legen, dass der Überflug / die Direktlandung aus der Richtung der letzten Flugstrecke erfolgen kann.
- Die Ziellinie kann auch vor oder neben dem Flugplatz eingerichtet werden. Die Einrichtung eines Pflichtanflugpunktes, von dem aus ein gerader Anflug auf die Ziellinie erfolgen muss, wird empfohlen.

Nach dem Ziellinienüberflug ist starkes Hochziehen verboten; Überfahrt darf nur in einer flachen Steigflugbahn in Höhe umgesetzt werden.  
Zu tiefes Überfliegen der Ziellinie wird mit einer Maßnahme nach Kapitel 10. dieser Ordnung geahndet.

- 8.11** Schäden an einem Segelflugzeug müssen der Wettbewerbsleitung unverzüglich gemeldet werden. Ein beschädigtes Segelflugzeug darf repariert werden.

Wenn der Schaden nicht durch die Schuld des Segelflugzeugführers entstand, kann mit Genehmigung des Wettbewerbsleiters das gesamte Segelflugzeug oder jedes beliebige Teil ersetzt werden. Landeschäden gelten im Normalfall als Schuld des Segelflugzeugführers.

- 8.12** Die Wettbewerbsleitung darf zusätzliche Regeln für die Sicherheit erlassen.
- 8.13** Die Wettbewerbsleitung kann die Anbringung von Sicherheitsmarkierungen verlangen.
- 8.14** Der Betrieb von Kollisionswarngeräten (FLARM) wird während des gesamten Fluges dringend empfohlen.

## 9. REGELN FÜR WERTUNGSFLÜGE

Abweichungen von den Regeln dieses Abschnitts sind in der Ausschreibung bzw. den Ausführungsbestimmungen aufzuführen.

### 9.1 Funk

Die Wettbewerbsleitung bestimmt eine Wettbewerbsfrequenz (Sicherheitsfrequenz). Auf dieser Sicherheitsfrequenz ist die Hörbereitschaft nach dem Ausklinken und bis zum Abflug und im Radius von 25 km um den Austragungsort zu sichern.

### 9.2 Startdurchführung

9.2.1 Die Startreihenfolge wird nach Klassen getrennt vorgenommen. Über die Startreihenfolge der Klassen entscheidet die Wettbewerbsleitung.

9.2.2 Die Startreihenfolge innerhalb der Klassen am ersten Wertungstag entscheidet die Wettbewerbsleitung. An den weiteren Wertungstagen hat ein Wechsel der Reihenfolge innerhalb der Klassen zu erfolgen (Verschiebung je Wertungstag um ca. 2/7 der Teilnehmerzahl im Rotationsbetrieb).

Die Wettbewerbsleitung legt täglich den Zeitpunkt für die Startbereitschaft, den Start-, ggf. Abflugzeit-, Abflug- und Wertungsschluss fest und gibt diese im Briefing bekannt.

Startbereitschaft bedeutet, dass Pilot und Flugzeug startfertig am Startplatz gemäß der vorgegebenen Startaufstellung stehen. Steht das Flugzeug zum Zeitpunkt der Startbereitschaft nicht in der Startaufstellung, wird aber vor Startbeginn zum Start gebracht, muss es an das Ende seiner Klasse. Bei Behinderung des Startbetriebes kann die Wettbewerbsleitung Strafpunkte entsprechend Ziffer 10 vergeben (siehe hierzu auch Ziffer 9.2.5).

Abflugzeitschluss bedeutet, dass nach diesem Zeitpunkt zwar noch abgeflogen werden kann, als Abflugzeit jedoch die Zeit des Abflugzeitschlusses gewertet wird.

Abflugschluss bedeutet, dass nach diesem Zeitpunkt kein gültiger Abflug mehr möglich ist.

Wertungsschluss ist der Zeitpunkt, zu dem der Flug spätestens beendet sein muss. Wird der Wertungsschluss für einen früheren Zeitpunkt festgelegt als Sonnenuntergang, so endet die Wertung des Fluges zu diesem Zeitpunkt (virtuelle Außenlandung). Bei Wertungsschluss „Sonnenuntergang“ sind hierzu Ziffer 8.6 und 10.2.5 zu beachten!

9.2.3 Die Kontrolle des Abfluggewichtes erfolgt normalerweise bevor die Segelflugzeuge in die Startaufstellung gebracht werden.  
Das Hinzufügen von Ballast nach dem Passieren des Wägeplatzes ist verboten.

Die Wettbewerbsleitung kann die Kontrolle des Abfluggewichtes täglich, für alle bzw. nur eine Klasse(n) oder stichprobenweise für einzelne Segelflugzeugen durchführen.

Eine tägliche Kontrolle des Abfluggewichtes ist zwingend vorgeschrieben, wenn das max. zulässige Abfluggewicht eines Segelflugzeuges höher ist als das nach Ziffer 3.1 festgelegte max. Abfluggewicht.

Zur Einstellung des max. möglichen Abfluggewichtes ist das Ablassen von Wasserballast auf der Waage ohne Strafpunkte zulässig, sofern alle Segelflugzeuge der Klasse gewogen werden.

Abweichungen vom täglichen Kontrollrhythmus sind rechtzeitig vor dem Startaufbau anzukündigen.

9.2.4 Bei Verschiebung des vorgesehenen Startbeginns (s. o.) sollten Startschluss und Abflugschluss ebenfalls verschoben werden.

9.2.5 Der erste tägliche Start in der vorgeschriebenen Reihenfolge ist für jeden Segelflugzeugführer obligatorisch.

Bei Verzicht oder Abwesenheit in der Startaufstellung kann ein Start frühestens nach der im Startvorgang befindlichen Klasse erfolgen.

9.2.6 Jeder Segelflugzeugführer kann bis Startschluss beliebig viele Starts entsprechend der gegebenen Möglichkeiten und in der entsprechenden Startreihenfolge durchführen.

Die letzten Flugzeuge einer im Startvorgang befindlichen Klasse dürfen auf Anordnung der Wettbewerbsleitung höher geschleppt werden bzw. bei Eigenstart höher steigen, um eine frühere Abflugfreigabe zu erreichen.

9.2.7 Über Wiederstartmöglichkeiten nach Fehlstarts entscheidet der Startleiter nach den gegebenen Verhältnissen.

Wiederstart nach "Absaufer" am Platz erfolgt am Schluss der im Startvorgang befindlichen Klasse. In begründeten Fällen kann davon abgewichen werden.

9.2.8 Die im letzten Briefing vor dem Startbeginn von der Wettbewerbsleitung festgelegte Startzeit darf nur geändert werden, wenn die Wetterverhältnisse dies erfordern oder wenn Vorkommnisse höherer Gewalt vorliegen.

9.2.9 Außenlandungen nach einem registrierten Abflug schließen einen weiteren Start an diesem Wertungstag aus.

Außenlandungen sind alle Landungen außerhalb der Grenze des Wettbewerbsflugplatzes. Der Ausrichter legt diese Grenzen fest und gibt diese mit den Ausführungsbestimmungen, jedoch spätestens im Eröffnungsbriefing bekannt (s. hierzu auch Ziffer 6.2.1).

Motorbenutzung nach einem registrierten Abflug außerhalb der Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes gilt als virtuelle Außenlandung im Sinne von Ziffer 9.6.3, das heißt, dass danach kein erneuter Abflug möglich ist.

Anstelle von Landung und Wiederstart kann bei motorisierten Segelflugzeugen auch ein (tiefer) Vorbeiflug am Startplatz als erneuter Start anerkannt werden. Die Zulässigkeit und die genaue Durchführung dieses Verfahren legt die Wettbewerbsleitung entsprechend den örtlichen Gegebenheiten fest und gibt dies spätestens beim Eröffnungsbriefing bekannt.

9.2.10 Der Ausklinkraum, die Auslinkhöhe, die Abfluglinie, die Abflugrichtung und die

max. Abflughöhe werden je Klasse mit der Stellung der Tagesaufgabe den Teilnehmern mitgeteilt. Bei mehreren teilnehmenden Klassen sollten getrennte Ausklinkräume vorgesehen werden.

- 9.2.11 Der Segelflugzeugführer darf, außer im Notfall, das Schleppseil nur nach dem Ausklinkzeichen des Schleppflugzeugführers vom Segelflugzeug lösen.  
Für Eigenstart durchführende Segelflugzeuge wird der einzuhaltende Flugweg bis zum jeweiligen Motorabstellraum (= Ausklinkraum) spätestens beim Eröffnungsbriefing bekanntgegeben. Das Abstellen des Motors außerhalb dieses Raumes ist, außer im Notfall, untersagt, ebenso das Übersteigen der vorgegebenen Starthöhe.

### 9.3 Beurkundungssysteme

Für Deutsche Segelflugmeisterschaften wird nur das Global Navigation Satellite System (GNSS)-Beurkundungsverfahren zugelassen. Alle Nachweise der GNSS-Flugrekorder müssen von FAI/IGC-zugelassenen Systemen kommen. Das Geodätische Datum WGS84 muss für alle Breiten- und Längendaten gesetzt werden, die registriert und nach dem Flug zum Zweck der Analyse übertragen werden.

- 9.3.1 Jeder Teilnehmer ist für die Dokumentation seiner Wettbewerbsflüge selbst verantwortlich.
- 9.3.2 Als Mindestaufzeichnungsrate wird bei den Primärsystemen 1 Aufzeichnung pro 10 Sekunden gefordert.
- 9.3.3 Als Backup-System ist nur **ein zusätzlicher** IGC-zugelassener GNSS-Flugrekorder zugelassen. Nicht IGC-zugelassenen GNSS-Geräten können als Backup zugelassen werden, wenn nachfolgende Bedingungen erfüllt sind:
- Der Einsatz solcher Geräte, setzt voraus, dass diese eine barometrische Flughöhenaufzeichnung besitzen.
  - Bei Segelflugzeugen mit betriebsbereitem Motor werden zusätzlich entsprechende Antriebsaufzeichnungssysteme gefordert.
  - Vom Teilnehmer kann verlangt werden, dass er für die Datenübertragung ein entsprechendes Kabel für die PC-Koppelung sowie die Transfer- und Auswertesoftware seines Backup-Gerätes mitbringt.

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 Auswertung endgültig ist (siehe hierzu auch Ziffer 9.9.1).

Das Zeitintervall zwischen zwei Fixen darf **maximal 12 Sekunden** betragen.

**Das Backupsystem kann auf Anforderung der Wettbewerbsleitung bei technischen oder Auswerteproblemen herangezogen werden und ersetzt damit das Primärsystem.**

- 9.3.4 Bei Ausfällen des Flugrekorders werden von der Zeit her nur die im Sporting Code angegebenen 70 Sekunden akzeptiert (siehe Ziffer 10.2.6).

### 9.3.5 Beurkundung der Höhe

Für das Dokumentationssystem wird keine Kalibrierkurve verlangt. Die Wettbewerbsleitung führt bei Bedarf mit den Dokumentationssystemen der Teilnehmer einen Kalibrierflug durch.

## 9.4 Abflugverfahren

### 9.4.1 Allgemeines

9.4.1.1 Der Abflug wird für die einzelnen Klassen getrennt freigegeben. Die Freigabe erfolgt über Funk frühestens 15 Minuten nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges der jeweiligen Klasse. Die Wettbewerbsleitung kann die Freigabe des Abfluges verschieben oder die Tagesaufgabe neutralisieren, wenn unvorhergesehene Umstände dies erfordern.

9.4.1.2 Die Freigabe des Abfluges wird von der Wettbewerbsleitung 15 Minuten und 5 Minuten vorher über Funk angekündigt. Die Freigabe wird über Funk und ggf. Sichtzeichen bekannt gegeben. Für diese Funkinformation ist die Bestätigung eines Piloten erforderlich. Das Sichtzeichen wird im Briefing bekannt gegeben.

9.4.1.3 Jeder Segelflugzeugführer kann beliebig viele Abflüge durchführen und registrieren lassen. Die Abflugzeit muss der Wettbewerbsleitung spätestens 30 Minuten nach erfolgtem Abflug mitgeteilt werden (u.a. wegen frühzeitiger inoffizieller Wertung).

9.4.1.4 Die Neutralisation eines Wettbewerbstages für eine oder alle Klassen ist auch dann möglich, wenn bereits Segelflugzeugführer ordnungsgemäß abgeflogen sind, sofern dies aus Sicherheitsgründen (z.B. gravierende Wetterverschlechterungen) oder zur Gewährleistung der gleichen Wettbewerbschancen für alle Teilnehmer erforderlich ist.

Die Entscheidung trifft die Wettbewerbsleitung. Sie gibt die Neutralisation auf der Sicherheitsfrequenz durch und versucht von allen Teilnehmern eine Bestätigung dieser Meldung zu bekommen.

Wettbewerbsteilnehmer, die über Funk auf der Sicherheitsfrequenz nicht erreicht werden, können daraus keinen Einspruch ableiten.

Eine nachträgliche Neutralisation kann nur erfolgen, solange die Wettbewerbsleitung noch keine "Vorläufige Wertung" von diesem Tag veröffentlicht ist (siehe hierzu Ziffer 5.5).

### 9.4.2 GNSS-Abflugverfahren

#### 9.4.2.1 Abflugpunkte

In Abhängigkeit der Größe des Teilnehmerfeldes sollen, außer dem Flugplatz selbst, weitere Abflugpunkte jeweils wetter-, klassen- und aufgabenspezifisch festgelegt werden.

Jeder Abflugpunkt hat eine Abfluglinie mit vorgegebener Länge.

#### 9.4.2.2 Abfluglinie größerer Abmessung

Die Abfluglinie ist max. 20 km lang sowie symmetrisch zum jeweiligen Abflugpunkt und sollte senkrecht zur ersten Teilstrecke angeordnet sein. Der Überflug über die Abfluglinie wird durch den Flugrekorder dokumentiert. Es werden weder seitlich noch rechtwinkelig zur Abfluglinie Toleranzen zugestanden.

Die Abflugzeit wird mit dem letzten Kreuzen der Abfluglinie beim Abflug erfasst, es sei denn, andere, übergeordnete Regelungen wie Abflugzeit- oder Abflugschluss kommen zur Anwendung.

Erfolgt der Abflug vor der Abfluglinie oder ist vor Abflugschluss kein Überflug der Abfluglinie in Abflugrichtung registriert, ist der Abflug ungültig.

#### 9.4.2.3 Abflughöhen

Die Wettbewerbsleitung kann aus Sicherheitsgründen eine maximale Abflughöhe festlegen.

Ein Überschreiten der festgelegten Abflughöhe wird entsprechend Ziffer 10.2 bestraft.

#### 9.4.2.4 Abfluggeschwindigkeit

Die Wettbewerbsleitung kann aus Sicherheitsgründen eine maximale Abfluggeschwindigkeit über Grund festlegen.

Ein Überschreiten der festgelegten Abfluggeschwindigkeit wird entsprechend Ziffer 10.1 bestraft

### 9.5 Flugregeln

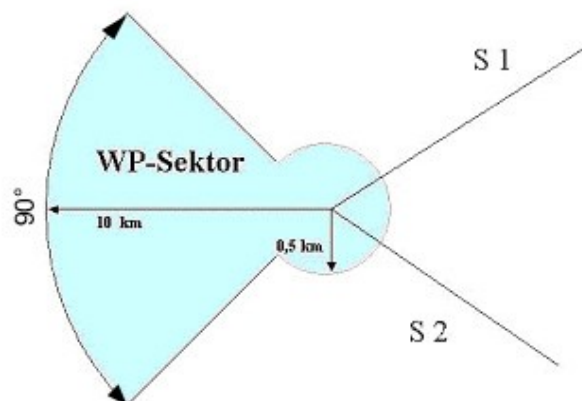
Für alle Wettbewerbsflüge gelten die gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen. Die im Briefing bekannt gegebenen Flughöhen und Gebietsbeschränkungen sind einzuhalten. Zuwiderhandlung wird entsprechend Ziffer 10 dieser Ordnung geahndet.

### 9.6 GNSS-Beurkundung der Wendepunkte

9.6.1 Beim Primäreinsatz der GNSS-Beurkundung gilt die exakte Umrundung der Koordinate; das Bodenmerkmal (definiert laut Sporting Code) dient hierbei als Bezug für die Koordinate.

Ein Wendepunkt ist durch seine Wendepunktcoordinate definiert. Er gilt als umrundet, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt des Flugrekorders im WP-Sektor laut folgender Skizze liegt bzw. wenn die Verbindungslinie zweier aufeinander folgender Aufzeichnungspunkte den Sektor schneidet oder zumindest tangiert. Es ist ratsam, die Aufzeichnungsrate im Bereich der Wendepunkte zu erhöhen.

Umrundung bei Geschwindigkeitsaufgaben mit festgelegten Wendepunkten (Racing):



Die Umrundung muss gemäß obiger Definition im Wendepunktsektor (ohne Toleranz) erfolgen.

Kontrollpunkte sind wie Wendepunkte/-gebiete entsprechend der jeweiligen Aufgabenart zu definieren und zu werten.

9.6.2 Umrundung außerhalb des Wendepunktsektors wird wie eine virtuelle Außenlandung gewertet, d.h., dass der dem Wendepunkt nächste GNSS-Aufzeichnungspunkt als Landepunkt angenommen wird.

9.6.3 Virtuelle Außenlandung

Es ist möglich, mittels einer virtuellen Außenlandung (auch Beginn der Motornutzung) eine Tagesaufgabe abzubrechen. Bei einer virtuellen Außenlandung wird unter Berücksichtigung aller aufgezeichneten Positionsmarken die virtuelle Außenlandeposition ermittelt, mit der sich die größte Wertungsdistanz ergibt.

## **9.7 Ziellinie**

9.7.1 Eine Ziellinie ist grundsätzlich bei allen Aufgabenarten auszulegen.

Die Ziellinie ist in der bei der Aufgabenstellung angegebenen Richtung, oberhalb der vorgeschriebenen Mindesthöhe rechtwinkelig, gradlinig und mit einem vorherigen mindestens 1 km langen Geradeausflug durch eigene Energie zu überqueren.

Landet das Segelflugzeug auf dem (Ziel-) Flugplatz ohne dass die Ziellinie nach Definition überquert wird (Bezugspunkt ist die Rumpfspitze), dann wird die Aufgabe als erfüllt gewertet:

- als Zielzeit wird die Zeit genommen, zu der das Segelflugzeug zum Stillstand gekommen ist, zuzüglich 5 Minuten (Ziellander/Direktlandung);
- ist die Wertungszeit eines Teilnehmers bei SAA (gemäß Ziffer 7.2.2) kleiner als die Mindestzeit, wird als Wertungszeit die Mindestzeit zuzüglich 5 Minuten genommen;
- bei Distanz-Aufgaben erfolgt ein Abzug von 5% auf die Wertungsdistanz anstelle des Außenlandemalus gemäß Ziffer 7.4.

Die Zeit der Ziellinienüberquerung wird für die inoffizielle Wertung und für den Fall des Ausfalls der GNSS-Dokumentation manuell erfasst. Die endgültige Zielzeitnahme erfolgt gemäß der GNSS-Auswertung.

9.7.2 Die Teilnehmer haben ihre Ankunft an der Ziellinie spätestens 10 km vorher über Funk bekannt zu geben, in dem sie ihr Wettbewerbskennzeichen und die Kilometer bis zum Überflug ansagen.

Die Bestätigung erfolgt durch Nennung des Wettbewerbskennzeichens durch die Ziellinienbesatzung.

9.7.3 Nach Überfliegen der Ziellinie ist ein zweiter Wertungsflug nicht zulässig.

## **9.8 Außenlandung**

9.8.1 Nach einer Außenlandung ist der Teilnehmer verpflichtet, seine Landemeldung umgehend an die Wettbewerbsleitung zu übermitteln. Dabei ist mit anzugeben, welche Wendepunkte erreicht wurden und wo der genaue Landeort liegt (durch Angabe der nächsten Ortschaft und der Koordinaten, auch bei Flugplätzen).

- 9.8.2 Nach einer Außenlandung auf einem Flugplatz ist Wiederstart zum Zwecke des Rückflugs erlaubt.
- 9.8.3 Der Abbruch des Fluges mittels virtueller Außenlandung wird als Außenlandung gewertet (siehe Ziffer 9.6.3).

## **9.9 Flugdokumentation**

- 9.9.1 Nach einer Landung am Ziel oder nach Rückkehr von einer Außenlandung ist der Teilnehmer verpflichtet, seine komplette Dokumentation bei der Wettbewerbsleitung bzw. Auswertung abzugeben.

Anstatt der Abgabe des GNSS-Flugrekorders (Primär- und ggf. Backup-System) kann die Wettbewerbsleitung auch die Abgabe der Flugdatei incl. Sicherungs-Code (IGC-File) auf einem Datenträger (z.B. Flash-/SD-/CF-Card, USB-Stick, etc.) - beschriftet mit dem WB-Kennzeichen - zulassen.

Auf Anforderung muss der betreffende GNSS-Flugrekorder oder das Backup-Gerät der Wettbewerbsleitung zum eigenen Transfer zugänglich gemacht werden bis die betreffende Tageswertung endgültig ist.

- 9.9.2 Die Abgabe der Dokumentation muss so schnell wie möglich erfolgen, bei Landungen am Zielplatz spätestens 45 Minuten nach der Landung (Verzögerungen durch Nachlässigkeit können nach Ziffer 10 geahndet werden).

## 10. REGELWIDRIGKEITEN

- 10.0** Bei der Ahndung von Verstößen und Vorfällen ist jeder Fall nach Schwere des Verstoßes und der dadurch gegebenen Möglichkeit der Vorteilsverschaffung zu prüfen. Der Wiederholungsfall muss strafverschärfend wirken.

Unlautere Methoden zur Verschaffung eines Vorteils für sich oder andere sowie unwahre Angaben über eigene Tagesleistungen und Tagesleistungen anderer Segelflugzeugführer werden mit Disqualifikation geahndet. Sportlicher Betrug hat den sofortigen Ausschluss des Schuldigen vom Wettbewerb zur Folge.

Bei festgestelltem Doping wird der Betroffene von den Meisterschaften ausgeschlossen. Weitergehende Maßnahmen bleiben vorbehalten. Der Sportler ist verpflichtet sich mit den geltenden Anti-Doping Vorschriften vertraut zu machen und ggf. mind. 25 Tage vor dem Wettbewerb über das Referat Sport im DAeC einen Sonderantrag für notwendige Medikamente einzureichen. Eingehende Informationen zu den aktuellen Anti-Doping-Bestimmungen und dem Sonderantragsverfahren sind auf der Seite <http://www.daec.de/sport/antidoping/index.htm> veröffentlicht.

Entsprechend den Vorschriften der FAI und des DAeC behält sich die Segelflugkommission das Recht vor, bei schwerwiegenden Verstößen weitere Entscheidungen (z. B. befristeter oder unbefristeter Ausschluss von der Teilnahme an weiteren Meisterschaften, Entzug/Verweigerung der Sportlizenz o.ä.) zu treffen.

- 10.1** Bei Verstößen gegen diese Ordnung kann die Wettbewerbsleitung folgende Maßnahmen verfügen:
- Verweis
  - Strafpunkte
  - Ausschluss bzw. Disqualifikation von einem Wettbewerbstag
  - Ausschluss bzw. Disqualifikation von mehreren Wettbewerbstagen
  - Ausschluss bzw. Disqualifikation von der gesamten Meisterschaft

Der Strafpunktecatalog des Sporting Code Annex A kann der Wettbewerbsleitung, soweit nicht andere Regelungen getroffen wurden, als Anhaltspunkt dienen.

### 10.2 Strafpunkttereglung

- 10.2.1 Strafpunkte sind von der Tages-Punktzahl des betreffenden Piloten abzuziehen und in der Tageswertung mit Begründung gesondert auszuweisen.
- 10.2.2 Gefährliches Fliegen und Nichteinhalten von Sicherheitsbestimmungen soll mindestens mit 50 Strafpunkten und maximal mit der Disqualifikation für den Tag bestraft werden.
- 10.2.3 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 kann die Wettbewerbsleitung bis zu 50 Strafpunkte vergeben.
- 10.2.4 Bei Überschreitung einer vorher im Briefing festgelegten maximal zulässigen Flughöhe erfolgt pro überschrittenem Meter ein Abzug von 1 Punkt, 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 erfolgt pro überschrittenem Meter ein Abzug von 1 Punkt, bei Überschreitung um mehr als 100 Meter wird der Flug mit 0 Punkten bewertet. Ein vorheriger gültiger Abflug wird berücksichtigt.

10.2.5 Bei lateralem oder vertikalem Einflug in Lufträume, die Beschränkungen unterliegen und für den Wettbewerb gesperrt sind, gilt Folgendes:

- Beim 1. Verstoß während des Wettbewerbes endet der Flug am Einflugpunkt analog einer virtuellen Außenlandung
- Bei einem bereits geahndeten Verstoß führt jeder weitere Verstoß während des Wettbewerbes zur Disqualifikation des Teilnehmers für den betreffenden Wettbewerbstag.

Die Wettbewerbsleitung kann aus Sicherheitsgründen zum Zwecke der Landung Flugplätze innerhalb sonst für den Wettbewerb gesperrter Lufträume zulassen. Diese sowie ggf. einzuhaltende Verfahren müssen spätestens beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben werden. Abweichungen davon sind beim täglichen Briefing festzulegen.

Fliegen nach Sonnenuntergang führt zur Disqualifikation für den betreffenden Wettbewerbstag.

10.2.6 Bei Ausfällen des Flugrekorders werden von der Zeit her nur die im Sporting Code angegebenen 70 Sekunden akzeptiert. Bei einer Überschreitung der Ausfallzeit im unkritischen Streckenbereich entscheidet der Sportleiter über die Wertung. Sichergestellt werden muss dabei, dass sich der Teilnehmer nachweislich keinen Vorteil verschafft hat und Luftraumverletzungen eindeutig ausgeschlossen sind.

10.2.7 Wird das definierte Wettbewerbsgebiet lateral (seitlich) verlassen, zählt der letzte aufgezeichnete Positionspunkt vor dem Verlassen des Wettbewerbsgebietes als virtuelle Außenlandung. Für Landesgrenzen gilt die Darstellung in der für die Auswertung genutzten Luftraumdatei (siehe hierzu auch Ziffer 11.4.3).

10.2.8 Für Behinderung des Startbetriebes, fehlende Meldungen oder zu späte Abgabe der Flugdokumentation kann die Wettbewerbsleitung bis zu 50 Strafpunkte vergeben.

10.2.9 Bei Überschreiten der Flügelspannweite in Standard-, 15 m-, 18 m- und Doppelsitzer-Klasse wird pro angefangenem cm 1 Strafpunkt pro Wertungsflug vergeben.

10.2.10 Bei Gewichtüberschreitung werden (außer Clubklasse, für die Ziffer 10.2.11 gilt) für den jeweiligen Wertungstag pro kg Übergewicht 2 Strafpunkte vergeben. Das Mehrgewicht an Ballast muss abgelassen werden.

10.2.11 Gewichtsüberschreitung in der Clubklasse

Konsequenz bei Verstößen nach stichprobenweisem Wiegen:

- Eine Messungenauigkeit von 10 kg wird akzeptiert
- Überschreitung der Messungenauigkeit:
  - erstmaliger Verstoß = Disqualifizierung vom Wettbewerbstag
  - zweiter Verstoß = Disqualifikation von der Meisterschaft

### 10.3 Beschwerde

- 10.3.1 Eine Beschwerde ist als Antrag zur Untersuchung einer Angelegenheit zu verstehen. Bei Regelverstößen seitens der Wettbewerbsleitung oder eines oder mehrerer Teilnehmer(s) sowie bei organisatorischen Regelungen, mit denen ein Teilnehmer nicht einverstanden ist, kann eine Beschwerde, mündlich oder schriftlich, bei der Wettbewerbsleitung innerhalb der Einspruchsfrist eingelegt werden. Die Einspruchsfrist muss mindestens 12 Stunden betragen (am Wettbewerbsende ggf. verkürzt auf bis 2 Stunden vor der Siegerehrung).
- 10.3.2 Die Wettbewerbsleitung erteilt dem Beschwerdeführer schnellstmöglich einen im allgemeinen mündlichen Bescheid und läßt sich dieses mit Datum und Uhrzeit bestätigen.
- 10.3.3 Ist der Beschwerdeführer nach dieser Untersuchung noch immer nicht zufrieden gestellt, kann er einen Einspruch vorbringen.

#### **10.4 Einspruch (Protest)**

Dem Einspruch hat eine abgewiesene Beschwerde vorauszugehen.

- 10.4.1 Der Einspruch ist schriftlich bei der Wettbewerbsleitung einzulegen und schriftlich zu begründen. Er muss innerhalb von 12 Stunden nach dem Bescheid über eine Beschwerde erfolgen.

Für den letzten Wettbewerbstag können verkürzte Fristen festgelegt werden (siehe hierzu auch Ziffer 10.4.4).

- 10.4.2 Die Wettbewerbsleitung hat den Einspruch unverzüglich der Jury zur Entscheidung zuzuleiten.
- 10.4.3 Mit dem Einspruch hat der Betroffene eine Einspruchsgebühr in Höhe von 150,- EUR einzuzahlen. Sie verfällt, wenn der Einspruch als unbegründet zurückgewiesen wird.
- 10.4.4 Die Entscheidung über einen Einspruch trifft die Jury innerhalb 24 Stunden, am Wettbewerbsende bis 1 Stunde vor der Siegerehrung.

- 10.5** Beschwerden oder Einsprüche gegen bekannte Regeln (z.B. vorliegende Wettbewerbsordnung, Ausschreibung oder Ausführungsbestimmungen) sind nicht zulässig.

# 11. WETTBEWERBSLEITUNG UND JURY

- 11.1 Die Wettbewerbsleitung besteht aus dem Wettbewerbsleiter und dem Sportleiter.
- 11.2 Die Jury besteht aus dem Vorsitzenden und zwei Beisitzern. Mitglieder der Jury dürfen nicht in der Wettbewerbsleitung oder als ihre Berater tätig und auch nicht Teilnehmer sein.

Für Deutsche Meisterschaften muss die Jury entsprechend der Richtlinie der DAeC-Segelflugkommission besetzt und durch sie genehmigt werden.

- 11.3 Der Wettbewerbsleitung kann beratend zur Verfügung stehen:  
der meteorologische Berater, der Leiter der Auswertung, ein Flugsicherheitsinspektor, je teilnehmender Klasse ein gewählter Sprecher der Teilnehmer und das Sicherheitskomitee.

Es können Aufgaben in Personalunion wahrgenommen werden.

## 11.4 Aufgaben der Wettbewerbsleitung

- 11.4.1 Der **Wettbewerbsleiter** ist die oberste Instanz in allen Organisations- und Verwaltungsfragen des Wettbewerbs. Ihm obliegt die organisatorische Vorbereitung des Wettbewerbs. Er ist verantwortlich für die Einhaltung der gesetzlichen, behördlichen und DAeC-Vorschriften. Er repräsentiert den Wettbewerb nach außen und leitet die täglichen Briefings. Der Wettbewerbsleiter kann Aufgaben verantwortlich delegieren.
- 11.4.2 Für den sportlichen Ablauf des Wettbewerbs ist ausschließlich der **Sportleiter** verantwortlich. Er erstellt die Tagesaufgabe, klärt die Flugsicherungsbelange und gibt sie im Briefing bekannt. Die Wertung wird von ihm bestätigt (mit Datum und Uhrzeit) und schnellstmöglich bekannt gegeben. Er entscheidet über Regelwidrigkeiten und gibt diese mit der Wertung bekannt.
- 11.4.3 Der **Leiter der Auswertung** mit seinen Helfern kontrolliert die ordnungsgemäße Durchführung der Wertungsflüge. Er stellt im Auftrag des Sportleiters die Flugleistungen fest und sorgt für die Erstellung der Punktetabellen.  
Er organisiert die Zeitnahme bei Anflügen, er sorgt für die Annahme der Außenlandemeldungen und für die korrekte Auswertung.  
Er hat spätestens zum Eröffnungsbriefing die Datei für den Luftraum des Wettbewerbes, nach der ausgewertet wird, im Datenformat "Open Air" sowie die Wendepunktdatei zur Verfügung zu stellen.
- 11.4.4 Dem **Meteorologen** obliegt die Flugwettervorhersage für die Erstellung der Tagesaufgaben. Er führt beim Briefing die Flugwetterberatung durch und beobachtet die Wetterentwicklung. Bei gravierenden Wetteränderungen – insbesondere während eines Wertungsfluges - informiert er unverzüglich den Sportleiter.
- 11.4.5 Der Startleiter sowie das übrige technische und Verwaltungspersonal erfüllen ihre Aufgaben nach den Weisungen der Wettbewerbsleitung.
- 11.4.6 Die **Sprecher der Teilnehmer** vertreten die Interessen der Teilnehmer und Mannschaften. Sie haben gemeinsam oder allein Vorschlagsrecht bei den Beratungen der

Wettbewerbsleitung. Ein Stimmrecht steht ihnen nicht zu. Sie nehmen keine organisatorischen Aufgaben im Wettbewerb wahr.

## **11.5 Sicherheitskomitee**

Die Wettbewerbsleitung muss ein Sicherheitskomitee bilden, das aus mindestens dem FSI oder einem Jurymitglied und je einem Segelflugzeugführer der beteiligten Klassen besteht. Die Segelflugzeugführer in diesem Komitee sind von den Teilnehmern ihrer Klasse zu wählen; es können auch die Pilotensprecher sein.

Es ist Aufgabe des Sicherheitskomitees, Beschwerden über mangelhaftes Flugverhalten entgegenzunehmen und zu untersuchen. Das Komitee hat keinerlei Disziplinargewalt, darf aber Segelflugzeugführer rügen und ist verpflichtet, die Wettbewerbsleitung zu beraten, wenn ein Teilnehmer wiederholt gegen die guten Sitten des Verhaltens im Luftraum verstößt.

## **11.6 Aufgaben der Jury**

Die Jury berät und entscheidet über Einsprüche nach Anhörung aller Betroffenen. An den Beratungen der Jury können Nichtmitglieder nur auf Einladung teilnehmen. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig und nicht anfechtbar. Sie sind schriftlich zu begründen und innerhalb 24 Stunden nach Eingang des Einspruchs den Teilnehmern mitzuteilen, sofern nicht triftige Gründe dem entgegenstehen.

Entscheidungen der Jury dürfen nur ein Pro oder Kontra auf Basis der gültigen Wettbewerbsregeln zum Gegenstand des Einspruches haben. Nachträgliche Korrekturen der Regeln oder der Ausführungsbestimmungen sind unzulässig. Bei Stimmgleichheit entscheidet der Vorsitzende.

Es sollte gewährleistet werden, dass jeweils mindestens ein Jurymitglied an den Wettbewerbstagen anwesend ist.

Die Jury bestätigt spätestens 1 Stunde vor der Siegerehrung nach Erledigung aller eventuell anhängiger Beschwerden und Einsprüche die Endergebnisse.

## 12. SIEGEREHRUNG

- 12.1** Den Abschluss der Segelflugmeisterschaften bildet die Siegerehrung. Sie sollte am Vormittag nach dem letzten Wettbewerbstages stattfinden. Die Anwesenheit aller Teilnehmer ist Pflicht. Nichterscheinen wird als unsportliches Verhalten angesehen.
- Befreiungen von der Siegerehrung aus dringenden Gründen kann die Wettbewerbsleitung erteilen.
- 12.2** Bei der Siegerehrung sind die endgültigen Ergebnisse der Meisterschaft bekannt zu geben.
- 12.3** Der Sieger in jeder Klasse ist der Segelflugzeugführer mit der höchsten Gesamtpunktzahl, die sich aus der Addition seiner Punkte für jeden Wettbewerbstag errechnet. Dem Sieger einer Klasse bei Deutschen Segelflugmeisterschaften wird der Titel „*Deutscher Segelflugmeister*“ verliehen (siehe Kapitel 3), wenn die Voraussetzungen gemäß Ziffern 2.1 und 5.1 erfüllt sind.
- Erringt jedoch ein Teilnehmer außer Konkurrenz (Gast) den Siegeltitel, so wird der punkthöchste, ordentliche Teilnehmer (gemäß Ziffer 2.1) Segelflugmeister seiner Klasse.
- 12.4** Auf Grundlage der Wertungslisten wird bei Deutschen Segelflugmeisterschaften die neue Nationalmannschaft ermittelt. Die Mitglieder der jeweiligen Segelflug-Nationalmannschaft werden vorgestellt.

# 13. WERTUNGSVERFAHREN FÜR PUNKTWERTUNG

## 13.1 Allgemeines

13.1.1 Das Wertungsverfahren orientiert sich am 1.000-Punkte-Wertungssystem gemäß Sporting Code 3 Annex A. Für fehlende Festlegungen bzw. im Zweifelsfall gilt der aktuelle Annex A. Alternative Wertungsverfahren (Platzierungssystem, Streichwertung, usw. ...) sind ggf. in den Ausführungsbestimmungen zu beschreiben und sollten vorerst auf regionalen Meisterschaften erprobt werden.

13.1.2 Die Bewertung wird in Punkten ausgedrückt. Die höchste erreichbare Tageswertung beträgt 1.000 Punkte. Die jedem Teilnehmer zugeteilten Punkte werden in ganzen Zahlen ausgedrückt, ab dem Wert 0,5 wird aufgerundet.

13.1.3 Bei GNSS- Dokumentation werden Wertungsstrecken und Abflugzeit/Zielzeit aus den GNSS-Daten ermittelt. Zeiten werden auf ganze Sekunden und Strecken auf 0,1 km genau ermittelt.

## 13.2 Bezeichnungen und Formelzeichen

- $P_{max}$  = Maximale Punktzahl für die beste Tagesleistung (unreduziert)  
 $N$  = Anzahl der Teilnehmer mit einem gültigen Wettbewerbsstart (Schlepp oder Eigenstart)  
 $n_1$  = Anzahl der Teilnehmer mit einer Wertungsdistanz von mindestens 100 km (ohne Berücksichtigung eines eventuellen Außenlandemalus)  
 $n_2$  = Anzahl der Teilnehmer schneller als 2/3 der größten Geschwindigkeit  
 $f$  = Tagesfaktor  
 $I$  = Index des jeweiligen Flugzeuges nach vom DAeC festgelegter IGC-Indexliste  
 $I_{min}$  = Niedrigster Index aller teilnehmenden Flugzeuge der Klasse  
 $H$  = Handicapfaktor  
 $T_o$  = Wertungszeit des Tagessiegers  
(bei Gleichstand die kürzere Zeit; bei SAA unter Beachtung Ziff. 7.2.2 b)  
 $V_o$  = höchste Wertungsgeschwindigkeit des Tages in km/h  
 $v$  = Wertungsgeschwindigkeit des Teilnehmers in km/h  
 $D_o$  = Größte korrigierte Wertungsdistanz (dc) in km  
 $d$  = Wertungsdistanz des Teilnehmers in km (ohne einen evtl. Außenlandemalus)  
 $d_c$  = korrigierte Distanz des Teilnehmers  
 $P_{vm}$  = maximal mögliche Geschwindigkeitspunkte  
 $P_v$  = Punktzahl des Teilnehmers für die Geschwindigkeit  
 $P_{dm}$  = maximal mögliche Distanzpunkte  
 $P_d$  = Punktzahl des Teilnehmers für die Strecke  
 $P$  = Punktzahl des Teilnehmers

### 13.3 Handicap

Werden Handicapfaktoren benutzt (nur möglich in der Club-Klasse), so werden diese vor jeglicher anderen Punkteberechnung angewandt:

- bei „Zielländern“ einer Geschwindigkeitsaufgabe nur auf die erzielte Geschwindigkeit, oder
- bei „Außenländern“ einer Geschwindigkeitsaufgabe und bei Distanzaufgaben auf die erreichte Strecke.

Die erreichte Geschwindigkeit oder Strecke wird durch den Index des jeweiligen Segelflugzeuges dividiert und dieses Ergebnis mit dem niedrigsten Index der Klasse multipliziert; oder als Formel für den Handicapfaktor H, mit dem die Leistung multipliziert wird:

$$H = \frac{I_{\min}}{I}$$

### 13.4 Wertungstag

13.4.1 Die Bedingungen für einen Wertungstag sind erfüllt, wenn jedem Teilnehmer in der jeweiligen Klasse eine Startgelegenheit geboten wurde und wenn mindestens 25 % der Teilnehmer mit einem gültigen Start eine **Mindestdistanz** von 100 km erzielen (**ohne Anwendung eines eventuellen Handicaps und evtl. Außenlandemalus**).

13.4.2 Die Höchstzahl der zu vergebenen Punkte P<sub>max</sub> (noch durch den Tagesfaktor f zu korrigieren) ist der geringste der drei Werte:

$$P_{\max} = 1000 \quad \text{oder} \\ P_{\max} = (5 \times D_o) - 250 \quad \text{oder}$$

Bei Geschwindigkeitsaufgaben auch

$$P_{\max} = (400 \times T_o) - 200$$

*Die maximale unkorrigierte Punktzahl für den Tag ist kleiner als 1000, wenn die Aufgabe bzw. die maximal gewertete Strecke kleiner als 250 km ist oder die Wertungszeit des Tagessiegers weniger als 3 Stunden beträgt.*

13.4.3 Die addierten Distanz- und Geschwindigkeitspunkte werden mit dem Tagesfaktor f multipliziert, um die korrigierten Punkte P zu erstellen. Die korrigierten Punkte P bestimmen die Wertung für den Tag.

$$f = \text{der kleinere Wert von } 1 \text{ oder } 1,25 \times n1/N$$

*Die erzielten Punkte werden durch den Tagesfaktor f reduziert, wenn weniger als 80 % der an dem Tag gestarteten Teilnehmer weiter als 100 km fliegen.*

### 13.5 Wertung von Geschwindigkeitsaufgaben (Racing/SAA)

Tagesparameter:

$$\begin{aligned} \text{Maximale Geschwindigkeitspunkte} & \quad P_{vm} = \frac{2}{3} \times \frac{n^2}{N} \times P_{max} \\ \text{Maximale Distanzpunkte:} & \quad P_{dm} = P_{max} - P_{vm} \end{aligned}$$

Geschwindigkeits- und Distanzpunkte für

a) jeden Zielländer:

$$\begin{aligned} P_v &= P_{vm} \times 3 \times (v/V_o - 2/3) \\ & \text{oder wenn } v < 2/3 V_o, \text{ dann ist } P_v = 0 \\ P_d &= P_{dm} \end{aligned}$$

b) jeden Außenländer:

$$\begin{aligned} P_v &= 0 \\ P_d &= P_{dm} \times (d/D_o) \end{aligned}$$

Korrigierte Gesamtpunkte für jeden Teilnehmer:

$$P = f \times (P_v + P_d)$$

*Wenn nahezu alle Teilnehmer im Ziel landen, wird ein Teilnehmer mit 2/3 der besten Geschwindigkeit ca. 1/3 der max. Punkte erhalten. Alle Außenländer werden weniger Punkte im Verhältnis zu der von ihnen geflogenen Strecke erhalten.*

### 13.6 Wertung von Distanzaufgaben (DAA)

$$P = f \times P_{max} \times d_c/D_o$$

Für jeden Teilnehmer mit gültigem Ziellinienüberflug ist die korrigierte Wertungsdistanz gleich der Wertungsdistanz

$$d_c = d$$

Bei Außenländern (auch nach Ablauf der Wertungszeit) wird die Wertungsdistanz um 20 % reduziert:

$$d_c = 0,8 \times d$$

*Alle Teilnehmer erhalten Punkte im Verhältnis zu der von ihnen geflogenen korrigierten Wertungsdistanz zur größten Wertungsdistanz.*

### 13.7 Strafen

Jegliche Strafpunkte werden von den Wertungspunkten des Teilnehmers nach deren Berechnung abgezogen. Disqualifizierte Flüge erhalten null Punkte, bleiben aber in der Punktberechnung des Wertungstages.