

Ausführungsbestimmungen Lahn-Dill-Bergland Cup 2019

1. Allgemeines

Diese Ausführungsbestimmungen ergänzen die Ausschreibung zu den Qualifikationsmeisterschaften 2019 für die Deutschen Segelflugmeisterschaften 2020 der Bundeskommission Segelflug im DAeC (Buko).

Regelgrundlage ist die zu Beginn des Wettbewerbs gültige „Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften der Bundeskommission Segelflug im DAeC (SWO)“. Ergänzend gelten alle Ausführungen des Sporting Code, Sektion 3 mit Annexes.

Auflagen der DFS und der Genehmigungsbehörden sowie das Eröffnungs- und das tägliche Briefings sind für alle Teilnehmer verbindlich. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass jeder Teilnehmer verpflichtet ist, alle gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen für den Luftverkehr strikt einzuhalten. Die eigene Verantwortung des 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, 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 höchstmögliche Vorrang einzuräumen.

Veranstalter:

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

Ausrichter:

Segelflieger-Club Hirzenhain e.V.
Im Boden 20
35713 Eschenburg
hirzenhain@quali2019.daec-segelflug.de

1.1. Ablauf

Anreise:	ab 25.07.2019
Training:	26.07.2019
Wiegen:	ab 25.07.2019 – 18:00Uhr
Anmeldung:	ab 25.07.2019 – 18:00Uhr
Eröffnungsbriefing:	26.07.2019 20:00 Uhr
tägliches Briefing:	10:00 Uhr
Abschlussabend:	03.08.2019 – 20:00Uhr
Siegerehrung	04.08.2019 – 10:00Uhr

Auf der Wettbewerbs-Homepage (<http://ldb.sfc-hihai.de>) wird ein Selbstbriefing veröffentlicht, dessen Studium für alle Teilnehmer verpflichtend ist.

1.2. 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 die Flughäfen Frankfurt, Frankfurt-Hahn, Köln-Bonn, Düsseldorf, Dortmund, Paderborn

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 Section 3, Annex A 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 Anlage G)
- Segelfluglizenz SPL oder LAPL(S) inklusive F-Schlepp-Berechtigung und Erfüllung aller zur Gültigkeit notwendigen Voraussetzungen
- medizinisches Tauglichkeitszeugnis
- Datenschutzerklärung (Anlage 1)
- *nur, falls noch nicht unter <https://copilot.segelflug.aero> hochgeladen*: Anti-Doping-Vereinbarung und Schiedsvereinbarung mit dem DAeC (siehe Ausschreibung)

3.2. Segelflugzeuge

Die Flugzeuge müssen mindestens ausgerüstet sein mit:

- einem zugelassenen Flugfunkgerät
- einem IGC-zugelassenen Dokumentationssystem (Logger) (vgl. SWO Absatz 4.4.2)
- 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)
- einem deutlich sichtbar und lesbar angebrachten Wettbewerbskennzeichen rechts und links an der Seitenflosse

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 muss das Flugzeug in Abflugkonfiguration vorgeführt werden (inkl. Batterien, Verpflegung etc.). Mit den dabei gewonnenen Daten kann nötigenfalls das Gewichtsformblatt korrigiert werden.

Während des Wettbewerbes wird es stichprobenartige Gewichtskontrollen geben (vgl. SWO Absatz 5.4.1). 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 (vgl. SWO Absatz 5.4.1). Im Rahmen der technischen Kontrolle wird keine Wägung durchgeführt.

Das Tanken der Flugzeuge erfolgt **ausschließlich mit Kanistern** die von dem Teilnehmer mitgebracht werden müssen. Die Stellen der Wasseranschlüsse können dem Self-Briefing entnommen werden.

3.2.3 Kennzeichnung

Jedes Wettbewerbsflugzeug ist mit einem gut sichtbaren und lesbaren Wettbewerbskennzeichen mindestens rechts und links an der Seitenflosse zu kennzeichnen. Bei einer eventuellen Doppelbelegung der Kennzeichen hat ein beim DAeC registriertes Kennzeichen Vorrang. Die Wettbewerbsleitung kann das Anbringen des Wettbewerbskennzeichen am Anhänger, an Fahrzeugen sowie an Wohnwagen und Zelten der jeweiligen Mannschaft fordern.

3.3. OGN-Registrierung, Flarm und Live-Tracking

Verfolgungs- und Trackingsysteme können auf Verlangen des Ausrichters mitgeführt und dürfen nicht deaktiviert werden. Systeme und Verfahrensweisen werden vom jeweiligen Ausrichter definiert.

Der Ausrichter ist verpflichtet, dem Piloten entsprechende Datenschutzinformationen abzuverlangen (Anhang 1). Das OGN basierte Live-Tracking wird keine Zeitverzögerung aufweisen.

Der Teilnehmer muss im Rahmen der Anmeldung seine im Wettbewerb verwendete Flarm-ID dem Veranstalter mitteilen.

Das Flarm-Gerät ist während des Wettbewerbs wie folgt zu konfigurieren:

- Feste Flarm- (Werkseinstellung) oder ICAO-ID (Verwendung von wechselnden IDs ist verboten)
- Stealth-Flag: OFF (Werkseinstellung)
- Notrack-Flag: OFF (Werkseinstellung)
- Flugzeugtyp: Segelflugzeug

4. Dokumentation

Die Dokumentation der Wettbewerbsflüge erfolgt mit IGC-zugelassenen GNSS-Dokumentations-systemen (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 Auswerteserver (Soaring Spot) ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich. WLAN steht zur Verfügung. Die Abgabe von Loggern wird nicht akzeptiert.

5. Wettbewerbsraum und Luftraum

5.1. Wettbewerbsgebiet

Als Wettbewerbsgebiet gilt der in Deutschland liegende Luftraum auf den ICAO-Karten „Frankfurt“, „Hannover“ 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** in Lufträumen 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 Hirzenhain (EDFI).

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.

Jeder Teilnehmer muss täglich ein eigenes **F-Schleppseil** bereitstellen.

6.2. Start

Der **Ausklinkraum** wird im täglichen Briefing bekannt gegeben. Die **Ausklinkhöhe** beträgt in der Regel 1150 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 zugutekommt.

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“)** ist die Segelflugplatzrunde zu nutzen. Zur Landung sollten die ausgewiesenen Landefelder auf der Nordseite des Platzes genutzt werden (siehe Self-Briefing).

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 Hirzenhain 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 Hirzenhain (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 Lärmbelästigung 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 30 Minuten nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges der Klasse (unter Beachtung von SWO 7.3.9). Die Abflugfreigabe wird per Funk auf der Wettbewerbsfrequenz angekündigt und erteilt (Ankündigung 30, 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.

Die Wettbewerbsleitung kann die Option „maximale Abflughöhe“ und/oder „maximale Abfluggeschwindigkeit“ festlegen (vgl. SWO 7.3.6).

Eventuell wird die Option **Designated Start** (vgl. SWO 7.3.7 bzw. Sporting Code Section 3 Annex A Abschnitt 7.4.1) 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 (Soaring Spot) implementierten Verfahren gemäß SWO.

6.6. Zielkreis

Als Zielverfahren wird der **Zielkreis** eingesetzt. Der Zielkreis ist ein Kreis mit einem Radius von 5 km um den Mittelpunkt des Flugplatzes und einer Höhe von 850 m MSL (die Flugplatz-Bezugshöhe von Hirzenhain ist 520 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.: „Hirzenhain Wettbewerb, TP, 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.

In der Regel sollte der Landeanflug mit einfliegen in die Segelflugplatzrunde und dem Pflichtpunkt „Gegenanflug“ gestaltet werden. Bei zu großer Ankunftshöhe ist die Höhe im kontinuierlichen Sinkflug mit den Luftbremsen bis zum Gegenanflug ab zu bauen.

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 (Teerweg) erfolgen und so, dass landende Flugzeuge nicht behindert werden.

6.8. Wertung

Die Auswertung erfolgt mit der Software *Soaring Spot*. Die Punktwertung wird mit der in Soaring Spot verfügbare Implementierung des Verfahrens nach SWO erstellt. Nach der Landung müssen die Piloten ihre IGC-Dateien innerhalb von **45 Minuten** auf den Server von Soaring Spot hochladen.

Jeder Teilnehmer hat sich nach dem Upload davon zu überzeugen, dass eine Wertung auf der Basis des übermittelten IGC-Files erfolgt ist. Die Einspruchsfrist wird am letzten Wettbewerbstag auf 2 Stunden nach Veröffentlichung der inoffiziellen Wertung begrenzt. Der Protest ist schriftlich bei der Wettbewerbsleitung einzulegen. Am letzten Wertungstag endet die Frist für einen Protest nach einem Bescheid einer Beschwerde 2 Stunden vor der Siegerehrung. Mit dem Protest hat der Betroffene eine Einspruchsgebühr von 100 € zu entrichten.

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 eine Meldung per SMS oder WhatsApp. Die entsprechenden Telefonnummern sowie eine Textvorlage mit Angabe aller nötigen Informationen werden auf dem Aufgabenblatt vorgegeben.

Bei Landung außerhalb des Flugplatzes Hirzenhain **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 [Hirzenhain-Info]: **118.330 MHz**
(Start, Schlepp)

Wettbewerbsfrequenz [Hirzenhain-Wettbewerb]: **120.665 MHz**
(nach dem Ausklinken, Abflug, Sicherheitsfrequenz, Anflug, Landung)

8. Unterkunft und Verpflegung

Camping ist direkt am Flugplatz möglich. Toiletten und Duschen sind am Flugplatz vorhanden. W-LAN steht am Flugplatz begrenzt zu Verfügung. Alternativ kann auf Nachfrage eine Liste mit Ferienwohnungen, Hotels etc. zur Verfügung gestellt werden. An den Abenden des Bergfests und dem Abschussabend wird es ein warmes Abendessen geben. Am Morgen wird ein Brötchenservice angeboten. Im Bereich der Halle gibt es abends/nach den Landungen Getränke zu kaufen.

Anfragen organisatorischer Art dürfen gerne an den Ausrichter gerichtet werden unter hirzenhain@quali2019.daec-segelflug.de

9. Postanschrift während des Wettbewerbes

Segelflieger-Club Hirzenhain e.V.
Teilnehmerpost <Name des Piloten>
Im Boden 20
35713 Eschenburg

10. Gebühren

Die Campinggebühr beträgt 140 Euro (für drei Personen: Pilot und zwei Helfer). Der Preis für die F-Schlepps belaufen sich in der Clubklasse auf 40 Euro und in der Standardklasse 42 Euro, gegebenenfalls wird es eine Anpassung an den aktuellen Benzinpreis geben.

Die Gebühren werden am Ende vom Wettbewerb abgerechnet.

11. Haftung und Rechtsweg / Salvatorische Klausel

Der Teilnehmer erklärt mit der Abgabe der Meldung, 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, dass er mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens an dem vom Teilnehmer benutzten Flugzeug einverstanden ist. 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.

12. Wettbewerbsleitung

Wettbewerbsleiter: Tobias Nickel

Sportleiter: Jan-Frederic Müller

Meteorologe: Jan-Frederic Müller

Auswertung: Tim Schneider, Tobias Nickel, Jan-Frederic Müller

Jury: Werner Meuser, Jan Weiß, Enrique Levin

gez. Walter Eisele, Vorsitzender der Bundeskommission Segelflug

gez. Tobias Nickel, Wettbewerbsleiter

gez. Jan-Frederic Müller, Sportleiter

Von der Bundeskommission Segelflug genehmigt am 02.05.2019