

## **DEUTSCHE SEGELFLUGMEISTERSCHAFTEN der Junioren**

**auf dem Segelfluggelände Musbach**

### **AUSFÜHRUNGSBESTIMMUNGEN**

#### **1. Allgemeines**

Diese Ausführungsbestimmungen ergänzen die Ausschreibung des DAeC vom Februar 2010 für die Deutschen Junioren-Segelflugmeisterschaften 2010 in der Club- und Standard-Klasse.

Regelgrundlagen

- Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften des DAeC (SWO), aktuell gültige Ausgabe (SWO Ausgabe 2004-AN5 gültig ab 15.04.2009), einschließlich der von der SEKO zusätzlich beschlossenen Änderungen für die DSMJ 2010 (siehe 20.).

Weitere Ergänzungen und Änderungen soweit diese bis zum Wettbewerbsbeginn noch beschlossen werden sollten, werden den Teilnehmern spätestens beim Eröffnungsbriefing zur Kenntnis gebracht.

Auch sind die Auflagen der DFS, der Genehmigungsbehörde Regierungspräsidium Karlsruhe, sowie die Anweisungen im täglichen Briefing für die Teilnehmer verbindlich.

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

Alle Piloten verpflichten sich durch ihre Teilnahme zur sportlichen Fairness und zur größtmöglichen gegenseitigen Rücksichtnahme.

Der Flugsicherheit ist unter allen Umständen der höchstmögliche Vorrang einzuräumen.

#### **2. Zeitplan (MESZ)**

Anreise möglich ab	Sa	07.08.2010	ab 13:00 Uhr
Trainingsmöglichkeit ab	Mo	09.08.2010	
Technische Kontrolle	So	08.08.2010	13:00 – 18.00 Uhr
	Mo/Di	09./10.08.2010	09:00 -- 18:00 Uhr
Dokumentenkontrolle (vor dem 1. Start)	So	08.08.2010	13:00 – 18:00 Uhr
	Mo	09.08.2010	09:00 – 18:00 Uhr
Pflichttraining / Briefing	Di	10.08.2010	10:00 Uhr
Eröffnung	Di	10.08.2010	20:00 Uhr
Eröffnungsbriefing	Di	10.08.2010	20:30 Uhr
Wettbewerbsflüge / tägliches Briefing	ab Mi	11.08.2010	10:00 Uhr
	bis Fr	20.08.2010	
Abschlussfeier	Fr	20.08.2010	20:00 Uhr
Siegerehrung	Fr	20.08.2010	21:00 Uhr
Reservetag *	Sa	21.08.2010	

\* Wenn bis zum letzten Wettbewerbstag keine 4 gültigen Wertungstage geflogen wurden, wird am 21.08.2010 ein Wettbewerbstag angesetzt. Die Siegerehrung findet in diesem Fall am 21.08.2010 statt.

Pflichtveranstaltungen sind: Eröffnungsbriefing, Pflichttraining und Siegerehrung

### 3. Teilnahme

#### 3.1 Teilnehmer

Die Teilnehmer-Liste wird im Internet unter der Wettbewerbshomepage <http://dsmj2010.de> veröffentlicht.

#### 3.2 Teilnahmevoraussetzungen

Der Wettbewerbsleitung sind bei der Anmeldung das Vorhandensein und die Gültigkeit der folgenden Unterlagen nachzuweisen:

1. Zulassung des Segelflugzeuges
2. Lufttüchtigkeitszeugnis (ggf. einschl. VVZ)
3. Gültiger Nachprüfschein / ARC
4. Kopie des Wägeberichts; Verfahren Clubklasse siehe 3.3.1
5. Haftpflichtversicherungsnachweis in gesetzlicher Höhe (ohne Ausschluss Wettbewerbsflüge)
6. Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle
7. gültiger GPL inkl. F-Schlepp-Berechtigung  
(für den ordnungsgemäßen Nachweis der erforderlichen Startzahl ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich)
8. Gültiges Flugtauglichkeitszeugnis
9. Sprechfunkzeugnis

Bordbuch und Flugbuch sind mitzuführen. Auch für Bodenfunkstellen muss eine Genehmigung vorhanden sein.

Bei Flugzeugschlepp an der Schwerpunktkupplung ist der Nachweis für 5 Flugzeugschlepps in den letzten 6 Monaten zu erbringen.

Die Startberechtigung ist an das vollständige Vorhandensein der Unterlagen 1-9 gebunden.

#### 3.3. Segelflugzeuge

Die Flugzeuge müssen ausgerüstet sein mit:

1. Zugelassener Rettungsfallschirm
2. Funkgerät mit 720 Frequenzen
3. GNSS Flight-Recorder (Logger) mit IGC-Zulassung
4. akustisches Variometer

Bei der technischen Kontrolle ist das Flugzeug in der im Wettbewerb betriebenen Konfiguration vorzustellen.

##### 3.3.1. Clubklasse: siehe SWO 4.7 (Gewichtsregelung in der Clubklasse)

**Diese Regelung wird uneingeschränkt angewandt und alle Piloten sind aufgefordert, sich entsprechend darauf einzustellen.**

##### **Aus SWO 4.7 Gewichtsregelung in der Clubklasse**

Bis spätestens zum 24.07.2010 muss der Teilnehmer dem Ausrichter folgende Unterlagen zugesandt haben: -als Kopie (in Papierform)

**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.

Instrumente, die Blindflug ermöglichen, sind nach der SWO nicht erlaubt und müssen vor der Meisterschaft ausgebaut werden. Dies ist nach Gewichtsformblatt zu berücksichtigen.

Veränderungen am Flugzeug gegenüber der ursprünglichen Musterzulassung müssen in den amtlichen Unterlagen dokumentiert sein.

Vor dem Start und nach der Landung von einem Wettbewerbsflug werden in Stichproben technische Kontrollen durchgeführt.

### 3.3.2

#### **Standardklasse:**

Instrumente, die Blindflug ermöglichen, sind nach der SWO nicht erlaubt und müssen vor der Meisterschaft ausgebaut werden.

#### **Wasserballast:**

Die Flugzeuge dürfen auf dem Grid (Startaufstellung) bis zur „grid closing time“ betankt werden. Ein Ablassen von Wasserballast nach „grid closing time“ bis zum Start ist nicht zulässig. Ausnahmen nur nach Genehmigung durch den Sportleiter.

Vor dem Start werden in Stichproben Gewichtskontrollen durchgeführt.

Bei ungünstigen Platzverhältnissen (Wind, Beschaffenheit der Graspiste) kann die Wettbewerbsleitung das Startgewicht zusätzlich begrenzen bzw. jeglichen Wasserballast untersagen (Ausnahme Hecktank zur Trimmung)

### 3.3.3

#### **Allgemein**

Jedes Wettbewerbsflugzeug ist, entsprechend den Bestimmungen der SWO, mit einem gut erkennbaren Wettbewerbskennzeichen zu versehen. Bei einer eventuellen Doppelbelegung der Kennzeichen hat ein beim DAeC registriertes Kennzeichen Vorrang.

Das Wettbewerbskennzeichen ist auch am Segelflugzeughänger und am Zugfahrzeug, Wohnwagen, Wohnmobil bzw. Zelt anzubringen.

#### **Jeder Pilot muss ein Schleppseil bereithalten.**

Nach der Landung muss jedes Flugzeug (Pilot) bis zum Erreichen des endgültigen Abstellplatzes das Funkgerät mit entsprechender Lautstärke auf der im Briefing benannten Frequenz betriebsbereit haben, so dass der Pilot wegen technischer Kontrolle oder Sonstigem ansprechbar ist.

## 4. Beurkundung

Die Beurkundung der Wettbewerbsflüge wird gemäß der Ausschreibung des DAeC mit „GNSS-Flight-Recorder“-Systemen als Pflichtsystemen durchgeführt. Es sind nur GNSS-Systeme zu verwenden, welche eine IGC-Zulassung ([www.fai.org/gliding/gnss/](http://www.fai.org/gliding/gnss/)) besitzen.

Für die ordnungsgemäße Funktion seines GNSS-Systems ist jeder Pilot selbst verantwortlich. Dies gilt auch für das Laden des Wendepunkt-Kataloges, sowie für die Dokumentation des Wertungsfluges insgesamt. Als Backup-System zur GNSS Dokumentation können nur von der IGC zugelassene Systeme verwendet werden.

Das Aufzeichnungsintervall des Loggers muss auf 4 Sekunden eingestellt werden (Vorsicht dass bei einem neuen Wertungstag genügend Speicherplatz auf dem Logger zur Verfügung steht; insbesondere Volkslogger; Einstellung möglichst schon zuhause vornehmen )

Für das Downloaden des Fluges vom Logger und Hochladen der Wertungsflüge (IGC-files) auf den Server des Ausrichters ist jeder Teilnehmer selbst verantwortlich. Zum Hochladen stehen PC´s mit Kartenlesegeräten zur Verfügung.

Zur Vereinfachung des Datentransfers sind alte Flüge auf dem Flight Recorder zu löschen; ebenso sind zum Datentransfer verwendete SD-Karten oder USB-Sticks komplett leer zu machen. Wurde an einem Wettbewerbstag mehr als ein Flug durchgeführt so sind neben dem eigentlichen Wertungsflug der zur Wertung auf den Server geladen wird, auch der oder die weiteren Flüge eines Tages dem Auswertebüro unaufgefordert zur Verfügung zu stellen. Dies dient u.a. zur Überprüfung von Luftraumverletzungen (wenn z.B. vor dem eigentlichen Wettbewerbsflug nochmals gestartet wurde oder nach Rückschlepps). Flüge vom freien Training und Pflichttraining müssen genauso behandelt werden.

## 5. Wettbewerbsraum und Wendepunkte

### 5.1 Wettbewerbsraum

Der Wettbewerbsraum ist durch die ICAO-Karten „Stuttgart“ und „Frankfurt“ abgedeckt. Das Mitführen der entsprechenden ICAO-Karten bzw. Jeppesen VFR-Karten, Ausgabe 2010 ist Pflicht.

Die Luftraumstruktur des Wettbewerbsgebietes wird mit einer Datei auf Basis der in der aktuellen Wettbewerbsplanungskarte enthaltenen Angaben definiert und wird im Internet im Format „txt“ zur Verfügung gestellt. Diese Datei wird auch im Auswerterechner verwendet (SeeYou).

Luftraumverletzungen werden **ausschließlich** auf Basis dieser Datei festgestellt.

Als Luftraumverletzung zählt, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt des Flugrekorders vertikal oder horizontal in dem gesperrten Gebiet liegt. Die Toleranz beträgt sowohl bei lateralen, als auch bei vertikalen Luftraumverletzungen Null Meter. MSL-Höhen orientieren sich an der täglichen Bodenstarthöhe, FL-Höhen sind bezogen auf den Standarddruck 1.013,2 hPa (die barometrische Höhe des Flugrekorders kann von der Anzeige des Höhenmessers oder Segelflugrechners abweichen!).

Bei Luftraumverletzungen erfolgt beim ersten Fall die virtuelle Außenlandung am Punkt der Luftraumverletzung; beim 2. Fall Disqualifikation für den Wettbewerbstag, im weiteren Wiederholungsfall kann der Pilot vom Wettbewerb ausgeschlossen werden.

Bei vorsätzlicher Luftraumverletzung erfolgt generell Disqualifikation und Ausschluss vom Wettbewerb.

Diese Regelungen gilt für alle Flüge des Wettbewerbes (Start bis Landung bzw. virtuelle Landung). Luftraumverletzungen nach Beendigung eines Wettbewerbsfluges werden analog behandelt (z.B. nach Rückschlepp).

Luftraumverletzungen beim Training ab 09.08.2010 werden so behandelt, dass damit beim 1. Fall während des Wettbewerbes nicht die Wertung über virtuelle Außenlandung gilt sondern eine Luftraumverletzung sofort mit Disqualifikation des Wettbewerbstages belegt wird.

Wird das in der entsprechenden Datei definierte Wettbewerbsgebiet verlassen, so ist beim ersten Kreuzen der Grenze des Wettbewerbsgebiets der Wertungsflug beendet (virt. Außenlandung). Lufträume für deren Durchqueren eine Freigabe erforderlich ist, sind für den Wettbewerb gesperrt. Der Einflug in Lufträume, für die eine Freigabe erforderlich ist, dürfen nur zum Zwecke der Landung erfolgen.

In diesem Fall ist der Wettbewerbsflug beendet (virt. Außenlandung), wenn in den freigabepflichtigen Luftraum erstmalig eingeflogen wird. Wird ein derartiger Luftraum wieder verlassen, weil das Vorhaben zu landen aufgegeben wurde, so handelt es sich um eine Luftraumverletzung, welche wie oben beschrieben, behandelt wird.

#### 5.1.1 Grenze des Wettbewerbsflugplatzes (SWO 9.2.9)

Diese wird im Eröffnungsbriefing bekanntgegeben und ausgehängt.

## 6. Wertungsflüge

Folgende Tagesaufgaben können ausgeschrieben werden (siehe SWO, 7.2.1, 7.2.2)

- 6.1 Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (Bezeichnung lt. SWO: Racing, lt. Annex A: RT)
- 6.2 Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendegebieten  
Eine Mindestzeit wird vorgegeben.  
(Bezeichnung lt. SWO: SAA, lt. Annex A: AAT)

Aus Sicherheitsgründen wird für alle Flüge ca. 5km vor der Ziellinie ein Kontrollpunkt mit **Radius 500m** als Pflichtwendepunkt (Zylinder ohne „Schlüsseloch“) vorgeschrieben, so dass immer ein gerader Anflug auf die Ziellinie erfolgt.

## 7. Allgemeine Flug- und Sicherheitsregeln

Jeder Pilot sollte sich bereits vor dem 1. Trainingsflug mit den Lufträumen im Wettbewerbsgebiet vertraut machen, siehe dazu Selbstbriefing auf der Wettbewerbshomepage.

Insbesondere gilt dies für die Regelung der Segelflugspektoren um den Flughafen Stuttgart (<http://www.daec.de/se/sektoren.php>)

Ob bei Wettbewerbsflügen mögliche Höhenfreigaben von Segelflugspektoren genutzt werden dürfen oder nicht, wird im täglichen Briefing bekannt gegeben.

Die im Briefing bekannt gegebenen Flughöhen- und Gebietsbeschränkungen sind unbedingt einzuhalten.

Im Wettbewerbsgebiet gilt in Anlehnung an SWO 8.7, dass in der Thermik die Kreisrichtung geflogen wird, die das erste in diesem Aufwind befindliche Segelflugzeug inne hat. Fliegen mehrere Segelflugzeuge gleichzeitig in den Aufwind ein, so wird die Kreisrichtung durch das oberste Flugzeug bestimmt.

Die gleiche Kreisrichtung wird auch dann verlangt, wenn ausreichender vertikaler Abstand zwischen 2 Segelflugzeugen besteht, da ansonsten weitere hinzukommende Segelflugzeuge keine eindeutige Kreisrichtung haben. Das Einordnen in den Kreisflug muss von seitlich außen erfolgen. Im Umkreis von **25 km um das Segelfluggelände Musbach** sind alle Teilnehmer verpflichtet, auf der Wettbewerbsfrequenz ständig sende- und empfangsbereit zu sein.

Auch auf Strecke, wenn sich andere Segelflugzeuge des Wettbewerbs in räumlicher Nähe aufhalten und insbesondere bei Pulkbildung, ist der Funksprechverkehr auf der Wettbewerbsfrequenz durchzuführen.

## 8. Abflug und Anflugverfahren

### 8.1 Startaufstellung und Start

Die Startaufstellung ist vor dem Briefing durchzuführen und bis zur grid closing time abzuschließen, es sei denn, die Wettbewerbsleitung gibt eine andere Entscheidung bekannt.

Die Flugzeuge haben sich zu Startbeginn in der vorgegebenen Startreihe zu befinden. Ausnahmen kann die Wettbewerbsleitung nur bei begründeten Verzögerungen genehmigen.

Die Piloten haben zum Startbetrieb Helferinnen/Helfer bereitzustellen.

Der Start erfolgt generell in Richtung 17.

Die Startplätze werden für den ersten Wertungstag im Losverfahren ermittelt, danach in einer festen Folge gemäß SWO.

Der Start der Flugzeuge erfolgt nur im F-Schlepp, in der Regel auf 600 Meter GND. Der Ausklinkraum richtet sich nach den meteorologischen Bedingungen des jeweiligen Tages. Für motorisierte Segelflugzeuge die von der Möglichkeit der Motorbenutzung Gebrauch machen wollen, wird spätestens beim Eröffnungsbriefing ein Start-/Abflug-/Wiederstartverfahren vorgegeben.

### 8.2 Abflug

**GNSS-Abflugverfahren:** (siehe SWO 9.4.6.2) Der Abflug erfolgt über eine (virtuelle) Abfluglinie mit einer Länge von 10 km + 10 km = 20 km. In der Mitte der Abfluglinie befindet sich der Abflugpunkt

1 oder Abflugpunkt 2. Die Abfluglinien sind senkrecht zur ersten Teilstrecke angeordnet. Erfolgt der Abflug außerhalb der Abfluglinie, so ist der Abflug ungültig.  
Die Öffnungsdauer der Abfluglinie wird im Briefing bekannt gegeben.

Die Abflugfreigabe erfolgt in der Regel 20 Minuten nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges, Verschiebungen sind möglich. Die Abflugfreigabe wird auf der Wettbewerbsfrequenz gemäß SWO 9.4.1.2 angekündigt bzw. erteilt.

Die Freigabe der Abfluglinie ist durch einen Piloten zu bestätigen. Eine einmal angekündigte Abflugfreigabe kann verschoben werden.

Eine maximal zulässige Abflughöhe kann von der Wettbewerbsleitung festgelegt werden.

Eine Überschreitung wird gemäß SWO 10. bis max. 100m mit einem Punktabzug von einem Punkt pro Höhenmeter geahndet; höhere Abflüge sind ungültig.

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

Die Abflugzeiten müssen über die Mannschaftsteilnehmer bis 30 Min nach dem Abflug im Wettbewerbsbüro gemeldet werden.

### 8.3 Wendepunkte

Die vorgegebenen Wendepunkte der jeweiligen Tagesaufgabe werden mittels des GNSS-Systems beurkundet. Die korrekte Umrundung eines Wendepunktes erfolgt gemäß SWO 9.7.2.

Jeder Teilnehmer hat selbst sicherzustellen, dass eine korrekte Umrundung und deren Dokumentation erfolgt ist. Gerätespezifische Toleranzen sind zu berücksichtigen.

Die Liste der Wendepunkte wird in verschiedenen Logger-Dateiformaten auf der homepage zur Verfügung gestellt.

Ein Wendepunkt ist durch seine Wendepunktcoordinate definiert. Er gilt als umrundet, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt des Flugrekorders im Sektor liegt bzw. wenn die Verbindungslinie zweier aufeinander folgender Aufzeichnungspunkte den Sektor schneidet oder zumindest tangiert.

Es ist möglich, mittels virtueller Außenlandung eine Tagesaufgabe abzubrechen. Es gilt der streckenmäßig weiteste Punkt (nächster Punkt zum nächsten Wende-/Zielpunkt).

### 8.4 Zielanflug und Landung

Die Zielanflüge erfolgen generell in Richtung „35“.

Die Ziellinie ist der Asphalt-Querweg direkt vor der Schwelle der Landebahn 35.

Die Landung kann erfolgen:

-als Direktlandung nach Überflug der Ziellinie oder

-nach Überflug der Ziellinie in mind. 150m Höhe GND mit anschließender Platzrunde Ost.

Ein Einfädeln zur Landung hat unter besonderer Berücksichtigung von direkt anfliegenden Flugzeugen zu erfolgen.

Bei Direktlandung ist die Überfluggeschwindigkeit der Ziellinie auf 220km/h (Loggerspeed) begrenzt (Zusätzlich zu SWO 10.2 Strafpunkteregelung kommt hinzu: Überschreitung einer Geschwindigkeitsbegrenzung 1Punkt pro km/h).

Beim Mitführen von Wasserballast (Std.-Klasse) ist das Wasser rechtzeitig vollständig abzulassen so dass sich bei Überflug der Ziellinie kein Wasser mehr in den Tanks befindet.

Zum Landen stehen eine linke („35 links“) und eine rechte („35 rechts“) je 30m breite Landebahn zur Verfügung. Zur Handhabung sind die Angaben im Briefing und Information der Flugleitung zu beachten.

Als letzte Wende wird generell der Kontrollpunkt mit Radius 500m im Süden des Platzes festgelegt. Spektakuläres seitliches Überholen, Unterfliegen oder Überfliegen auf dem Zielanflug insbesondere ab dem Kontrollpunkt wird als gefährliches Fliegen eingestuft und mit Strafpunkten (SWO 10.2.3) belegt.

Ca. 500m südl. der Ziellinie befindet sich die Kreisverbindungsstr. K4737 .die ca. 20 m tiefer als die Ziellinie liegt. Zum Überfliegen ist eine Mindesthöhe von 20m einzuhalten; als Referenzhöhe dazu dient der Wald im Bereich dieser Straße.

Ab dem Kontrollpunkt muss der Zielflug mit einem kontinuierlichen Gleitpfad auf die Ziellinie erfolgen. Ein Unterfliegen dieses Gleitpfades mit erhöhter Fahrt und nachfolgendem Hochziehen zum Überfliegen des Waldes oder konturnahes Fliegen entlang des zur Ziellinie ansteigenden Geländes mit hoher Fahrt wird nicht akzeptiert und mit Strafpunkten belegt (SWO 10.2.2).

10 km vor der Ziellinie ruft der Pilot die Ziellinie auf der Wettbewerbsfrequenz mit der Angabe des WK und der Entfernung zum Ziel (z.B.: „**Musbach-Wettbewerb „AB“ 10 Kilometer**“). Die Ziellinie bestätigt mit: („AB verstanden“).

Direktlandung wird grundsätzlich angenommen. Plant der Pilot einen Überflug in größer/gleich 150m GND, ist dies mit der Anflugmeldung der Ziellinie ausdrücklich mitzuteilen.

Solange die Landebahn frei ist, wird immer eine lange Landung bis zum Ende der Bahn gefordert, um genügend Platz für nachfolgende Flugzeuge zu lassen.

### 8.5 Hochladen des IGC-files

Nach der Landung am Ziel oder nach der Rückkehr von einer Außenlandung sind die Piloten verpflichtet, ihre IGC-Files über die bereitgestellten PC's auf den Server hochzuladen.

Dies muss so schnell wie möglich erfolgen; bei Landung auf dem Segelfluggelände Musbach **spätestens 30 Minuten nach der Landung; bei Rückkehr von einer Aussenlandung umgehend !**

### 8.6 Verfahren bei Außenlandungen

Nach einer Außenlandung muss die **schriftliche** Landemeldung vor der Abfahrt zum Rückholen von der Helfermannschaft an das Wettbewerbsbüro übermittelt werden (Landemeldung auch wenn zurückgeschleppt wird). Formulare für die Durchgabe der Außenlandemeldung werden zur Verfügung gestellt. Bei der Landung auf einem Flugplatz genügt die Angabe des Landeflugplatzes und der Landezeit (aber ebenfalls als schriftliche Landemeldung an das Wettbewerbsbüro). Bei der Landung auf einem Acker/Feld müssen die GPS-Koordinaten des Landepunktes durchgegeben werden. In jedem Fall muss die Zahl der erreichten Wenden angegeben werden.

### 8.7 Hinweise für die Rückholmannschaft

Alle Angaben müssen auf dem mitgeführten und ebenso bei der Rückholmannschaft verfügbaren Lande-Meldungsformular von der Rückholmannschaft vor der Abfahrt zur Rückholung an das Wettbewerbsbüro übermittelt werden. **Dies ist ausnahmslos so zu handhaben, um am Ende eines Wettbewerbstages einen Überblick über den Verbleib der Wettbewerbspiloten zu haben, und um ggf. Such- und Rettungsmaßnahmen einleiten zu können.**

## 9. Wertung

Die für die Wertung maßgeblichen Formeln entsprechend Wettbewerbsordnung des DAeC (SWO), Ausgabe 2004- AN5. (einschließlich Änderungen siehe unter Abs. 20)

Die Auswertung der Wettbewerbsflüge erfolgt mit der Auswertesoftware „SeeYou“ aktuellste Version.

## 10. Funkfrequenzen

**Platzfrequenz** Start (Schlepp), **130,125 MHz**

**Wettbewerbsfrequenz** nach dem Ausklinken, Abflug, Zielflug, Landung

**(Sicherheitsfrequenz mit Rufname „Musbach-Wettbewerb“), wird noch bekanntgegeben.**

## 11. Doping.

Gemäß den Rahmenrichtlinien zu Bekämpfung des Dopings (DSB), der Satzung des DAeC und der Segelflug-Wettbewerbsordnung, in den jeweils letztgültigen Fassungen ist Doping untersagt. Es gilt die Liste der verbotenen Substanzen und Methoden (WADA-Liste) in aktueller Fassung vom Datum 01.01. 2010.

Die Teilnehmer haben für Dopingkontrollen zur Verfügung zu stehen.

Bei festgestelltem Doping wird der Teilnehmer von der Meisterschaft ausgeschlossen. Weitergehende Maßnahmen bleiben vorbehalten.

Weiterführende Informationen sind auf den Internetseiten der Nationalen Anti Doping Agentur Deutschland erhältlich:

<http://www.nada-bonn.de> und unter der homepage des DAeC unter <http://www.daec.de/sport/antidoping.php/index.htm>

hilfreich: Beispielliste zulässiger Medikamente:

[http://www.nada-bonn.de/fileadmin/user\\_upload/nada/Downloads/Listen/Beispielliste\\_\\_2010\\_-\\_23.4.10.pdf](http://www.nada-bonn.de/fileadmin/user_upload/nada/Downloads/Listen/Beispielliste__2010_-_23.4.10.pdf)

## **12. Fluggelände, Segelflughänger, Fahrzeuge**

Das Fluggelände darf **nicht** mit privaten Fahrzeugen befahren werden. Von den Hängern aus müssen die Flugzeuge von Hand zur nahegelegenen Startaufstellung geschoben werden (Mannschaftshelfer!). Ebenso nach der Landung zum nahegelegenen Anhänger. Sollte es nach der Landung längere Strecken auf dem Fluggelände zu bewältigen geben, wird der Ausrichter mit Zugfahrzeugen behilflich sein.

Das Betanken der Standardklasse Flugzeuge kann bei den Hängern oder auf dem Grid erfolgen. Entsprechende Kanister und Transportmöglichkeiten sind mitzubringen. Die Wasserschläuche können **nicht** bis ganz zu den Hängern oder bis auf das Grid verlegt werden.

Die Anhänger werden auf dem dafür vorgesehenen Bereich abgestellt. Die Zufahrtswege sind bis zur Flugzeughalle frei. Alle gesperrten und nur für „Land- und Forstwirtschaft“ freigegebenen Wege dürfen nicht befahren werden. Ausnahme ist nur die Straße, die zum Hängerabstellplatz führt. Sollte es Piloten geben, die Ihre Segelflugzeuge über Nacht aufgebaut stehen lassen wollen, so ist dies beim Einchecken mitzuteilen, damit Platz dafür reserviert werden kann.

## **13. Unterkunft, Verpflegung, Geldautomat**

### **13.1 Unterkunft**

Die Teilnehmer/in sorgt selbst für seine Mannschaft und sich für Unterkunft. Der Ausrichter stellt am Flugplatz ausreichende Zelt-, Wohnwagen- und Wohnmobil-Stellplätze zur Verfügung.

Falls die Teilnehmer/in eine andere Unterkunft wählen, ist diese der Wettbewerbsleitung bei der Anmeldung mit Anschrift und Telefon zu nennen.

Jeder Wohnmobil- und Wohnwagenbesitzer muss das Schmutzwasser in Behältern auffangen und über die Kläranlage entsorgen. Info dazu vom Wettbewerbsbüro vor Ort.

Der Campingplatz darf nur bei An- und Abreise befahren werden. Ansonsten müssen motorisierte Fahrzeuge grundsätzlich auf den dafür bereitgestellten Parkplätzen außerhalb des Campingplatzes abgestellt werden.

#### **13.1.1 allg. Hinweis zu Camping:**

Bei Regenwetter wird das Gelände wegen des Untergrundes schnell weich und trocknet dann nur langsam. Der Ausrichter hat daher die Benutzung und das Befahren bzw. nicht Befahren des Geländes (Campinggelände und Fluggelände) stark reglementiert. Aufgrund der kurzen Wege ist dies aber völlig unproblematisch.

Fürs Camping wird daher darauf hingewiesen, wegen dem eher weichen Untergrund, angemessene Ausrüstung mitzubringen.

### **13.2 Verpflegung**

Der Ausrichter bietet ein Angebot an Getränken und warmen Mahlzeiten in begrenztem Umfang, sowie einen Frühstücks-Brötchen-Dienst an.

### **13.3**

Der nächste Geldautomat einer Volksbank liegt 800m entfernt.

## **14. Telefon / Post während Wettbewerb**

Wettbewerbsleitung Telefon

07443 – 8500

E-Mail  
Internet (homepage):

axel@jwgc11.de  
<http://www.dsmj2010.de/>

**Postanschrift während der Meisterschaft:**

Segelflugplatz Musbach  
Deutsche Segelflugmeisterschaft Junioren  
„Name des Teilnehmers“  
Am Tannenbühl 1  
72250 Freudenstadt-Musbach

**15. Gebühren**

pro Flugzeugschlepp auf 600 m GND	Euro 37,00
Campinggebühren: pauschal pro Mannschaft:	Euro 130,00

Die Anmeldung für den Zeltplatz, Wohnwagen-, Wohnmobil-Stellplatz muss mit Hilfe des bereitgestellten Formulars auf der homepage bis zum 24.07.2010 erfolgen.

Wegen Planung des Campingplatzes muss dabei außerdem mitgeteilt werden, ob Zelt, Wohnwagen oder Wohnmobil verwendet wird. Bei Verwendung von Wohnmobil sollte mitgeteilt werden ob dieses für Rückholfahrten verwendet werden soll. Weiterhin ist der Termin der voraussichtlichen Anreise anzugeben.

Diese Mitteilungen bitte per Formular an Mailadresse: axel@jwgc11.de oder Fliegergruppe Freudenstadt, PF 469, 72234 Freudenstadt.

Die Campinggebühren dafür müssen ebenfalls bis zum 24.07.2010 auf das Konto des Ausrichters

Fliegergruppe Freudenstadt e.V.  
Konto-Nr.: 1606000  
Volksbank Freudenstadt  
BLZ: 64291010

Kennwort: Camp. DSMJ 2010 + Name.

überwiesen werden.

Abrechnung für F-Schlepps erfolgt am Ende des Wettbewerbes. Entweder in Bar oder per Abbuchungsermächtigung.

**16. Haftung und Rechtsweg**

Der Teilnehmer / verantwortliche Luftfahrzeugführer erklärt mit der Abgabe der Meldung, dass er – außer in Fällen von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit – auf alle Schadensersatzansprüche gegenüber dem Veranstalter und dem Ausrichter sowie deren Organen 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 Vorschriften der Ausschreibung und der Ausführungsbestimmungen in allen Punkten anerkennt. Soweit der Teilnehmer mit einem in fremdem Eigentum stehenden Flugzeug am Wettbewerb teilnimmt, erklärt der Eigentümer des Flugzeuges, dass er mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens an seinem Flugzeug einverstanden ist. Bei Minderjährigen ist die Unterschrift des gesetzlichen Vertreters erforderlich.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

**17. Beschwerden und Einsprüche**

Die Einspruchsfrist für den letzten Wettbewerbstag endet um 19:00 Uhr, jedoch mindestens 1 Stunde nach Veröffentlichung der inoffiziellen Wertung, wenn nicht anderes am Tagesbriefing angegeben wird.

## 18. Wettbewerbsleitung

Wettbewerbsleiter:	Axel Reich
Sportleiter:	Christof Geissler
Meteorologe:	Bernd Fischer
Auswertung:	Martin Haug
Presse:	Lothar Schwark
Finanzen:	Armin Baur
Jury:	Fred Gai, Holger Back, Michael Schlaich

Adresse für Fragen zum Wettbewerb und Organisation:

*vor dem Wettbewerb bis 12.08.05*

Tel: d 07441 / 1312, p 07441 / 1383

Fax: 07441 / 8596

*während des Wettbewerbes ab 08.08.10*

Tel: 07443 / 8500

Mobil: 0177 - 7454550

email: axel@jwgc11.de

## 19. Sonstiges

### 19.1 Außenlandekatalog Schwarzwald

Zur Vorbereitung auf den Wettbewerb im Schwarzwald wird ein Außenlandekatalog ausschließlich im Download ab Anfang August auf der Homepage zur Verfügung gestellt;

Sprache: Englisch

Darin werden Außenlandemöglichkeiten in Nord-Mittel-und Südschwarzwald systematisch dargestellt.

### 19.2 Internetzugang

Für Internetzugang stellt der Ausrichter 2 Desktop-PC's zur Verfügung.

Aufgrund der Leitungs-Infrastruktur kann kein WLAN zur Verfügung gestellt werden.

Zusätzlich steht D1 und D2 UMTS Funknetz zur Verfügung. Wie schnell diese Verbindung ist und wie stark sie belastet werden kann, wird die Praxis zeigen.

## 20. Zusätzliche Änderungen der SEKO zur SWO, Ausgabe 2004-AN5 für die DSMJ 2010

Da die DSMJ 2010 zugleich „Trainings“-Wettbewerb (Vor-WM) für die Junioren-WM im nächsten Jahr in Musbach ist und somit eine größere Anzahl ausländischer Gäste daran teilnehmen wird, sollen die nachfolgenden, für die SWO 2011 vorgesehenen Änderungen bereits für diese DSMJ angewandt werden da damit die bisherigen Abweichungen der deutschen SWO an die Regelungen des internationalen Annex A angeglichen werden und somit für die Gäste in diesen Punkten kein Umdenken erforderlich ist. Die wesentlichen Änderungen in den Auszügen aus der SWO sind (gelb) hinterlegt.

**Betrifft****SWO 5.5 Status der Wertungen**

**Vorläufige** Wertung (bisher inoffizielle Wertung)  
Wertung vor Kontrolle Flugdaten (optional)

**Inoffizielle** Wertung (bisher 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.

**SWO 7.3 Wertungsdistanz bei Aufgaben mit festgelegten Wendengebieten (AAT):**

a. Wenn der Teilnehmer ordnungsgemäß die Ziellinie überquert, nachdem er alle Wendengebiete in der korrekten Reihenfolge durchflogen hat, ist seine Wertungsdistanz die Distanz **vom Mittelpunkt der Abfluglinie** über alle Wendengebiete hinweg zur Ziellinie.

b. Bei einer Außenlandung gilt als Wertungsdistanz die Distanz **vom Mittelpunkt der Abfluglinie** 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)

**SWO 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 (nicht Abflug!) eine Mindestdistanz von 100 km erzielen (**nach** Anwendung eines eventuellen Handicaps).

**21. Weiteres zur Vorbereitung der Meisterschaft****21.1. Loggerfiles:**

Jeder Pilot muss bis zum 24.07.2010 per E-Mail je einen Loggerfile seines Erst- und Zweitloggers an die Wettbewerbsleitung schicken.

Angabe von Name, Klasse, Wettbewerbskennzeichen und Loggertyp an: **axel@jwgc11.de**

**22.2. Handynummern**

Jeder Pilot muss bis zum 24.07.2010 per E-Mail seine Handynummer an die Wettbewerbsleitung schicken, um von Beginn des Aufenthaltes an in Musbach effizient mit Informationen versorgt werden zu können.

Angabe von Name, Klasse, Wettbewerbskennzeichen, Handynummer an: **axel@jwgc11.de**

Freudenstadt, im Juni 2010

Meike Müller

Vorsitzende der Bundeskommission Segelflug des DaeC

Axel Reich  
Wettbewerbsleiter

Christof Geissler  
Sportleiter

Von der Segelflugkommission genehmigt am 08.07.2010