



Ausführungsbestimmungen

Der 44. Internationale **HAHNWEIDE - Segelflugwettbewerb** wird von der Fliegergruppe Wolf Hirth e.V. auf dem Sonderlandeplatz HAHNWEIDE bei Kirchheim/Teck in der Zeit vom 07. Mai bis 15. Mai 2010 ausgerichtet.

Termine

3. bis 7. Mai 2010	Trainingsmöglichkeit	
7. Mai 2010	16:00 – 19:30 Uhr	Anmeldung
	20:00 Uhr	Eröffnungsbriefing
8. bis 15. Mai 2010	08:30 Uhr 10:00 Uhr	Startaufbau Briefing Wertungsflüge
15. Mai 2010	20:00 Uhr	Siegerehrung Abschlussabend

Wettbewerbsleitung

Organisation: Rita Heimann, Anna Lässig, Tilo Holighaus, Richard Aldous
 Wettbewerbsleiter: Reinhard Diez
 Sportleiter: Marc Puskeiler
 Meteorologe: Dr. rer. nat. Karl Josef Dahlem (genannt „Jupp“)
 Presse: Rainer Rauch
 Auswertung: Felix Ruof, Thomas Schmid
 Abrechnung: Ute Schmidt
 Jury: Conny Schaich, Walter Eisele, Eberhard Laur

Teilnahme-Voraussetzungen

Die Teilnehmer haben während des Wettbewerbs folgende Nachweise zu erbringen:

- gültiges Medical Klasse II
- gültiger Luftfahrerschein mit aktueller F-Schlepp- bzw. Eigenstart-Berechtigung
- gültiges Sprechfunkzeugnis

Außerdem erkennen die Teilnehmer an:

- eventuell beim Eröffnungsbriefing bekannt gegebene Änderungen und Ergänzungen
- die Veröffentlichung der Wettbewerbsergebnisse, der Flugwegaufzeichnungen und der Teilnehmerportraits

Für das Segelflugzeug sind nachzuweisen:

- gültige Zulassung (Lufttüchtigkeitszeugnis, Eintragungsschein),
- ARC (Airworthiness Review Certificate)
- Haftpflichtversicherung,
- Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle (720 Kanäle)
- Nachprüfschein und Packnachweis für den Fallschirm
- ein IGC zugelassenes GNSS–Dokumentationssystem zur Aufzeichnung von Flugweg und Höhe und zum Nachweis der Benutzung der für den Wettbewerb zugelassenen Lufträume.
- nach gültiger Wettbewerbsordnung angebrachtes Wettbewerbskennzeichen.
- Variometer mit akustischer Signalgebung

Bordbuch und Flugbuch sind während der Wettbewerbsflüge mitzuführen und können auf Verlangen kontrolliert werden. Für Bodenfunkstellen muss bei Benutzung eine Genehmigung vorliegen.

Für alle Flugzeuge ist ein FLARM – Kollisionswarngerät erwünscht!

Wettbewerbsraum und Karten

Der Wettbewerbsraum wird durch die ICAO-Karten Stuttgart NO47/6, München NO47/10, Frankfurt NO49/9 and Nürnberg NO49/10 abgedeckt.

Regelgrundlage

Der Wettbewerb wird ausgetragen gemäß der **Segelflug-Wettbewerbsordnung (SWO)** des DAeC **Ausgabe 2004-AN6 in der gültigen Fassung** sowie den vorliegenden Ausführungsbestimmungen der Fliegergruppe Wolf Hirth. Ergänzend gelten die Ausführungen des **Sporting Code, Sektion 3, Klasse D and DM, der FAI Ausgabe 1999-AL8**. Eventuelle Abweichungen aus neueren Ausgaben der genannten Regelwerke sowie ergänzende Bestimmungen und Maßnahmen werden im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben und gemäß Wettbewerbsordnung als Ergänzungsblatt ausgeteilt.

Gemäß der Wettbewerbsordnung ist außerdem ein Sicherheitskomitee zu benennen. Beim Hahnweidewettbewerb wird dieses Komitee automatisch aus den gewählten Klassensprechern gebildet.

Regional bedingte Abweichungen von der Deutschen Wettbewerbsordnung sind in den vorliegenden Ausführungsbestimmungen niedergelegt. Die Auflagen der Deutschen Flugsicherung in Verbindung mit der Wettbewerbsplanungskarte, die Auflagen der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Stuttgart) und die für den Sonderlandeplatz Hahnweide bestehenden Regelungen sowie die Bekanntmachungen des täglichen Briefings

sind zu beachten. Die Wettbewerbsleitung behält sich vor, beim Eröffnungsbriefing ergänzende Bestimmungen und Maßnahmen insbesondere zur Vermeidung von Pulkbildung und sonstiger wettbewerbsspezifischer Gefährdungspotenziale bekannt zugeben.

Integrationsregeln

Alle Segelflugzeuge und motorisierten Segelflugzeuge fliegen in den Grenzen ihrer amtlichen Verkehrszulassung, das heißt nach Flughandbuch und Betriebsanweisung. Dies gilt insbesondere für das maximale Abfluggewicht nach Betriebshandbuch und die in Artikel 3.1 WBO festgelegten Obergrenzen der einzelnen Klassen. Außerdem können in Ausnahmefällen Gewichtsbeschränkungen erlassen werden, wenn es die Platzverhältnisse erfordern. Nach einer virtuellen Außenlandung können die motorisierten Segelflugzeuge den Motor zum Heimflug verwenden. Ebenso ist der Rückschlepp der Segelflugzeuge von Flugplätzen mit Schleppmöglichkeit erlaubt. Piloten, die die Aufgabe abgebrochen haben oder von einem Rückschlepp kommen müssen dies beim Zielüberflug melden und in der Landemeldung unbedingt angeben.

Beim Eigenstart und beim Testlauf des Motors von Segelflugzeugen ohne Eigenstartfähigkeit dürfen die jeweiligen für den Wettbewerbstag geltenden maximalen Schlepphöhen sowie die festgelegten Schlepp-/Ausklinkräume nicht überschritten werden. Die Schlepphöhen und die Schleppräume werden in den Tagesaufgaben bekannt gegeben.

Wettbewerbskennzeichen

Jedes Wettbewerbsflugzeug ist **mit einem gut erkennbaren Wettbewerbskennzeichen** am Seitenleitwerk und auf der Unterseite zu versehen. Bei einer eventuellen Doppelbelegung hat ein beim DAeC registriertes Kennzeichen Vorrang.

Das Wettbewerbskennzeichen ist auch am Segelflugzeughänger und am Zugfahrzeug anzubringen.

Wertung

Die Wertungspunkte werden in Anlehnung an die deutsche Wettbewerbsordnung nach der internationalen Formel Sporting Code Annex A (siehe weiter unten) errechnet. Die Wertung in der 15m-Klasse erfolgt unter Berücksichtigung der vom DAeC veröffentlichten IGC-Indexliste.

Flugbeschränkungsgebiete

Der Einflug in Flugbeschränkungsgebiete ist verboten und wird entsprechend Artikel 10.2.5 WBO bestraft. Wegen der besonderen Brisanz im Bereich des Flughafens Stuttgart wird auf den entsprechenden Absatz besonders hingewiesen:

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

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

Bei den übrigen Höhenbeschränkungen (z.B. Abflughöhe) wird eine Toleranzzone von 100m eingeräumt, in der die Strafpunkteregelung gemäß nachfolgendem Abschnitt gilt.

Regelwidrigkeiten

Strafpunkte werden gemäß Artikel 10 WBO in folgender Höhe vergeben:

- Bei Überschreitung einer vorher im Briefing festgelegten maximal zulässigen Flughöhe: 1 Punkt pro überschrittenen Meter, 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: 1 Punkt pro überschrittenen Meter, bei Überschreitung um mehr als 100 Meter wird der Flug mit 0 Punkten bewertet. Ein vorheriger gültiger Abflug wird berücksichtigt.
- Bei Überschreiten der Flügelspannweite in Standard-, 15 m-, 18 m- und Doppelsitzer-Klasse: 1 Strafpunkt pro Wertungsflug und pro angefangenem cm .
- Bei Gewichtüberschreitung: 2 Strafpunkte pro Wertungstag und kg Übergewicht.

Regional bedingt wird die Strafpunkteregelung um folgende Regelung ergänzt:

- Bei Überfliegen der Startlinie mit mehr als 150 km/h über Grund: 1 Strafpunkt pro 1 km/h Grundgeschwindigkeitsüberschreitung.

Außerdem kann die Wettbewerbsleitung weitere Verstöße gegen die Wettbewerbsordnung und gegen die Flugsicherheit ahnden, wobei der Strafpunktekatalog des *Sporting Code Annex A, Abschnitt 8.9* als Anhaltspunkt dient:

- Gefährliches Fliegen und Nichteinhalten von Sicherheitsbestimmungen: mindestens 50 Strafpunkte und maximal Disqualifikation für den Tag
- 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: bis zu 50 Strafpunkte.
- Behinderung des Startbetriebes, fehlende Meldungen oder zu späte Abgabe der Flugdokumentation: bis zu 50 Strafpunkte.
- Ausschluss bzw. Disqualifikation von einem oder mehreren Wertungstagen z.B. bei mehrfachem oder gravierendem Einflug in Flugbeschränkungsgebiete, Gefährdung der Sicherheit des Luftverkehrs usw..
- Verweis bei Nichteinhaltung der Anweisungen der Wettbewerbs-/Sportleitung.

Beschwerde / Einspruch

Die Verfahren und Regelungen für Beschwerden und Einsprüche werden nach Artikel 10.3 und 10.4 WBO abgehandelt. Gemäß 10.5 WBO sind jedoch Beschwerden oder Einsprüche gegen vorab bekannte Regeln (z.B. die Wettbewerbsordnung) nicht zulässig.

Mit dem Einspruch hat der Betroffene abweichend von der WBO eine Einspruchsgebühr **in Höhe von € 100.-** einzuzahlen.

Sie wird zurückgezahlt, wenn der Einspruch als begründet von der Jury angenommen wird. Die Entscheidung über einen Einspruch trifft die Jury innerhalb von 24 Stunden.

Alle genannten Fristen sind **am letzten Wettbewerbstag eingeschränkt und verfallen um 24 Uhr des letzten Tages.**

Funk

Der Funksprechverkehr ist **vornehmlich** auf der von der Wettbewerbsleitung festgelegten **Wettbewerbsfrequenz** (Sicherheitsfrequenz) durchzuführen, insbesondere wenn sich andere Segelflugzeuge des Wettbewerbs in räumlicher Nähe aufhalten. **Innerhalb der Segelflugsektoren Hahnweide, Alb Nord, Alb Ost und Alb Süd sowie vor dem An- und Abflug muss jeder Pilot auf dieser Frequenz hörbereit sein.** Änderungen der Höhenfreigabe in den Segelflugsektoren werden über diese Frequenz bekannt gegeben. Anweisungen der Wettbewerbsleitung, die vor Öffnung der Abfluglinie einer Klasse per Funk durchgegeben werden und vom Pilotensprecher oder einem Stellvertreter bestätigt wurden, **sind verbindlich.** Andere für den Segelflug zugelassene Frequenzen dürfen nur kurzzeitig benutzt werden, wenn eine Flugsicherheitsmeldung unerlässlich ist oder kurze Informationen mit anderen Wettbewerbsteilnehmern ausgetauscht werden. Ausdrücklich untersagt ist der Austausch von taktischen Informationen mit Piloten, die nicht am Wettbewerbsgeschehen teilnehmen.

Frequenzen

Wettbewerbs-/Sicherheitsfrequenz	130,000 MHz
Hahnweide-Info / Schleppfrequenz	123,250 MHz
Rückholer	123,400 MHz
Bord-Bord	122,550 MHz
Stuttgart-Turm	119,050 MHz.
Segelflug-ATIS Stuttgart	119,325 MHz
Stuttgart ATIS	126,125 MHz
Langen Information	128,950 MHz

Änderungen und Erweiterungen vorbehalten

Flugaufgaben

Gemäß 7.1 WBO werden vornehmlich Geschwindigkeitsaufgaben mit festgelegten Wendepunkten ausgeschrieben. Bei Distanzaufgaben wird gemäß 7.4 WBO ein Außenlandemalus von 20 % vergeben.

Flugregeln

Für alle Wettbewerbsflüge gelten die gesetzlichen und behördlichen Bestimmungen. Wolkenflüge, auch mit Freigabe der DFS, sind verboten. Die im Briefing bekannt gegebenen Flughöhen und Gebietsbeschränkungen sind unbedingt einzuhalten. Jede Pilotin/jeder Pilot sollte sich vorab mit der Regelung des Luftraums im Raum Stuttgart vertraut machen. Insbesondere sollten auch die Koordinaten der für den Wettbewerb gültigen Luftraumbeschränkungsgebiete rechtzeitig in die Navigationsgeräte eingegeben werden.

Im Wettbewerbsgebiet gilt in Anlehnung an Artikel 8.7 WBO die Regel, dass in der Thermik **die Kreisrichtung** geflogen wird, die **das erste** in diesem Aufwind befindliches Segelflugzeug innehatte. Fliegen mehrere Segelflugzeuge gleichzeitig in den Aufwind ein, so wird die Kreisrichtung durch das obere Flugzeug bestimmt. Die gleiche Kreisrichtung wird auch dann verlangt, wenn ausreichender vertikaler Abstand zwischen zwei Segelflugzeugen besteht, da ansonsten weitere hinzukommende Segelflugzeuge keine eindeutige Kreisrichtung erkennen könnten. Das Einordnen in den Kreisflug muss **von seitlich außen** erfolgen.

Beurkundungssysteme

In allen Klassen sind nur IGC zugelassene GNSS-Dokumentationssysteme als Primärsystem zulässig. Die IGC Zulassung muss bis zu Beginn des Wettbewerbs erteilt worden sein. Bei Motorseglern mit betriebsbereitem Triebwerk sind zugelassene Systeme zu verwenden, die den Motorlauf dokumentieren.

Als Zweitsysteme dürfen auch sowohl von der Segelflugkommission des DAeC zugelassene Zweitsysteme (Backup-Systeme) als auch nicht IGC zugelassene Flugdatenaufzeichnungsgeräte wie Flarm benutzt werden, sofern sie die Möglichkeit unterstützen, die **barometrische Höhe und bei Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb den Motorlauf** aufzuzeichnen.

Die Logger des Primärsystems sind so einzustellen, dass die Flugdaten in "4 Sekunden Intervallen" oder kürzer aufgezeichnet werden. **Die Loggerdatei muss auf einem Datenträger (USB-Stick, Memory-Stick, SD-, CF- oder MMC-Karte) bei der Auswertung abgegeben werden.** Die den Flug dokumentierende Datei muss als IGC-file mit Security-Key auf dem Datenträger vorliegen. Alle Originaldateien eines Flugtages sind bis zum Briefing des Folgetages auf dem Logger verfügbar zu halten.

Start und Abflug

Reine Segelflugzeuge werden zu Wettbewerbsflügen im Flugzeugschlepp gestartet. Sie werden in den Warteraum über dem Talwald südlich der Hahnweide im Normalfall auf 950m MSL geschleppt. Die Pilotinnen/Piloten haben zum Startbetrieb Helferinnen/Helfer bereit zu stellen. Eigenstartfähige Segelflugzeuge - Genehmigung des BWLV als Platzhalter und des Regierungspräsidiums vorausgesetzt - dürfen in allen Klassen mit eigener Kraft starten, sofern der Motorlauf und die Höhe dokumentiert werden können. Die für Segelflugzeuge festgelegte Schlepphöhe darf **im Kraftflug - auch nicht vorübergehend - überschritten werden.** Der Verzicht auf Eigenstart muss rechtzeitig bekannt gegeben werden. Wenn im Eigenstart gestartet wird, muss ebenfalls die Schlepproute eingehalten werden.

Die Betriebsbereitschaft des Motors von Segelflugzeugen mit Hilfsmotor (Turbo) **muss** vor dem Abflug ausreichend dokumentiert werden. Dies erfolgt durch einen **kurzen Probelauf des Motors** nach dem Ausklinken (ca. 1 Minute im Ausklinkraum unterhalb der maximal zugelassenen Schlepphöhe).

In Anlehnung an 9.2.9 SWO schließen **Außenlandungen außerhalb der Grenzen des Wettbewerbsflugplatzes** einen weiteren Start am Wettbewerbstag aus.

Ein **Wiederanlassen des Motors** vor dem Abflug ist deshalb **nur nach ausdrücklicher Genehmigung** durch die Wettbewerbsleitung in der Platzrunde der Hahnweide erlaubt. Jeder Motorlauf, mit Ausnahme des ersten Probelaufs bei nichtselbststartenden Motorseglern, der außerhalb der Platzrunde durchgeführt wird, zählt als **Außenlandung**.

Ein Wiederstart bei Landung auf der Hahnweide ist erlaubt, sofern der Abflugschluss noch nicht überschritten wird.

Wenn das Wiederanlassen des Motors bei kritischem Wetter zu einer Benachteiligung von reinen Segelflugzeugen führen könnte, kann die Wettbewerbsleitung eine Landung mit nachfolgendem Wiederstart verlangen.

Nach Ankündigung im Briefing können die Flugplätze Grabenstetten, Nabern und Dettingen an einzelnen Tagen für einen Wiederstart genutzt werden. Nach der Landung auf einem dieser Plätze ist telefonisch die Wettbewerbsleitung zu kontaktieren und eine Erlaubnis zum Wiederstart einzuholen.

Die **Abflugfreigabe** erfolgt in der Regel **20 Minuten** nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelfluges der jeweiligen Wettbewerbsklasse.

Die Abflugfreigabe wird auf der Wettbewerbsfrequenz angekündigt:

- letztes Flugzeug im Schlepp = 20 Minuten bis zur Abflugfreigabe
- 10 Minuten vor Freigabe
- 5 Minuten vor Freigabe
- 1 Minute vor Freigabe
- Die Freigabe wird über Funk bekannt gegeben.

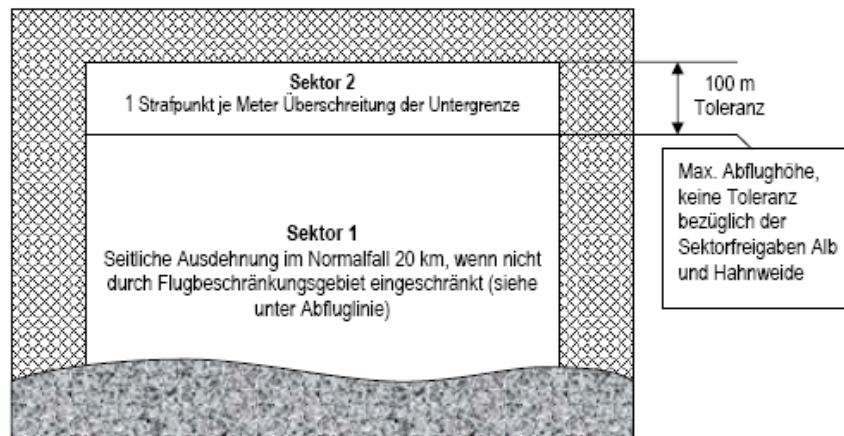
Ein **Abflug ist** nur dann **gültig**, wenn die Abfluglinie unter Beachtung der maximal festgelegten Abflughöhe möglichst rechtwinklig **mit maximal 150 km/h Grundgeschwindigkeit** und in Richtung des ersten Wendepunktes überquert worden ist. Als Abflugzeit zählt der Zeitpunkt des letzten gültigen Abflugs, sofern der Abflugzeitschluss noch nicht überschritten wurde. Nach Abflugzeitschluss gilt der Abflugzeitschluss als Abflugzeit.

Abflugschluss und Abflugzeitschluss errechnen sich aus dem Zeitpunkt der Abflugfreigabe zuzüglich der jeweiligen im Briefing und im Aufgabenblatt angegebenen Zeitdauer.

Abflughöhe

Die **maximal zulässige Abflughöhe** richtet sich nach den zu erwartenden Höhenfreigaben in den Sektoren Alb und Hahnweide und nach den Festlegungen der Wettbewerbsleitung, sie wird täglich in den Aufgabenblättern bekannt gegeben.

Skizze der Abflughöhe:



Abfluglinie

Um Massierungen beim Abflug zu vermeiden, werden die in der Wendepunktliste aufgeführten Abflugpunkte jeweils Wetter- und Aufgaben-spezifisch auf die Klassen verteilt. In Anlehnung an 9.4.2.2 WBO sind die Abfluglinien 20 km breit symmetrisch zum jeweiligen Abflugpunkt und senkrecht zur ersten Teilstrecke angeordnet.

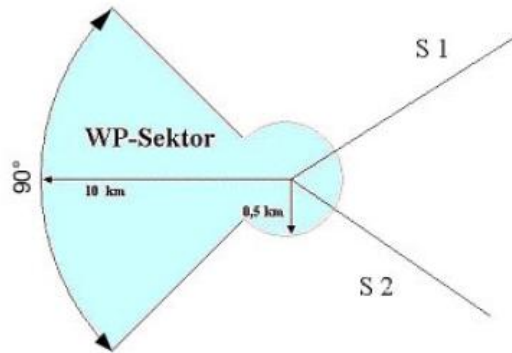
Sollte die 20km breite Abfluglinie in ein angrenzendes Beschränkungsgebiet hineinragen (siehe nachfolgende Skizze), so verkürzt sich die Abfluglinie automatisch um die in das Beschränkungsgebiet hineinragende Strecke.

Der Überflug über die Abfluglinie wird durch das GNSS -System dokumentiert. Es werden nach 9.4.2.2 WBO weder seitlich noch senkrecht zur Abfluglinie Toleranzen zugestanden. Kreisen im Bereich der Abfluglinie ist untersagt, solange die Abfluglinie geöffnet ist.



Wendepunktbeurkundung

Ein Wendepunkt ist durch seine Wendepunktcoordinate definiert, er gilt als umrundet, wenn mindestens ein Aufzeichnungspunkt des GNSS -Systems im Sektor lt. folgender Skizze liegt bzw. wenn die Verbindungslinie zweier Aufzeichnungspunkte den Sektor tangiert. Die Wendepunkte haben die Form der „Schlüssellochwendepunkt“ (d.h. 500m-Zylinder + 10km-Sektor). Es ist ratsam, die Aufzeichnungsrate kurz vor, während und kurz nach der Umrundung der Wendepunkte zu erhöhen. Als Mindestaufzeichnungsrate wird bei den Primärsystemen eine Aufzeichnung pro 4 Sekunden gefordert.



Die Umrundung muss gemäß obiger Definition im Wendepunktsektor erfolgen. Umrundungen außerhalb des Wendepunktsektors werden wie eine virtuelle Außenlandung gewertet, d.h., dass der dem Wendepunkt nächste Punkt als Landepunkt angenommen wird.

Virtuelle Außenlandung

Es ist möglich, mittels einer virtuellen Außenlandung (Umdrehen oder Beginn der Motornutzung) eine Tagesaufgabe abzubrechen. Hierbei wird unter Berücksichtigung aller aufgezeichneten Positionsmarken die größte Wertungsdistanz ermittelt.

Wendepunktatalog

Die erhältliche Wendepunktdatei enthält alle Wendepunkte, die während des Wettbewerbs angefliegen werden können. Die Wendepunkte liegen in den wichtigsten Dateiformaten vor, die von den IGC -zugelassenen GNSS -Systemen verwendet werden. Von den aufgeführten Wendepunkten darf die Wettbewerbsleitung nur in Ausnahmefällen abweichen. Die Wettbewerbsleitung behält sich vor, formale Änderungen an den Wendepunktdateien bis zum Eröffnungsabend vorzunehmen.

Ziellinie und Zielflug

Die Ziellinie befindet sich auf dem „Dettinger Buckel“ östlich des Platzes. Die Überflugrichtung ist grundsätzlich 310°. **Achtung: kurz vor der Linie befindet sich Hochspannungsleitung!!**

Die Landung erfolgt nach dem Zielüberflug in der Regel im Direktanflug auf der Piste 31, bei hohem Überflug auf der Piste 07 oder 25, hierbei auf Informationen der Flugleitung achten.

Im Endanflug verständigt die Pilotin / der Pilot die Wettbewerbsleitung auf der Wettbewerbsfrequenz **10 km** vor der Ziellinie. Anstelle ungenauer Zeitangaben sind Logger - Entfernungsangaben aus Sicherheitsgründen unbedingt erforderlich.

Die Flugleitung koordiniert in Zusammenarbeit mit der Sportleitung die anfliegenden Segelflugzeuge bei Massenlandungen. Die eventuell von den Standardverfahren abweichenden Anweisungen sind unter Beachtung der Eigenverantwortlichkeit der Flugzeugführer / - innen unbedingt zu beachten.

Nach dem Ziellinienüberflug ist starkes Hochziehen verboten!!

Landung

Bitte bis ans Ende der Piste durchrollen, besonders bei Pulkflügen. Bei einer Landung auf der Piste 31 ist zu beachten, dass die Piste 07/25 freigehalten wird. Nach der Landung muss das Flugzeug so schnell wie möglich, möglichst von Hand, aus der Piste gebracht werden.

Nach einer Landung am Ziel oder nach der Rückkehr von einer Außenlandung ist die Teilnehmerin/der Teilnehmer verpflichtet, den Datenträger mit der Loggerdatei bei der Wettbewerbsleitung abzugeben. Die **Abgabe der Datenträger mit den Loggerdateien** muss so schnell wie möglich erfolgen, bei Landung am Zielplatz spätestens **30 Minuten nach der Landung**. Verzögerungen durch Nachlässigkeit können nach WBO oder durch sonstige „besondere Aufgaben“ bestraft werden!

Auch bei Landung auf dem Heimatplatz ist eine ausgefüllte Landemeldung zusammen mit der Loggerdatei abzugeben. Die Angaben auf der Landemeldung leisten wertvolle Hilfe bei der Auswertung und beschleunigen die Auswertekontrolle.

Verfahren zur Durchgabe von Außenlandemeldungen

Aus Sicherheitsgründen ist die Wettbewerbsleitung unverzüglich über die Außenlandung zu informieren. Diese Meldung kann direkt über die folgenden Telefonnummern erfolgen oder kann indirekt über die Rückholer im Wettbewerbsbüro erfolgen.

Tel. Nr. **07021/81602** oder **07021/84015**

Hinweise für die Rückholmannschaft:

Der Pilot ist gehalten, die spezifischen Rückholinformationen direkt an seine Rückholmannschaft zu übermitteln.

Unterkunft und Verpflegung

Für Unterkunft und Verpflegung haben die Teilnehmerinnen / Teilnehmer grundsätzlich selbst zu sorgen. Zelt-, Wohnwagen- und Wohnmobilstellplätze sowie Sanitäreinrichtungen sind an der Hahnweide vorhanden.

Stellplätze werden bei Ankunft durch unseren Platzwart zugewiesen und sollten über die gesamte Zeit der Meisterschaft beibehalten werden.

Aus Platzgründen können Autos nicht im Campingplatz abgestellt werden.

Jeder Wohnwagenbesitzer muss das Schmutzwasser in Behältern auffangen und über die Abwasseranlage entsorgen. Für den Elektroanschluss sind EURO -Stecker vorgesehen.

Für Verpflegung ist sowohl in der italienisch geführten Flugplatz-Gaststätte als auch in der "Wettbewerbskantine" bestens gesorgt.

Kosten / Gebühren

Flugzeugschlepp:	Doppelsitzer / Offene Klasse	38,00 €
	andere Klassen	34,00 €
Eigenstarter:		5,00 €

Camping:	Zelt	70,00 €
	Wohnwagen / Wohnmobil	90,00 €

In den genannten Camping-Gebühren sind Strom- und Wasserverbrauch enthalten.

Haftung und Rechtsweg

Die Teilnehmerin/der Teilnehmer erklärt mit Abgabe der Meldung, dass sie/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.

Die Teilnehmerin/der Teilnehmer erklärt ferner für sich und seine Mannschaft, dass sie/er die Vorschriften der Ausschreibung und Ausführungsbestimmungen in allen Punkten anerkennt. Soweit die Teilnehmerin/der Teilnehmer mit einem in fremden Eigentum stehenden Flugzeug fliegt, erklärt sie/er sich mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens an dem von ihm benutzten Flugzeug einverstanden. Bei Minderjährigen ist die Unterschrift des gesetzlichen Vertreters erforderlich.
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

**Wir wünschen Euch viele schöne Flüge und eine schöne
Urlaubswoche auf der Hahnweide!**

Fliegergruppe Wolf Hirth
Marc Puskeiler