

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

Regeln und Ausführungsbestimmungen zum 1. Farrenberg Grand-Prix 2023

1. Allgemeines

Die Auflagen der DFS, der Genehmigungsbehörden, sowie die des täglichen Briefings sind für die Teilnehmer verbindlich. Im Briefing bekannt gegebene Festlegungen, Flughöhen- und Gebietsbeschränkungen sind einzuhalten.

Die Teilnahme am Eröffnungsbriefing sowie am täglichen Briefing ist für alle Teilnehmer verpflichtend.

Die eigene Verantwortung des Piloten für sein Flugzeug und sein Verhalten im Luftraum und am Boden bleibt durch die sportlichen und sicherheitsrelevanten Regeln und Vorgaben der Wettbewerbsleitung unberührt (SWO).

Insbesondere gilt dies für die Gültigkeit der Papiere, erforderliche Berechtigungen, die Verkehrssicherheit des Gerätes, die Einhaltung der Betriebsgrenzen, die Dokumentation der Wettbewerbsflüge und die Erfüllung aller gesetzlichen und luftrechtlichen Bestimmungen.

Alle Piloten verpflichten sich durch ihre Teilnahme zur sportlichen Fairness und größtmöglicher gegenseitiger Rücksichtnahme. **Die Flugsicherheit (auch anderer Teilnehmer) steht unter allen Umständen im Vordergrund.**

2. Teilnehmer

Zur Sicherstellung des reibungslosen Start- und Landebetriebs stellt jeder Teilnehmer mindestens einen Helfer für die Dauer des Wettbewerbs.

3. Anmeldung

Online-Anmeldung über <https://farrenberg.aero> .

Bei Ankunft auf dem Farrenberg bitte bei der Wettbewerbsleitung im Turm melden.

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

Es wird auf SWO 4.2 hingewiesen:

Die Sorgfaltspflicht für die Verkehrssicherheit des Gerätes, für das Vorhandensein der gesetzlichen und vom Veranstalter geforderten Unterlagen sowie für die Einhaltung der Klassenmerkmale liegt beim Teilnehmer. Fliegen mit nicht zugelassenem Segelflugzeug führt zur Disqualifikation.

Zur Anmeldung bitte mitbringen:

- Zulassungspapiere des Flugzeugs
- ARC
- Nachweis Haftpflichtversicherung in gesetzlicher Höhe ohne Ausschluss von Wettbewerbsflügen
- Genehmigungsurkunde Luftfunkstelle
- Gültige Lizenz mit gültiger Startart
- Gültiges Medical
- Enthftungserklärung
- Packbuch Rettungsfallschirm
- Personalausweis

4. Flugzeug und Ausrüstung

Jeder Teilnehmer muss ein gekennzeichnetes Schleppseil (min. 40m) mitbringen, außer Eigenstarter.

Das Mitführen eines funktionierenden Kollisionswarngerätes (FLARM oder FLARM-kompatibel) ist Pflicht. Der Betrieb muss während des gesamten Fluges sichergestellt werden.

Für selbststartende wie auch geschleppte Segelflugzeuge mit Motor gilt, dass das Triebwerk im vorgeschriebenen Ausklinkraum/Motorabstellraum in oder unterhalb der festgelegten maximalen Motorlaufhöhe abgestellt werden muss und bis zur Landung/virtuellen Außenlandung nicht wieder in Betrieb gesetzt werden darf.

Segelflugzeuge mit funktionsfähigem Triebwerk müssen zu Beginn des Wettbewerbes (1. Wertungstag) einmalig nachweisen, dass die zugelassenen Beurkundungssysteme einwandfrei funktionieren. Im Schlepp gestartete motorisierte Segelflugzeuge haben diese Beurkundung unmittelbar (innerhalb 2 Minuten) nach dem Ausklinken durchzuführen und im Motorabstellraum nach denselben Höhenregeln wie die Eigenstarter zu beenden.

Der Nachweis des Triebwerklaufs am Boden wird anerkannt, wenn das Beurkundungssystem dies auswertbar aufzeichnet und dieses danach eingeschaltet bleibt.

Die Wettbewerbsleitung kann einen erneuten Testlauf anordnen. Die Teilnehmer dürfen das Triebwerk täglich testen.

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

5. Dokumentation

Dokumentation der Wettbewerbsflüge erfolgt ausschließlich über IGC-zugelassene GNSS-Flugrekorder (pro Flugzeug maximal zwei).

Als Mindesaufzeichnungsrate wird 1 Aufzeichnung pro 1 Sekunde gefordert.

IGC-Dateien bitte nach der Landung über www.farrenberg.aero/igcupload hochladen oder per E-Mail unter Angabe des Kennzeichens an sgp@farrenberg.aero schicken.

Die Meldung hat umgehend, spätestens jedoch 45 Minuten nach der Landung zu erfolgen.

Alternativ können die IGC-Dateien bis spätestens 45 Minuten nach der Landung auf SD-Karte bei der Wettbewerbsleitung abgegeben werden. Auf dieser SD-Karte dürfen sich nur IGC-Dateien des aktuellen Wertungstags befinden. SD-Karte bitte mit dem Wettbewerbskennzeichen beschriften.

6. Wettbewerbsgebiet

Der Wettbewerbsraum ist durch die ICAO-Karten Ausgabe 2023 (Blätter Stuttgart, Frankfurt, Nürnberg und München) abgedeckt.

Es wird eine Luftraumdatei zur Verfügung gestellt, die auch für die Auswertung genutzt wird.

Sämtliche Lufträume, für die Freigaben erforderlich sind, gelten für Wettbewerbsflüge als gesperrt. Ausnahmen werden im Briefing genannt. In eine Kontrollzone darf nach Freigabe durch die zuständige Luftaufsicht zum Zwecke der Landung eingeflogen werden.

7. Wertungsflüge

Als Tagesaufgaben werden ausschließlich Geschwindigkeitsaufgaben mit Regattastart, festgelegten Wendepunkten und Distance-Handicap (Distance-Handicap-Task) ausgeschrieben.

Distance-Handicap bedeutet, dass ein oder mehrere Wendepunktsektoren (siehe Abschnitt 13. Wendepunkt) so festgelegt werden, dass die Mindeststrecken D_I der Flugzeuge mit Index $I < I_g$, wobei I_g dem Index des Flugzeugs mit dem größten Handicap entspricht, wie folgt resultieren:

$$D_I = \frac{D_{I_g}}{I_g} * I$$

D.h. die Flugzeuge mit dem größten Index I_g (voraussichtlich 122) haben die größte Mindeststrecke zu fliegen (normaler Racing-Task), während alle Flugzeuge mit kleinerem Index, eine geringere Mindeststrecke fliegen müssen.

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

Die tägliche Punktevergabe gem. Tagesplatzierung erfolgt dann wie folgt:

- 1. Platz: 10 Punkte
- 2. Platz: 8 Punkte
- 3. Platz: 7 Punkte
- ...
- 9. Platz: 1 Punkt
- Ab 10. Platz: 1 Punkt für erfolgreiches Beenden der Aufgabe (Abweichend SGP)
- Außenlandung: 0 Punkte

Letzter Wertungstag: 1. Platz 11 Punkte, alles andere bleibt unverändert.

Es wird eine Wendepunktdatei in verschiedenen Formaten zur Verfügung gestellt.

Auswertung erfolgt mit SoaringSpot/SeeYou.

Sämtliche Regeln sind abgeleitet vom Regelbuch des FAI Sailplane Grand-Prix, stimmen aber nicht in jedem Detail überein.

8. Startaufbau

Der Startaufbau erfolgt grundsätzlich vor dem Briefing. Änderungen werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Die max. Flächenbelastung wird auf 48 kg/m^2 festgesetzt, wobei kein Flugzeug über seinem maximal zugelassenen Abfluggewicht gemäß Betriebshandbuch betrieben werden darf. Flugzeuge, welche ohne Wasserballast eine höhere Flächenbelastung als 48 kg/m^2 haben, z.B. Arcus M oder Ventus 3M, dürfen ebenfalls mitfliegen. Die Kraftstoffmenge dieser Flugzeuge soll für einen sicheren Betrieb ausreichen, aber nicht zu einer weiteren Steigerung der Flächenbelastung verwendet werden, indem beispielsweise zusätzlich zum Rumpftank beide optionalen Flügeltanks gefüllt sind.

Die Wettbewerbsleitung kann bei allen Flugzeugen, wo es möglich ist, eine Reduzierung oder den vollständigen Verbot des Wasserballastes anordnen, wenn es die Startbedingungen erfordern. Es ist zu erwarten, dass die Doppelsitzer, welche im F-Schlepp starten, am ehesten davon betroffen sind.

Hier geht bei einem gemischten Feld eindeutig der Sicherheitsaspekt vor.

9. Sprechfunk

Der gesamte Sprechfunk während des Wettbewerbs erfolgt auf der Frequenz 130.185 „Farrenberg“.

Auf dieser Frequenz muss während des gesamten Fluges Hörbereitschaft gegeben sein.

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

10. Startdurchführung

Es wird im F-Schlepp und Eigenstart gestartet. Die Ausklinkhöhe/Motorabstellhöhe beträgt 600 m QFE bzw. 1405 m MSL.

Die festgelegte Flugzeugschlepphöhe darf von Eigenstartern und im Schlepp gestarteten motorisierten Segelflugzeugen während des Motorlauftests maximal um 50m überschritten werden.

Ausklinkraum/Motorabstellraum ist wie folgt definiert:

Bezugspunkt: 046 Farrenberg

Radius: 5 km

Es sind beliebig viele Starts möglich, jedoch erst am Ende der im Startvorgang befindlichen Klasse.

Außenlandung schließt einen weiteren Start an diesem Wertungstag aus. Außenlandungen sind alle Landungen außerhalb der Flugplatzgrenzen des Farrenbergs.

Motorisierte Segelflugzeuge gelten als wieder gestartet, wenn sie nach Vorankündigung/Funk-Meldung beim und Bestätigung durch den Sportleiter im südlichen Gegenanflug (max. 300m GND) das Triebwerk anlassen. Der Steigflug nach einem ordentlichen Wiederstart hat entsprechend dem für diesen Tag festgelegten Verfahren für Eigenstart bis in den Motorabstellraum zu erfolgen.

Nach der Linienöffnung dürfen Schlepps bis direkt hinter die Startlinie erfolgen und der Pilot kann unmittelbar abfliegen, wobei Starthöhe und Startgeschwindigkeit weiterhin gültig sind. Dasselbe gilt für motorisierte Segelflugzeuge.

Wichtig: Bei F-Schlepp nach Linienöffnung muss der Pilot dem Schleppflugzeug eindeutig mitteilen, ob er den pauschalen Schlepp auf 600m oder den Schlepp hinter die Linie auf Abflughöhe wünscht, welcher dann nach dem Minutenpreis abgerechnet wird.

Motorbenutzung (außer für Eigenstart oder für den Nachweis der Motorlauf-Aufzeichnung gem. Ziff. 4.6 SWO) außerhalb dieser Grenzen gilt in jedem Fall als virtuelle Außenlandung.

11. Abflug

11.1 Definitionen

- A. Startlinie: eine gerade Linie von 5 km Länge, die senkrecht zur Strecke bis zum ersten Wendepunkt verläuft.
- B. Verlängerte Startlinie: Die Startlinie wird auf beiden Seiten bis ins Unendliche verlängert.
- C. Startbereich: der halbkreisförmige Bereich mit einem Radius von 2,5 km, der sich "hinter" der Startlinie, also gegenüber der Strecke zum ersten Wendepunkt befindet.
- D. Erweiterter Startbereich: der Bereich hinter der verlängerten Startlinie.
- E. Starthöhe: die maximale Höhe, in der die Startlinie überquert werden darf, sobald die Startlinie geöffnet ist. Diese Höhe wird täglich vom Organisator in Abhängigkeit von den meteorologischen Bedingungen festgelegt und auf dem Aufgabenblatt angegeben. Es gilt eine Toleranz von 5 Metern (der Pilot erhält keine Strafe, wenn er die Linie weniger als 5 m über der maximalen

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

Starthöhe überfliegt, aber er erhält die volle Strafe wenn die Differenz zwischen seiner Höhe und der maximalen Höhe mehr als 5 m beträgt).

- F. Startpunkt: die Mitte der Startlinie. Der Startpunkt sollte normalerweise mit dem Zielpunkt, der in Punkt 14 definiert ist, übereinstimmen. Wetterbedingt können aber auch verlagerte Abflugpunkte ausgewählt werden.
- G. Startgeschwindigkeit: die maximale Geschwindigkeit **über Grund**, mit der die Startlinie überquert werden darf. Die maximale Startgeschwindigkeit beträgt 170 km/h.

11.1 Abflugverfahren

- A. Die Organisatoren geben über Funk die Öffnungszeit der Startlinie bekannt, die nicht weniger als 20 Minuten nach Beendigung des letzten Startvorgangs sein soll.
- B. Sobald die Öffnungszeit der Startlinie bekannt gegeben wurde, sollten die Organisatoren die Öffnung der Startlinie nicht mehr verzögern, auch wenn die Piloten nicht in der Luft bleiben oder die Starthöhe nicht erreichen. Sie können jedoch die Öffnung der Startlinie abbrechen, wenn es gefährlich ist, den Start fortzusetzen, oder sich die Wetterlage so verschlechtert, dass die Aufgabe nicht mehr zumutbar ist, oder wenn mehr als die Hälfte der Piloten nicht in der Luft bleibt, bevor die Startlinie geöffnet wird.
- C. Während der letzten 5 Minuten vor der Öffnung der Startlinie ist das Kreisen oder Drehen (um mehr als 90°) nach rechts im Startbereich verboten. Die Nichteinhaltung wird bestraft.
- D. Die Piloten müssen sich spätestens eine Minute vor Öffnung der Startlinie hinter der verlängerten Startlinie befinden. Die Nichteinhaltung wird bestraft.
- E. Sobald die Startlinie geöffnet ist, können die Piloten starten, indem sie die Linie unter Einhaltung der maximalen Starthöhe und der maximalen Startgeschwindigkeit überqueren. Die Nichteinhaltung wird bestraft.
- F. Ein Pilot, der vor der Öffnung der Startlinie startet, wird bestraft.
- G. Ein Pilot, der in einer Weise manövriert, dass er in die entgegengesetzte Richtung oder senkrecht zur Flugbahn der anderen Piloten innerhalb von drei Minuten nach dem Öffnen der Startlinie fliegt, wird für den Tag disqualifiziert (mit dieser Regel soll bestraft werden, wer in der ersten Zeit nach dem Start umkehrt und das Risiko einer Kollision mit anderen Segelflugzeugen eingeht). Das Kreisen zum Steigen ist von dieser Regel ausgenommen.
- H. Ein Teilnehmer, der nach dem Start wieder auf dem Flugplatz landet, darf erneut gestartet werden. Er darf direkt im Startbereich in der angegebenen Starthöhe ausgeklinkt werden. Er muss nicht eine Minute hinter der Startlinie bleiben und kann sofort starten, muss aber die Startlinie unterhalb der Starthöhe und innerhalb des Tempolimits überqueren. In diesem Fall gibt es keine Zeitstrafe dafür, dass er nicht eine Minute vor Öffnung der Startlinie hinter der Startlinie war.

11.2 Funkverfahren beim Abflug

Die folgenden Funksprüche werden von den Veranstaltern vor dem Abflug abgesetzt:

- A. Mindestens 20 Minuten vor der Öffnung der Startlinie: "Die Startlinie wird um y Uhr geöffnet und die maximale Starthöhe beträgt z m " (Höhe ausgedrückt in QNH).
- B. 10 Minuten vor dem Start: "Die Startlinie wird in zehn Minuten geöffnet. Die maximale Starthöhe beträgt z m. Die Piloten müssen in 9 Minuten hinter der verlängerten Startlinie sein".
- C. 5 Minuten vor dem Start: "Die Startlinie wird in fünf Minuten geöffnet; die maximale Starthöhe ist z m. Ab jetzt ist das Rechtskreisen im Startbereich verboten. Die Piloten müssen in 4 Minuten hinter der verlängerten Startlinie sein.
- D. 2 Minuten vor dem Start: "Die Startlinie wird in zwei Minuten geöffnet. Die Piloten müssen sich innerhalb einer Minute hinter der verlängerten Startlinie befinden".

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

- E. Eine Minute vor dem Start: "Die Startlinie wird in einer Minute geöffnet".
- F. 30 Sekunden vor dem Start: "Die Startlinie wird in 30 Sekunden geöffnet".
- G. 10 Sekunden vor dem Start: "Start in 10, 9, 8, 7, 6, 5, 4, 3, 2, 1, Los!"

11.3 Gültigkeit von Starts

Ein Start ist gültig, wenn das GNSS FR einen gültigen Fixpunkt oder eine gerade Linie zwischen zwei aufeinander folgenden FR-Fixpunkten beim Überfliegen der Startlinie in Richtung des ersten Wendepunktes nach Öffnung der Startlinie anzeigt.

Ein Abflug, der die Startlinie um weniger als 500 Meter verfehlt (d.h. der die verlängerte Startlinie in einer Entfernung vom Rand der Startlinie überquert), wird als gültiger Start gewertet, wird aber bestraft.

11.4 Kreisrichtung unmittelbar nach dem Start

Aus Sicherheitsgründen können die Organisatoren in den lokalen Verfahrensvorschriften eine gemeinsame Kreisrichtung bis zu einer bestimmten Entfernung vom Start vorschreiben. Die entsprechende Strafe wird ebenfalls in den lokalen Verfahren festgelegt.

Die Organisatoren empfehlen bis 5 km nach der Startline oder auch darüber hinaus, sollte das Feld noch eng zusammenliegen, folgendes Verfahren:

- Ist die Kreisrichtung durch ein Fremdflugzeug vorgegeben, müssen sich alle daran orientieren (gilt immer)
- Andernfalls sind Linkskreise empfohlen, damit ein gleichzeitiges Gegenkreisen vermieden wird

Es wird keine besondere Strafe hierfür festgelegt. Die Bestrafung für gefährliches Fliegen bleibt hiervon unberührt.

12. Auf Strecke

Luftraumverletzungen werden entsprechend Strafenkatalog geahndet, siehe Punkt 16.

Jeder Teilnehmer ist für die Einhaltung der Luftverkehrsregeln selbst verantwortlich. Insbesondere bitten wir um Beachtung der Regelung des Segelfluggetriebs um Stuttgart!

Sektorverletzungen und Sprungzonenverletzungen sind Luftraumverletzungen und werden entsprechend geahndet.

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



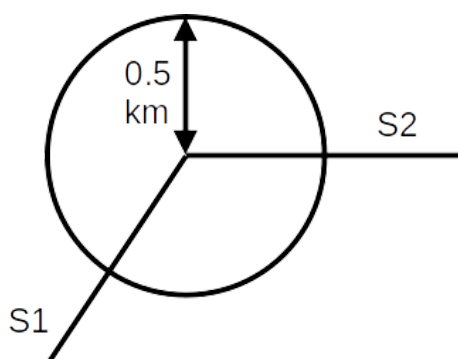
Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

13. Wendepunkt

Der Wendepunkt ist durch Koordinaten definiert. Die Bezeichnung der Wendepunkte nach Bodenmarken ist nur als Unterstützung gedacht, entscheidend sind auf jeden Fall die Koordinaten.

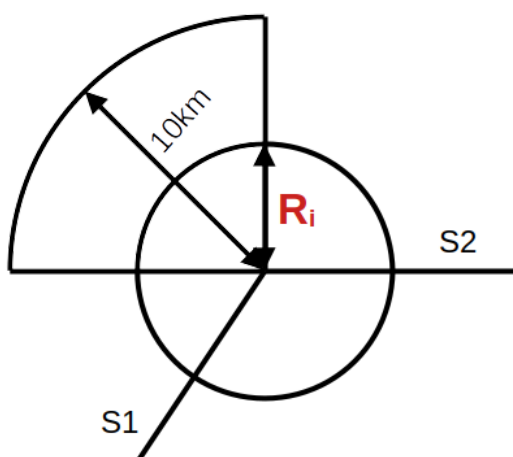
Es werden folgende Wendepunktsektoren eingesetzt:

13.1 Wendepunkt mit fixem Radius



Dieser Wendepunktsektor mit konstantem Zylinderradius wird z.B. für Pflichtmeldepunkte eingesetzt.

13.2 Wendepunkt mit variablem Radius



Dieser Wendepunktsektor mit variablem Zylinderradius und zusätzlichem 10km Sektor (45°) wird eingesetzt, um die Aufgabenlänge gemäß Handicap zu variieren. Hierbei entspricht R_i einem variablem Radius des Wendepunktzyllinders, der entsprechend gewählt wird, um die minimale Aufgabenlänge dem jeweiligen Flugzeugtyp anzupassen (siehe Punkt 7. Wertungsflüge). Die Radien werden auf dem Aufgabenzettel veröffentlicht.

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

13.3 Gültigkeit der Umrundung von Wendepunkten

- A. Die Umrundung eines Wendepunktes ist gültig, wenn das GNSS FR einen gültigen Fixpunkt oder einen Teil einer geraden Linie zwischen zwei aufeinanderfolgenden gültigen Fixpunkten innerhalb des Wendepunktsektors aufweist.
- B. Wenn es keinen Beweis dafür gibt, dass der Teilnehmer die Beobachtungszone durchquert hat, wird die Umrundung des Wendepunktes als gültig gewertet, wenn der Teilnehmer sich innerhalb von 500 m von der Grenze der Beobachtungszone befand, jedoch wird eine Strafe verhängt.
- C. Wenn eine maximale Höhe für den Wendepunkt festgelegt wurde und ein Pilot den Wendepunkt über dieser Höhe durchfliegt, so wird die Umrundung gewertet, aber eine Strafe verhängt.

14 Gültigkeit des Zielfluges

14.1 Begriffsbestimmungen

- A. Ziellinie: eine gerade Linie von 800 m Länge, die auf der Höhe des Flugplatzes liegt und am Boden durch den Seilrückholweg deutlich gekennzeichnet ist. Für das Überqueren der Linie ist eine Mindesthöhe von 150 m vorgeschrieben. Die Ziellinienhöhe kann von den Organisatoren aus Sicherheitsgründen auch höher festgelegt werden, sie wird auf dem Aufgabenblatt angegeben.
- B. Ziel: die Mitte der Ziellinie.
- C. Pflichtmeldepunkt: Die Organisatoren legen einen letzten Wendepunkt (006 RP1 Heufeld) fest, um die Segelflugzeuge vor dem Ziellinienüberflug auf die gleiche Überflugsrichtung zu bringen. Der Pflichtmeldepunkt liegt südlich des Zielpunktes Ein deutliches Hochziehen nach dem Pflichtmeldepunkt ist verboten. Ebenso ist ein deutliches Hochziehen vor oder nach der Linie verboten. Somit darf die Mindestüberflughöhe auch vor der Linie nicht unterschritten werden, der tiefste Punkte vor der Linie wird als Überflughöhe gewertet.

Hinweis: Im Standardfall ist zwischen Pflichtmeldepunkt und Ziellinie ein kontinuierlicher Sinkflug vorgeschrieben. Sollte in diesem Bereich noch ein Kreisen notwendig sein, hilft allen anderen Piloten und der Organisation der Hinweis beim Pflichtmeldepunkt, dass er zu tief für einen Anflug ist. Um eine bessere Konzentration der Piloten auf den Zieleinlauf und die Landung zu ermöglichen, ist der Einsatz des Motor zwischen dem Pflichtmeldepunkt und der Ziellinie mit einer Strafe belegt, also entweder vor dem Pflichtmeldepunkt oder ausreichend seitlich des Anflugweges nach dem Pflichtmeldepunkt den Motor starten. Der vorgeschriebene Meldepunkt sollte nicht mehr als 15 km von der Ziellinie entfernt sein. Scharfe Kurven an diesem Meldepunkt sollten vermieden werden.

14.2 Ablauf des Zielfluges

- A. Die Wettkämpfer müssen bei Erreichen des Pflichtmeldepunktes ihre Ankunft auf der Ziellinienfrequenz 130.185 melden: "XX Pflichtmeldepunkt"
- B. Die Organisatoren müssen wiederholt die Stärke und Richtung des Windes sowie andere wichtige meteorologische Daten am Wettbewerbsort übermitteln. Hierzu gehören insbesondere Platzrundenrichtung nach Linienüberflug und Landerichtung.
- C. Die Ziellinie wird bei Sonnenuntergang oder wenn alle Wettkämpfer anwesend sind, geschlossen. Wettkämpfer, die nach Schließung der Ziellinie noch fliegen, werden als außengelandet betrachtet.

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

14.3 Gültigkeit des Zielfluges

- A. Ein Zielflug ist gültig, wenn das Segelflugzeug die Ziellinie ohne fremde Hilfe in der beim Briefing angegebenen Richtung überquert, solange der Überflug nicht tiefer als 100m unter der Mindesthöhe ist.
- B. Unterschreiten der Mindestflughöhe zwischen dem Meldepunkt und der Ziellinie, einschließlich des Überfliegens der Linie, wird bestraft. Es gilt eine Toleranz von 5 Metern (der Pilot erhält keine Strafe, wenn er die Linie weniger als 5 m unter der Mindesthöhe überfliegt, aber er erhält eine Strafe, die der vollen Differenz zwischen der Mindesthöhe und seiner Höhe entspricht, wenn die fehlende Höhe mehr als 5 m beträgt). Ausnahme ist hierbei, wenn die Flughöhe am Pflichtmeldepunkt nicht zu einem direkten Anflug reicht
- C. Abweichend von 14.3.A gilt für einen Teilnehmer, der auf dem Flugplatz landet, ohne die Ziellinie zu überfliegen, folgendes: Die Aufgabe gilt als beendet und der Teilnehmer erhält als Zielzeit die Zeit, an der sein Flugzeug zum Stillstand gekommen ist, plus eine Strafe von 5 Minuten.

Hinweis: Bei zu erwartenden Überflug unter der Mindesthöhe wird Direktanflug ohne Ziellinie empfohlen. Dies ist sicherer und resultiert auch in weniger Zeitstrafe. Auch hier hilft eine Ankündigung am Pflichtmeldepunkt, dass eventuell kein Ziellinienüberflug stattfindet, so haben die Organisatoren mehr Möglichkeiten, z.B. die Motorbahn für einen Direktanflug frei zu halten.

15. Landung

ACHTUNG: Aufgrund seiner exponierten Lage hat es am Farrenberg eigentlich immer ein Lee, bitte unbedingt beachten!!!

- A. Die Landeverfahren sind beim Briefing ausführlich darzulegen.
- B. Gefährliche Manöver beim Anflug auf die Ziellinie und nach dem Überqueren der Ziellinie werden bestraft. Nach dem Überqueren der Ziellinie müssen die Teilnehmer ohne Verzögerung landen.
- C. Eine Landung nach dem Ende des gesetzlichen Tageslichts ist nicht erlaubt. Die Nichteinhaltung wird bestraft.

Für Landungen stehen die beiden Segelfluglandefelder sowie die Motorflugbahn zur Verfügung.

Es gilt grundsätzlich eine Landerichtung für beide Bahnen, es wird keinen Mischbetrieb geben! Somit erfolgt nach Ziellinienüberflug je nach Windrichtung entweder eine Rechtsplatzrunde mit Landerichtung 28 oder Linksplatzrunde mit Landerichtung 10.

Nach dem Überflug sollen sich die Piloten entsprechend ihrer Energie in die Platzrunde einsortieren, d.h. schnellere oder höhere Flugzeuge können einen etwas längeren Anflug machen, langsamere oder tiefere einen eher engeren.

Bei Massenanflügen wird die Flugleitung versuchen, das Feld zu entzerren, unter Ausnutzung aller verfügbaren Landefelder. Sicherheit hat hier eindeutig Vorrang vor der Bequemlichkeit, beispielsweise zum Anhänger zu Landen.

Keine kurzen Landungen machen. Geradeaus ausrollen. Zum Abholen des Segelflugzeuges die Bahn nicht queren, sondern außen herum (auf der Südseite für Flugzeuge auf der Motorbahn bzw. Nordseite für

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

Flugzeuge auf den Segelfluglandefeldern) zum Segelflugzeug fahren. Das Überqueren des Fluggeländes ist sehr gefährlich!

Die für den Wettbewerb gültigen Verfahren werden am Eröffnungsbriefing erläutert. Die Teilnehmer sind dazu verpflichtet, sich daran zu halten!

15. Außenlandung oder Motorbenutzung nach Abflug

Außenlandemeldungen sind der Wettbewerbsleitung schnellstmöglich telefonisch (Funk gilt nicht) zu übermitteln.

Eine Motorbenutzung nach Abflug hat zur Folge, dass umgehend der Rückflug zum Farrenberg (inkl. Landung) erfolgen muss.

16. Sicherheit

Es wird insbesondere auf die SWO Kapitel 9 „Sicherheit“ hingewiesen!

Zur Erhöhung der Sicherheit und für einen fairen Wettbewerb wird folgender Strafpunktekatalog herangezogen (Auszug aus den aktuellen FAI SGP Regeln). Bei Bedarf / auf Wunsch wird dieser im Detail auch auf Deutsch erklärt.

Abweichend werden folgende Punkte erst nach Ansage im Briefing mit Strafen belegt, zuvor folgt maximal eine Verwarnung:

- Loggerfileabgabe zu spät
- falsches Loggerintervall
- Kommunikation außerhalb der Wettbewerbsfrequenz und Hilfestellung von Teilnehmern und Aussenstehenden, solange Hörbereitschaft auf der Wettbewerbsfrequenz gegeben ist

Bezüglich gefährlichem Fliegen wird es keine Ausnahmen geben. Wenn beispielsweise jemand nach Startlinienüberflug umdreht für einen zweiten Startversuch, weil er entweder zu früh, zu hoch oder zu schnell war, erfolgt die Disqualifikation für den Tag. Ein Weiterfliegen hingegen führt nur zu verhältnismäßig wenigen Strafpunkten.

Die Regeln insbesondere zum Start- und Ziellinienüberflug sollen von allen Teilnehmern richtig gelesen, verstanden und akzeptiert sein. Diese dienen der Sicherheit und bei Missachtung / Verwechslung steigt das Risiko. Wer die Regeln entweder inhaltlich nicht versteht, oder an deren Sinn zweifelt, kann gerne die Wettbewerbsleitung darauf ansprechen, vorzugsweise vor dem ersten Wettbewerbstag.

FLUGSPORTVEREIN
MÖSSINGEN e.V.

FLUGSPORTVEREIN
TÜBINGEN e.V.



Mitglieder im BWLV und Deutschen Aero Club

8.7 LIST OF APPROVED PENALTIES

Type of Offence	Penalty
Overweight of W kilograms in case of a random check	W x 10 sec
Wrong or Missing Information	
Documentation not complete	No launch
Scrutinizing not complete	No launch
Late submission of FR	30 sec
Time intervall between fixes > 1s	3 sec
Changing FR without advising the Organisers	1 minute
Incorrect Start	
Time spent outside the Extended Start Area during the final 1 minute before the Start Line is open	Time x 2
Start before the Start Line is open	Time difference x 10
Start above maximum start altitude	0 sec/meter for the fist 5 meter, 2 sec/meter thereafter
Start speed above 170 kph	5 sec/km/h in excess of 170 km/h
Missing the start line by less than 500m	5 minutes
Maneuvering in opposite direction or perpendicular to track of pilots attempting to cross the start line	Day disqualification
Incorrect Rounding of Turn Points	
More than 0.50 km from turn point or area	5 minutes
More than 1.00 km from turn point or area	No control
Flying above max altitude in the observation zone of a Turn Point (if a maximum altitude has been set)	0 sec/meter for the fist 5 meter, 2 sec/meter above the maximum altitude thereafter
Incorrect Finish	
Flying below the minimum altitude between the reporting point and the finish line.	0 sec/meter for the fist 5 meter, 2 sec/meter below the minimum altitude thereafter (measured at the lowest point)
Landing on the airfield but not crossing the finish line	5 minutes
Dangerous or Hazardous Flying	
Cloud flying	30 minutes
Circling in wrong direction in the start area before opening of the start	30sec /right turn or right circle
Towing: early or late release/ pull-up before release	1 minute
Finish Line: hazardous manoeuvre	1 minute
Landing: incorrect landing lane	1 minute
Flying above the absolute altitude limit (defined at briefing) if excess altitude < 100m	0 sec/meter for the fist 5 meter, 2 sec/meter above the maximum altitude thereafter
Flying above the absolute altitude limit (defined at briefing) if excess altitude > 100m	Outlanded at the entrance in the airspace
Entering restricted or closed airspace	Outlanded at the entrance in the airspace
Landing after legal daylight	Outlanded at the position of the sailplane at the expiry of the legal daylight
Cheating or Falsifying Documents	
Falsifying documents	Disqualifying
Attempt to obtain external help for finding lift from non competing sailplane or airplane	Day disqualification
Use of frequency other than the common frequency	5 minutes
Attempt to interfere with the tracking units	5 minutes
Other Violations	
Flying under influence of alcohol	Day Disqualification
Positive doping control	See FAI policy
Unsporting behaviour	See Para 8.6.6