

LSG Waterkant-Zetel e.V.

NWM 2020

--Nord-West-Meisterschaft im Segelflug 2020--

Ausführungsbestimmungen

Teilnahme-Voraussetzungen

Die Teilnehmer haben bei der Anmeldung folgende Nachweise vorzulegen:

- gültiges Medical Klasse II oder LAPL
- gültiger Luftfahrerschein
- 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 bei der Anmeldung nachzuweisen:

- gültige Zulassung (Lufttüchtigkeitszeugnis, Eintragungsschein),
- ARC (Airworthiness Review Certificate)
- Haftpflichtversicherung,
- Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle
- 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 und Flarm

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 erforderlich! Das FLARM darf während des Wettbewerbsfluges nicht abgeschaltet oder deaktiviert werden.

Luftfahrtrechtliche Vorschriften

Für alle Flüge gelten uneingeschränkt die rechtlichen Vorschriften

Maximales Abfluggewicht

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 SWO 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 dürfen die jeweiligen für den Wettbewerbstag geltenden maximalen Schlepphöhen sowie die festgelegten Schlepp-/Auslinkräume nicht überschritten werden. Die Schlepphöhen und die Schleppräume werden in den Tagesaufgaben bekannt gegeben. Der Testlauf für die im F-Schlepp gestarteten motorisierten Segelflugzeuge hat mindestens 20 Minuten vor dem Abflug zu erfolgen. Beim Testlauf ist die Lärmbelastung für die Anwohner so gering wie möglich zu halten, d.h. nur über unbewohntem Gelände und in mindestens 400 m GND.

Bei Überschreiten einer für den Abflug festgelegten maximalen Höhe: 1 Punkt pro überschrittenen Meter. Ein vorheriger Abflug, mit dem mehr Punkte für den Flug erreicht werden, wird berücksichtigt.

Regional bedingt wird die Strafpunkteregelung um folgende Regelung ergänzt:

Bei Überfliegen der Startlinie mit mehr als 170 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 Strafpunktecatalog 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 SWO abgehandelt. Gemäß 10.5 SWO sind jedoch Beschwerden oder Einsprüche gegen vorab bekannte Regeln (z.B. die Wettbewerbsordnung) nicht zulässig.

Mit dem Einspruch hat der Betroffene abweichend von der SWO 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 21 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.

Höhe und bei Segelflugzeugen mit Hilfsantrieb den Motorlauf aufzuzeichnen. Die den Flug dokumentierende Datei muss als IGC-file mit Security-Key vorliegen. Das Aufzeichnungsintervall des Primärsystems ist auf 3 Sekunden oder kürzer einzustellen.

Die Loggerdateien müssen über unsere Wettbewerbs-Homepage, entweder per Internet oder an einem der Eingabepunkte in der Briefinghalle, zur Auswertung hoch geladen werden. Details zum Upload werden beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben.

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 Windenstart oder Flugzeugschlepp gestartet. Im Flugzeugschlepp werden sie in den Ausklinkraum in der Nordwestplatzrunde bis auf eine Höhe von normalerweise 500 m geschleppt. Die genaue Schlepphöhe wird an jedem Tag mit dem Aufgabenzettel bekannt gegeben.

Welche Startart angewendet kann von der Wettbewerbsleitung von Fall zu Fall entschieden werden. Für die Wertung spielt die Startart keine Rolle.

Die Pilotinnen/Piloten haben zum Startbetrieb Helferinnen/Helfer bereit zu stellen.

Eigenstartfähige Segelflugzeuge dürfen 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. (Gegebenenfalls einmalig am ersten Wertungstag)

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 im Platzbereich** erlaubt. Der Sportleiter ist **nach dem Flug zu informieren.**

Jeder Motorlauf, mit Ausnahme des ersten Probelaufs bei nichtselbststartenden Motorseglern, der außerhalb des Platzbereichs durchgeführt wird, zählt als **Außenlandung.** Ein Wiederstart bei Landung auf dem Wettbewerbsflugplatz 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.

Die **Abflugfreigabe** erfolgt nach der im Briefing genannten Wartezeit nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges.

Die Abflugfreigabe wird auf der Wettbewerbsfrequenz angekündigt:

Die Freigabe wird über Funk bekannt gegeben.

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

Begeht ein Teilnehmer vor dem Abflug eine Luftraumverletzung, wird der jeweilige Flug mit null Punkten gewertet. Die geflogenen Kilometer gehen jedoch in die Berechnungsformel für die Auswertung mit ein!

Das Abflugverfahren wird am jeweiligen Tagesbriefing bekannt gegeben. Folgende Verfahren werden abhängig von Wetter- und Luftraumsituation angewendet:

1. Abfluglinie lt. Wettbewerbsordnung

Abflughöhe

Die **maximal zulässige Abflughöhe** richtet sich nach den Festlegungen der Wettbewerbsleitung, sie wird täglich in den Aufgabenblättern und über Funk bekannt gegeben.

Abfluglinien

In Anlehnung an 9.4.2.2 SWO sind die Abfluglinien 20 km breit, symmetrisch zum jeweiligen Abflugpunkt und senkrecht zur ersten Teilstrecke angeordnet. Abflugpunkt ist der im Wendepunkt-katalog angegebene Abflugpunkt in ca. 3 km südlicher Entfernung zum Flugplatz Bohlenbergerfeld.

Der Überflug über die Abfluglinie wird durch das GNSS -System dokumentiert. Es werden nach 9.4.2.2 SWO weder seitlich noch senkrecht zur Abfluglinie Toleranzen zugestanden.

Ein **Abflug ist** nur dann **gültig**, wenn die Abfluglinie unter Beachtung der maximal festgelegten Abflughöhe möglichst rechtwinklig **mit maximal 170 km/h**

Grundgeschwindigkeit und in Richtung des ersten Wendepunktes überquert worden ist. Die Abfluggeschwindigkeit ergibt sich aus dem Mittelwert von 8 Sekunden vor bis 8 Sekunden nach dem Abflug. Als Abflugzeit zählt der Zeitpunkt des letzten gültigen Abflugs, sofern der Abflugzeitschluss noch nicht überschritten wurde. Nach Abflugzeitschluss gilt der Abflugzeitschluss als Abflugzeit.

Wendepunktbeurkundung

Ein Wendepunkt ist durch seine Wendepunkt-Koordinate 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 „Schlüsselochwende“ (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.

Wendepunkt-katalog

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.

Vor Abflugfreigabe ist auf der Wettbewerbsfrequenz 129,555 MHz Hörbereitschaft zu halten.

Der Zielüberflug erfolgt durch Einflug in den Zielkreis. Der Zielkreis erstreckt sich mit mindestens 3 km Radius um den Zielpunkt (Flugplatz Bohlenbergerfeld). Die minimale Einflughöhe beträgt mindestens 300 m MSL. Bei einem Unterschreiten der minimalen Ankunftshöhe am Zielkreis werden Strafpunkte vergeben. Des Weiteren kann der Strafpunktecatalog des SportingCode Annex A der Wettbewerbsleitung als Anhaltspunkt dienen.

Zielanflug

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 Zielkreislinienüberflug ist starkes Hochziehen verboten!!

Einflug unterhalb der Zielkreishöhe, Unterschreitung maximal 100m

Bei einem Einflug in den Zielkreis unterhalb der in der Tagesaufgabe definierten Zielkreishöhe bis maximal 100 m Differenz werden pro unterschrittenem Höhenmeter Strafpunkte vergeben.

Erfolgt dann eine Sicherheitslandung wird der Flug nicht als Außenlandung, sondern als Landung auf dem Flugplatz gewertet.

Einflug unterhalb der Zielkreishöhe, Unterschreitung mehr als 100 m

Bei einem Einflug in den Zielkreis mit einer Zielkreishöhen-Unterschreitung von mehr als 100m werden pro unterschrittenem Höhenmeter Strafpunkte vergeben. Der Flug wird als Außenlandung am Zielkreis gewertet.

Für die Auswertung der Flüge wird das scoring*StrePla-Wettbewerbsprogramm verwendet.

Landung

Bitte bis ans Ende der Piste durchrollen, besonders bei Pulkanflügen. 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, die Loggerdatei innerhalb von **45 Minuten nach der Landung beziehungsweise Rückkehr**, über unsere Wettbewerbs-Homepage hochzuladen. Die Zeit des Uploads gilt als Abgabezeitpunkt. Die Wettbewerbsleitung kann Ausnahmen für eine Flugverlängerung zwischen Zielkreis und Landung zulassen.

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. 04452 8545

Hinweise für die Rückholmannschaft:

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

Notfälle

Bei der Anmeldung erhält jeder Pilot einen Notfallplan mit Telefonnummern und Verfahren bei Unfällen und Zwischenfällen.