



Arbeitsgemeinschaft der Fliegergruppen auf dem Klippeneck e.V.
Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club e.V.
55. KLIPPENECK-SEGELFLUG-WETTBEWERB 2024
Ausführungsbestimmungen

Klippeneck, den 12. Juli 2024

1. Allgemeines

Diese Ausführungsbestimmungen ergänzen die Ausschreibung für den Klippeneck- Segelflug-Wettbewerb, sowie die Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften des DAeC (SWO) in der beim Wettbewerbsstart aktuellen Ausgabe. Ergänzend gelten die Ausführungen des Sporting Code, Sektion 3 der FAI in der beim Wettbewerbsstart aktuellen Ausgabe. Die Ausführungsbestimmungen gelten vorbehaltlich Änderungen bis zum ersten Wettbewerbstag. Änderungen werden kenntlich gemacht.

Die Auflagen der Deutschen Flugsicherung, der Genehmigungsbehörde (Regierungspräsidium Freiburg), die für das Segelfluggelände Klippeneck bestehenden Regularien, sowie die Bekanntmachungen des täglichen Briefings sind zu befolgen.

Im Folgenden werden sowohl die weiblichen als auch die männlichen Teilnehmer der Einfachheit halber neutral als Teilnehmer bezeichnet.

2. Sicherheitskomitee

Die Klassensprecher bilden das Sicherheitskomitee und werden von der Wettbewerbsleitung ausgewählt. Den Vorsitz des Sicherheitskomitees übernimmt ein Jurymitglied. Die Zusammensetzung des Sicherheitskomitees wird beim Startbriefing bekannt gegeben.

3. Luftraum

Der während des Wettbewerbes benutzbare Luftraum, sowie die Genehmigung des Wettbewerbes werden im Wettbewerbsbüro öffentlich ausgehängt. Alle darin dargestellten Auflagen sind einzuhalten. Eventuelle Änderungen und Ergänzungen zu diesen Auflagen werden beim täglichen Briefing bekanntgegeben oder werden auf dem Aufgabenblatt ausgedruckt.

Wettbewerbsflüge müssen in den Lufträumen E, G und RMZ innerhalb des Wettbewerbsraumes erfolgen. Alle Lufträume, die für VFR-Flüge freigegeben werden müssen (z.B. Lufträume C, D, ED-R, TMZ und Segelflugsektoren), sind für Wettbewerbsflüge nicht freigegeben. Ausnahmen werden im Briefing und/oder auf dem Aufgabenblatt vermerkt. Die Wettbewerbsleitung strebt täglich die Freigabe des Segelflugsektors Alb Nord und des Beschränkungsgebiets ED-R132 an. Die Wettbewerbsleitung behält sich vor Sprungzonen für Wettbewerbsflüge zu sperren, wenn mit Sprungbetrieb zu rechnen ist. Dies wird ebenfalls im Briefing und/oder auf dem Aufgabenblatt vermerkt.

Die maximale erlaubte Höhe für die Wertungsflüge beträgt FL95 sofern im Briefing nicht anders kommuniziert.

4. Ausrüstung und Integrationsregeln

Es müssen aktuelle, den kompletten Wettbewerbsraum abdeckende, Karten mit VFR-Luftraumaufdruck mitgeführt werden. Das Wettbewerbsgebiet wird durch die ICAO-Karten-Blätter Stuttgart, München,

Nürnberg und Frankfurt abgedeckt. FLARM, akustisches Variometer sowie das Mitführen eines Rettungsfallschirms oder eines Gesamtrettungsgeräts sind verpflichtend.

Alle Klassen fliegen nach Integrationsregeln. Segelflugzeuge mit Heimkehrhilfe und Eigenstarter dürfen den Motor benutzen, sofern der eingebaute GNSS Flight Recorder die Motorlaufzeit aufzeichnet. Gewertet wird bis zu dem am weitesten bewertbaren Punkt, bevor der Motor benutzt wurde.

5. Regelverstöße und Protest

Maßgeblich für die Strafpunkte ist immer die aktuelle SWO. Für einen Einflug in gesperrte Sprungzonen werden folgende Strafpunkte angesetzt:

Regelverstoß	Strafpunkte bzw. Sanktion
Einflug in (optional) gesperrte Sprungzone gemäß Kapitel 3	<ul style="list-style-type: none">• ≤ 500 m - 50 Punkte• > 500 m - 100 Punkte

Die Einspruchsfrist zum Vorbringen einer Beschwerde wird auf 24 Stunden nach Veröffentlichung der inoffiziellen Wertung festgelegt. Am letzten Wettbewerbstag wird die Einspruchsfrist auf 2h vor der Siegerehrung festgelegt. Über einen Protest wird gegen eine Gebühr von 150 € von der Jury entschieden.

6. Briefing

Die Anmeldung im Wettbewerbsbüro und die Teilnahme bei den Briefings sind obligatorisch. Kurzfristige Änderungen werden im Briefing, auf der Wettbewerbshomepage und per WhatsApp Broadcast bekanntgegeben.

7. Stellplätze und Hänger

Jeder Teilnehmer erhält für sein Flugzeug einen festen Abstellplatz. Es ist ausreichend Platz vorhanden, um alle Flugzeuge ohne gegenseitige Behinderung aufbauen zu können. Der genaue Stellplatz wird über die Homepage und ggf. zusätzlich per Email bis spätestens zum Anreisetag mitgeteilt.

8. Startdurchführung

8.1. Startaufbau

Der Startaufbau erfolgt generell vor dem Briefing des jeweiligen Wettbewerbstages, falls von der Wettbewerbsleitung nichts anderes bekanntgegeben wird.

Die Startaufstellung wird in der Regel ca. eine Stunde vor dem Briefing bekanntgegeben. Es wird keine Rotation der Reihen innerhalb der einzelnen Klassen durchgeführt um den Aufbau des Startfeldes zu vereinfachen.

8.2. Startdurchführung

Sofern sich ein Flugzeug zu Startbeginn nicht an seinem Startplatz befindet, wird das Flugzeug am Ende des jeweiligen Starterfeldes aufgestellt. Ausnahmen kann die Wettbewerbsleitung bei begründeten Verzögerungen zulassen.

Auf das höchstzulässige Abfluggewicht (laut Betriebshandbuch) wird hingewiesen.

Es wird im Flugzeugschlepp oder Eigenstart gestartet, die Schlepphöhe beträgt in der Regel 1600m MSL, Ausnahmen werden im Briefing bekanntgegeben. **Die im Flugzeugschlepp startenden Teilnehmer haben für den Start Helfer und ein Schleppseil bereitzustellen.** Die F-Schlepp-Gebühr beträgt klassenabhängig **voraussichtlich:**

Offene/Doppelsitzer	55€
18-Meter Klasse	53€
15-Meter Klasse	50€
Clubklasse	48€
Eigenstart	10€

Die Preise beinhalten An- und Abreise der Schleppmaschinen sowie Verpflegung und Übernachtungszuschüsse der Schlepp-Piloten.

Eigenstartfähige Segelflugzeuge dürfen selbst starten. Die maximale Steighöhe entspricht der maximalen Schlepphöhe. **Die Verantwortung für einen sicheren Eigenstart liegt beim Teilnehmer.** Die Wettbewerbsleitung kann die Genehmigung zum Eigenstart jederzeit und für einzelne Wettbewerbstage widerrufen. **Für einen Eigenstart werden voraussichtlich 10€ berechnet.**

Zur Vermeidung einer Außenlandung oder zur Überprüfung der Funktionstüchtigkeit des Motors ist vor dem Abflug und innerhalb des Platzbereichs (→ Klippeneck sicher im Gleitflug erreichbar!) die Benutzung des Motors erlaubt. Jeder Motorlauf außerhalb des Platzbereiches des Klippenecks wird als GNSS-Vache gewertet.

9. Wertungsflüge

9.1. Aufgabentypen

Folgende Tagesaufgaben können ausgeschrieben werden:

- Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (RT) SWO 6.1.1
- Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendegebieten (AAT) SWO 6.1.2

9.2. Abflug

Die Abflugpunkte (AP1 bis AP6) werden täglich für die einzelnen Klassen festgelegt. Der Abflug erfolgt über die Abfluglinie, als Abflugzeit zählt der Zeitpunkt des letzten Kreuzens der Abfluglinie in Abflugrichtung.

Die Abfluglinie erstreckt sich über 20 km rechtwinklig zur Kurslinie vom Abflugpunkt zum ersten Wendepunkt. Dabei markiert der Abflugpunkt den Mittelpunkt der Abfluglinie (siehe Abbildung 1). Reicht ein Teil der Abfluglinie in ein für den Wettbewerb nicht freigegebenen Luftraum, so verkürzt sie sich um dieses Stück. Im Briefing kann eine maximale Abflughöhe und/oder eine maximale Abfluggeschwindigkeit festgelegt werden. Die Freigabe des Abfluges erfolgt gemäß SWO. Entsprechende Durchsagen der Wettbewerbsleitung auf der Wettbewerbsfrequenz sind zu beachten.

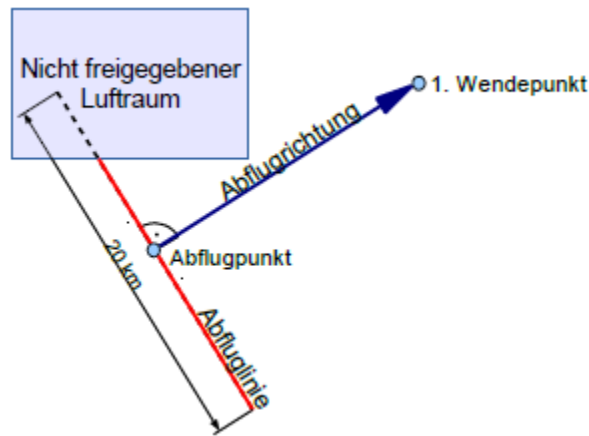


Abbildung 1: Abfluglinie

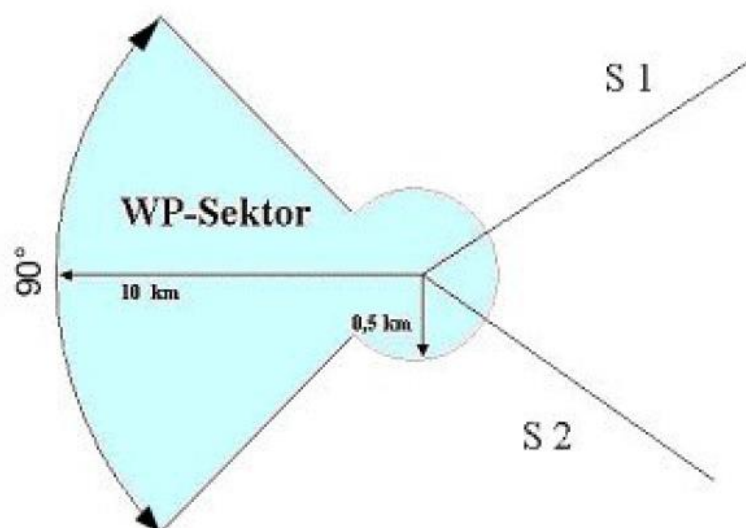
9.3. Wendepunkte

Die Wendepunkte der jeweiligen Tagesaufgabe werden mittels GNSS Flight Recorder (Logger) beurkundet. Eine korrekte Umrundung ist erfolgt, wenn sich mindestens ein Aufzeichnungspunkt oder die Verbindungslinie zweier Aufzeichnungspunkte innerhalb einer der im Folgenden beschriebenen Räume befindet bzw. schneidet (rot eingefärbter Bereich in Abbildung 2):

- einem Zylinder mit Radius 500 m um den Wendepunkt als Mittelpunkt
- einem 90°-Sektor mit Radius 10 km vom Wendepunkt ausgehend. Dabei ist die Winkelhalbierende des Sektors gleich der am Wendepunkt punktgespiegelten Winkelhalbierenden der Kurslinien zum Wendepunkt hin und vom Wendepunkt weg.

Abhängig von der Aufgabe können die Abmessungen (Radius und Winkel) im Einzelfall angepasst werden. Es gilt die Wendepunktbeschreibung auf dem Aufgabenblatt. Falls keine korrekte Umrundung erreicht wurde, allerdings eine Annäherung bis einschließlich 500m zum Wendepunkt-Sektor stattgefunden hat wird der Wendepunkt als erreicht gewertet unter Anwendung der Strafe aus dem Strafpunktecatalog.

Der Teilnehmer hat selbst sicherzustellen, dass eine korrekte Umrundung erfolgt. Gerätespezifische Toleranzen sind zu beachten, für die Auswertung gelten die aufgezeichneten Daten.



9.4. Zielflug

Der Zielpunkt sowie die Anflugrichtung werden wie der Abflugpunkt beim täglichen Briefing bekanntgegeben bzw. auf dem Aufgabenblatt ausgedruckt. Sollten es die Wetterverhältnisse erforderlich machen, kann die Wettbewerbsleitung die Anflugrichtung ändern. Auf entsprechende Durchsagen auf der Wettbewerbsfrequenz wird verwiesen. Der Zielflug erfolgt abhängig von der Aufgabe über den Zielkreis.

Der Zielflug ist in 10 km Entfernung vom Zielkreis der Wettbewerbsleitung per Funk auf der Wettbewerbsfrequenz zu melden (Bsp.: „X-Ray Charlie 10 Kilometer“). Kommt ein Teilnehmer ohne Zeitwertung zum Platz bzw. Überflug zurück, hat er sich ebenfalls in 10 km Entfernung anzumelden. Die Flugplatzkanal „Klippeneck Radio“ muss während des Anfluges, der Landung und dem Abtransport des Flugzeuges gerastet und eingeschaltet bleiben.

Um nachfolgende Flugzeuge nicht zu gefährden sind im Zielflug hochgezogene Fahrkurven oder andere von hinterher-fliegenden Teilnehmern nicht vorhersehbare Flugmanöver zu vermeiden. Nach dem Überfliegen des Zielkreises ist unmittelbar zu landen. Nach der Landung sind die Flugzeuge unverzüglich aus der Landebahn zu bringen.

Der Zielkreis ist ein Kreis um den Zielpunkt mit Radius 5km. **Die Mindesthöhe beim Einflug in den Kreis beträgt für die unterschiedlichen Klassen:**

Offene Klasse	1210 m MSL
18-Meter Klasse	1220 m MSL
Doppelsitzer Klasse	1240 m MSL
15-Meter Klasse	1250 m MSL
Clubklasse	1270 m MSL

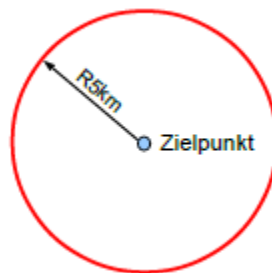


Abbildung 4: Zielkreis

10. Abgabe der Flugdokumentation

Die gültige IGC-Datei muss bis längstens 60 Minuten nach der Landung auf den Wettbewerbsserver hochgeladen werden. Eine Überschreitung dieser Frist wird gemäß SWO geahndet. Teilnehmer und Flugzeug müssen im Deklarationsteil der IGC-Datei eindeutig und richtig dokumentiert sein. **IGC-Dateien dürfen nicht umbenannt werden.**

10.1. Außenlandungen und Benutzung der Heimkehrhilfe

Außenlandungen sind der Wettbewerbsleitung, auch im Falle eines Rückschlepps, **immer per Telefon zu melden**. Die Benutzung einer Heimkehrhilfe wird als GNSS-Vache gewertet.

11. Funk-Kanäle

Start/Schlepp, Wiederlandung, Zielanmeldung, Landung:

- Klippeneck Radio 135.090

Abflugfreigabe und Sicherheitskanal:

- Klippeneck Wettbewerb 118.035

Die endgültigen Kanäle werden beim Startbriefing bekanntgegeben und auf dem Aufgabenblatt mit angegeben.

12. Wendepunkte und Wettbewerbsraum

Der Wendepunktatalog für diesen Wettbewerb in den verschiedenen Logger-Formaten steht auf der Wettbewerbs-Homepage sowie auf SoaringSpot zum Download bereit. Verbindlich ist die am Tag der Wettbewerbseröffnung verfügbare Version.

13. Postanschrift für Teilnehmer während des Wettbewerbes

„Name des Teilnehmers und Wettbewerbskennzeichen“

Klippeneck-Segelflug-Wettbewerb
Wettbewerbsbüro
Auf dem Klippeneck 7

78588 Denkingen

14. Haftung und Rechtsweg

Der Teilnehmer erklärt mit der Anmeldung, dass er auf alle Schadenersatzansprüche gegenüber dem Veranstalter und dem Ausrichter sowie deren Organen und Erfüllungsgehilfen verzichtet.

Der Teilnehmer erklärt ferner für sich und seine Mannschaft, dass die Vorschriften der Ausschreibung und Ausführungsbestimmungen in allen Punkten anerkannt werden. Soweit der Teilnehmer mit einem in fremdem Eigentum stehenden Flugzeug fliegt, erklärt er sich mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens an dem von ihm benutzten Flugzeug einverstanden. Bei Minderjährigen ist das Einverständnis des gesetzlichen Vertreters für die Teilnahme erforderlich.

15. Datenweitergabe an Dritte

Für die Teilnehmerliste, Wertung und für Pressemeldungen werden Fotos mit erkennbaren Gesichtern und die dazu üblichen Daten der Teilnehmer und Helfer veröffentlicht. Hierzu gehören insbesondere Name, Verein, Heimatort, Alter (nicht aber das Geburtsdatum!) und Daten zum Flugzeug.

Die Flugwegdaten der Wettbewerbsflüge werden sowohl auf unserer Webseite als auch auf dem Server des Auswertedienstleisters soaringspot.com veröffentlicht. Außerdem wird auf unserer Webseite eine Echtzeit-Flugwegverfolgung der teilnehmenden Flugzeuge veröffentlicht.

Eine Weitergabe von persönlichen Daten (Geburtsdatum, Adresse, Kontoverbindung etc.) an Dritte erfolgt nicht.

16. Wettbewerbsleitung und Jury

Wettbewerbsleiter: Martin Trittler (martin.trittler@klippeneck-wb.de)

Stellv. WBL: Bastian Kaiser

Meteorologe: Sir Henry Blum (henry.blum@klippeneck-wb.de)

Flugleiter: Norbert Veeseer und Helmar Glöckner

Kasse: Walter Streicher (w.streicher@gmx.de)

Presse: Sören Ebser (soeren.ebser@klippeneck-wb.de)

Jury: Gaby Haberkern, Michael Eisele, Helge Loschan