

Ausführungsbestimmungen für den 18. Internationalen Militärischen Segelflugwettbewerb 2017

1. Allgemeine Regeln

1.1. Diese Ausführungsbestimmungen sind Bestandteil der Ausschreibung des IMGC 2017.

1.2. Die Veranstaltung ist nicht öffentlich.

1.3. Zu einer Wettbewerbsmannschaft gehört neben dem Segelflugzeugführer ein namentlich benannter Helfer. Maximal können auf einem Flugzeug zwei Piloten alternativ wechseln.

1.4. Abweichungen von den Grundlagen nach Punkt 4 der Ausschreibung (Regeln) oder diesen Ausführungsbestimmungen, soweit sie aus lokalen, meteorologischen oder sonstigen Gründen zwingend notwendig werden, sind beim Eröffnungsbriefing mitzuteilen.

1.5. Die Bundeswehrflugsportvereinigung sowie seine Organe und Erfüllungsgehilfen haften weder für Personen- oder Sachschäden, die Teilnehmer oder Mannschaftsmitglieder erleiden, noch die von Teilnehmern oder Mannschaftsmitgliedern gegenüber Dritten verursacht werden.

2. Wettbewerbsleitung und Jury

2.1. Wettbewerbsleitung

Wettbewerbsleiter:	Oberstleutnant Sven Baldauf
Sportleiter:	Oberleutnant Lasse Loevenich
Meteorologe:	Herr Jürgen Wittorf
Flugleitung:	Hauptmann Markus Grohmann
Auswertung:	Hauptmann d.R. Freya Degner

2.2. Jury: Wird zum Eröffnungsbriefing bekannt gegeben.

2.3 Sicherheitskomitee: Wird aus den gewählten Klassensprechern/innen, dem Sportleiter und dem Flugsicherheitsoffizier des Flugplatzes Holzdorf gebildet.

3. Grundlagen

Die Meisterschaft wird nach den in Ziffer 4 der Ausschreibung (Regeln) bezeichneten Grundlagen, den Ausführungsbestimmungen, den Auflagen der DFS GmbH und der Betriebsabsprache mit dem HSG 64 LTGrp Holzdorf durchgeführt.

3.1. Es gilt die „Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften“ (SWO) in der aktuell gültigen Fassung: derzeit: Ausgabe 2017 gültig ab 15.03.2017 (SWO 2017)

3.2. In allen drei Klassen gilt die „DMSt-Wettbewerbsordnung Index-Liste des DAeC 2017“

3.3. Startaufbau/Startbetrieb:

Die Segelflugzeuge werden im Flugzeugschlepp/Eigenstart gestartet. Beim Eröffnungsbriefing wird die Startreihenfolge in Form von Startreihen bekannt gegeben, d. h. jeder Teilnehmer ist einer Startreihe zugehörig, diese ist mit einer Nummer versehen und bleibt während des ganzen Wettbewerbs über gleich. Die Reihenfolge der Startreihen ändert sich täglich. Den Platz innerhalb einer Reihe regelt die Ankunftszeit am Startfeld. Beim Aufstellen muss so aufgeschlossen werden, dass keine Lücken entstehen. Die Aufstellung muss zum Zeitpunkt der Startbereitschaft abgeschlossen sein. Zu spät kommende Flugzeuge starten zum Schluss des gesamten Feldes.

3.4. Ausklinkhöhe / Eigenstart.

3.4.1. Die Ausklinkhöhe beträgt 600m GND.

3.4.2. Eigenstartfähige Segelflugzeuge dürfen in allen Klassen aus eigener Kraft starten, sofern Motorlauf und Höhe dokumentiert werden können. Die für Segelflugzeuge festgelegte Ausklinkhöhe von 600m GND darf im Kraftflug nicht – auch nicht vorübergehend – überschritten werden. Wenn im Eigenstart gestartet wird, muss ebenfalls die Schlepproute eingehalten werden. Das Abstellen und Einfahren des Triebwerks hat im Ausklinkraum zu erfolgen.

3.4.3. Die Betriebsbereitschaft des Motors nichtselbststartender Segelflugzeuge muss vor dem Abflug dokumentiert werden. Dies erfolgt durch einen kurzen Probelauf des Motors spätestens 5 Minuten nach dem Ausklinken (Dauer mindestens 30 Sekunden, maximal 1 Minute im Ausklinkraum). Dabei darf die festgelegt maximale Motorlaufhöhe von 650m GND nicht überstiegen oder zwischen Triebwerkstart und –abstellen kein Höhengewinn erzielt werden.

3.4.4. Ein Wiederanlassen des Motors vor dem Abflug ist nur nach Genehmigung durch den Sportleiter/Flugleiter und auch nur in der Platzrunde erlaubt. Jeder Motorlauf, mit Ausnahme des ersten Probelaufs, der außerhalb der Platzrunde durchgeführt wird, zählt als Außenlandung.

3.5. Dokumentation

3.5.1. Die Dokumentation erfolgt ausschließlich mittels IGC-zugelassener GNSS Flugrekorder. Das Primärsystem muss ein von der IGC zugelassenes Loggersystem sein.

3.5.2. Die Mindestaufzeichnungsrate beträgt 4 Sekunden

3.5.3. Der Abflug wird mit GNSS gemäß SWO 9.4 beurkundet. Der Abflugpunkt wird für die jeweilige Klasse beim Tagesbriefing bekannt gegeben.

3.5.4. Eine mögliche Abflughöhenbegrenzung wird beim täglichen Briefing bekannt gegeben. Die gesetzlichen Bestimmungen der Luftraumstruktur sind in jedem Fall einzuhalten.

3.5.5. Der Abflug wird für die einzelnen Klassen getrennt freigegeben. Die Freigabe erfolgt in der Regel 20 Minuten nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges der jeweiligen Klasse.

3.6. Startreihenfolge und Landungen am Platz

3.6.1. Die Startreihenfolge wird vor dem täglichen Briefing bekannt gegeben.

3.6.2. Erfolgt eine Landung am Platz – außer bei einem Fehlstart – kann der Wiederstart frühestens nach dem Start des letzten regulären Teilnehmers seiner Klasse, oder nach dem letzten regulären Teilnehmer der gerade im Schlepp befindlichen Klasse erfolgen. Ein Startverzicht gilt als erfolgter Start.

3.7. Ziellinie und Landung

3.7.1. Der Ziellinienüberflug wird mit GNSS gemäß SWO 9.7 dokumentiert. Die Ziellinie wird beim jeweiligen Tagesbriefing bekannt gegeben. Die GPS Koordinaten der Ziellinien sind in der Wendepunktliste aufgeführt.

3.7.2. Beim Ziellinienüberflug ist eine Höhe von 150m GND einzuhalten. Ein Unterschreiten der Überflughöhe oder starkes Hochziehen nach dem Überqueren der Ziellinie wird als gefährliches Fliegen gem. Ziffer SWO 10.3.2 geahndet. Direktlandungen sind zulässig und werden empfohlen. Tiefer Hochgeschwindigkeitsanflug wird als gefährliches Fliegen gem. Ziffer 10.3.2 geahndet.

3.8 Sonstiges

3.8.1 Flugsicherheit:

Die am Flugplatz HOLZDORF geltende Luftraumordnung und Verfahren zur Separierung mit dem Hubschrauberbetrieb werden beim Briefing bekannt gegeben. Um Pulkbildung möglichst zu verhindern, werden für die verschiedenen Klassen unterschiedliche Abflugpunkte festgelegt. Ebenso kann eine maximale Abflughöhe festgelegt werden, um Ansammlungen dicht unter der Wolkenbasis zu verhindern.

Wasserballast muss so abgelassen werden, dass kein anderes Luftfahrzeug dadurch behindert wird.

3.8.2 Die offizielle Wettbewerbssprache ist Deutsch. Bei Bedarf wird Englisch als zweite Sprache genutzt.

4. Segelflugzeug und Ausrüstung

4.1. Segelflugzeug

4.1.1. Das Segelflugzeug muss ausgerüstet sein mit:

- Rettungsfallschirm
- Sollinstrumentierung
- Akustischem Variometer
- Funksprechgerät 720 Kanäle
- IGC zugelassenem GNSS Dokumentationssystem
- Gültiger Luftfahrkarte 2017
- Das Mitführen eines in Funktion befindlichen Kollisionswarngerätes (FLARM oder FLARM-kompatibel) ist Pflicht.

4.1.2. Nicht betrieben werden dürfen:

Instrumente und tragbare Geräte die dem Segelflugzeugführer das Fliegen ohne Sicht ermöglichen. Wolkenflug ist nicht zulässig. Es wird auf Punkt 9.5 der SWO und den internationalen Strafpunkt katalog verwiesen.

4.1.3. Zubehör für Loggersysteme

Die IGC-Loggerfiles müssen vom Piloten selbstständig ausgelesen und der Wettbewerbsleitung, bevorzugt per E-Mail (Die E-Mail Adresse wird im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben), übermittelt werden. Alternativ können die Loggerfiles per Datenträger (SD-Karte oder USB-Stick) am POC abgegeben werden. In jedem Fall soll das Loggerfile innerhalb von 60 Minuten nach der Landung auf dem Zielplatz zur Verfügung stehen. Abweichungen davon können nach SWO Ziffer 10 geahndet werden.

Die Teilnehmer müssen in der Lage sein, der Wettbewerbsleitung auf Verlangen ein Kabel für die PC-Kopplung, sowie Transfersoftware ihres Loggersystems zu Verfügung zu stellen.

4.1.4 Für die einwandfreie Funktion und Verkehrssicherheit der Segelflugzeuge, Rückholfahrzeuge und Anhänger sowie der Geräte und Ausrüstung (Fallschirm, Logger usw.) ist jeder Pilot selbst verantwortlich. Jedes Luftfahrzeug muss der Wettbewerbsleitung vor dem ersten Start für eine Überprüfung in aufgerüstetem Zustand zur Verfügung stehen. Eine nachfolgende Änderung (Winglets, Spannweitenverlängerung, etc.) ist dann nicht mehr möglich. Weiterhin ist jeder Pilot eigenverantwortlich zur Einhaltung der durch den Hersteller vorgegebenen Betriebsgrenzen verpflichtet. Der Ausrichter behält sich vor, einzelne Segelflugzeuge stichprobenartig auf deren Abflugmasse zu kontrollieren.

4.2. Wettbewerbskennzeichen

4.2.1. Als Wettbewerbskennzeichen sind mit folgender Vorrangigkeit zugelassen:

- DAeC Dauerkennzeichen
- Die beiden letzten Ziffern des Flugzeugkennzeichens
- Andere, bis dreistellige Kombinationen aus Ziffern oder Buchstaben

4.2.2. Bei Verwechslungsgefahr teilt die Wettbewerbsleitung ein anderes Wettbewerbskennzeichen zu. DAeC Dauerkennzeichen bleiben hiervon unberührt.

4.2.3. Das Wettbewerbskennzeichen ist am Segelflugzeug, am Anhänger, am Kraftwagen sowie am Wohnwagen und/oder Zelt deutlich sichtbar anzubringen.

5. Kommunikation

5.1. Die Betriebsfrequenzen und deren Verwendung werden zum Eröffnungsbriefing bekanntgegeben.

5.2. Die Rufnummer der Wettbewerbsleitung, sowie weitere Rufnummern, unter denen Landemeldungen abgegeben werden können, werden im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben.

6. Landemeldung

6.1 Bei Außenlandungen – auch auf Flugplätzen – ist die Landemeldung unverzüglich von der Mannschaft der Wettbewerbsleitung zu übergeben.

7. Auswertung

7.1. Die Auswertung erfolgt mit der Software "SeeYou". Der Veranstalter stellt eine Luftraumdatei zur Verfügung, in der aufgrund einer Betriebsabsprache die Grenzen des ED-R 70 angepasst wurden.

7.2 Die vorläufige Tageswertung und der sich daraus ergebende Gesamtstand werden über EDV ermittelt und täglich auf der Plattform „SoaringSpot“ sowie per Aushang am POC veröffentlicht.

7.3. Die endgültige Tageswertung und der sich daraus ergebende Gesamtstand werden nach Ablauf der Beschwerdefristen, bzw. nach Bearbeitungsende von Beschwerden und Einsprüchen veröffentlicht.

8. Beschwerden Einspruch

8.1. Grundlage für das Einlegen von Beschwerden bildet die SWO.

8.1.1. Beschwerden werden nach SWO 10.4 behandelt.

8.1.2. Einsprüche werden nach SWO 10.5 behandelt.

9. Regelwidrigkeiten. Ahndungen

9.1. Durch die Wettbewerbsleitung können Ahndungen gem. SWO 10.0 sowohl gegen Teilnehmer als auch Mannschaften ausgesprochen werden, bei

- Verstößen gegen gesetzliche Bestimmungen
- Verstöße gegen Regeln der SWO
- Verstöße gegen sportliche Regeln, die in der Ausschreibung oder den Ausführungsbestimmungen festgelegt sind,
- Verstöße gegen die beim Eröffnungsbriefing dargestellten lokalen Regelungen und Verfahren bei der Nutzung des Flugplatzes HOLZDORF

9.2. Sportlicher Betrug hat den sofortigen Ausschluss von der Meisterschaft zur Folge. Bei festgestelltem Doping wird der Betreffende von dem Wettbewerb ausgeschlossen.

10. Sonstiges

10.1. Bundeswehrangehörige sollten eine aktuelle Ü 2 besitzen und eine gültige Konferenzbescheinigung mit Sabotageschutz mitführen.

10.2. Dokumentenkontrolle:

Für das Luftfahrzeug:

- Eintragungsschein,
- letzter Nachprüfschein, oder Lufttüchtigkeitsfolgezeugnis (ARC)
- Betriebstüchtigkeitszeugnis, ggf. Fluggenehmigung,
- Haftpflichtversicherungsnachweis gemäß den deutschen Bestimmungen,
- Bordbuch
- Kennung der genutzten Primärflugdatenrekorder und Backupsysteme

Für den Piloten:

- Luftfahrerschein für Segelflugzeugführer inkl. F-Schleppberechtigung, ggf. Eigenstartberechtigung
- Flugbuch, inkl. der zum Lizenzerhalt notwendigen Einträge
- gültiges Tauglichkeitszeugnis
- gültiger Fallschirmpacknachweis.

10.3. Jeder Teilnehmer sorgt eigenverantwortlich für sich und seine Mannschaft für Unterkunft. Nahe liegende Hotels und Pensionen werden auf der Wettbewerbshomepage eingestellt. Campingmöglichkeiten sind am Flugplatz vorhanden und müssen im ausgewiesenen Bereich genutzt werden. Truppenunterkünfte stehen nicht zur Verfügung.

10.4. Der Aufenthalt von Haustieren in der Kasernenanlage ist grundsätzlich verboten.

Manching, den 10.03.2017

Neuburg, den 10.03.2017

(Im Original gezeichnet)

(Im Original gezeichnet)

Sven Baldauf (Wettbewerbsleiter)

Lasse Loevenich (Sportleiter)