

Ausführungsbestimmungen zum 58. Internationalen Hotzenwald-Segelflugwettbewerb vom 27.05. – 03.06.2023

1. Veranstalter und Ausrichter

Luftsportgemeinschaft Hotzenwald e.V.

<http://www.lghotzenwald.de>

2. Termin und Ort

Die internationale Sportveranstaltung wird auf dem Sonderlandeplatz Hütten Hotzenwald (EDSF) vom 27. Mai bis 03. Juni 2023 durchgeführt.

Meldeschluss	Freitag	19. Mai 2023; 24:00
Anreise	Ab Freitag	26. Mai 2023
Trainingsmöglichkeit (nach Absprache)	Ab Samstag	20. Mai 2023
Dokumentenkontrolle/Verzichtserklärung	Ab Freitag	26. Mai 2023 ab 20:00Uhr
Eröffnungsbriefing und erster Wettbewerbstag	Samstag	27. Mai 2023, 09:00 Uhr
Letzter Wettbewerbstag	Samstag	03. Juni 2023
Abschlussfest und Siegerehrung	Samstag	03. Juni 2023 ab 19.00Uhr

3. Regeln

Es gelten die in der Ausschreibung für den 58. Internationalen Hotzenwaldwettbewerb 2023 und die in dieser Ausführungsbestimmung genannten Auflagen, sowie der aktuelle FAI Sporting Code Teil 3 Annex A bzw. die Wettbewerbsordnung des DAeC.

Auflagen der DFS, sowie diejenigen des täglichen Briefings, sind für alle Teilnehmer verbindlich.

Auf den Sporting Code, sowie die neue Wettbewerbsordnung des DAeC wird hingewiesen. Diese können [unter diesem Link](#) heruntergeladen werden. Wir erwarten von jedem Teilnehmer, dass er sich sportlich und fair verhält und immer auf seine und die Sicherheit anderer bedacht ist!

4. Beurkundung

Die Beurkundung der Wettbewerbsflüge erfolgt mit dem „GNSS-Flight Recorder System“. Es dürfen nur von der IGC zugelassene Logger eingesetzt werden. Das Aufzeichnungsintervall muss kleiner oder gleich 12s liegen. Es wird empfohlen, ein Loggerintervall von 4s oder weniger zu verwenden.

Für Segelflugzeuge mit Klapptriebwerken muss eine Motorlauf-Aufzeichnung gewährleistet sein. Für die ordnungsgemäße Funktion seines GNSS-Systems, sowie für die korrekte Erfassung der Wendepunkt Koordinaten, sofern die Eingabe durch ihn selbst möglich bzw. erforderlich ist, ist jeder Pilot selbst verantwortlich

Die Flugplatzhöhe ist fix auf 873m NN definiert. Diese Höhe wird der Auswertung zugrunde gelegt.

Als Backup kann auch die FLARM Aufzeichnung anerkannt werden, sofern die Motorlaufzeit aufgezeichnet wird.

5. Verhaltensweise Motorsegler

Der Motorlaufraum (Steigraum) wird beim Briefing definiert. Die Selbststarter dürfen die Schlepphöhe der Segelflugzeuge **nur um das Maß übersteigen, das für den Einfahrtvorgang des Triebwerks notwendig ist. Der Übergang in den reinen Segelflug darf nicht oberhalb der Schlepphöhe der Segelflugzeuge erfolgen.** Dies gilt auch für „Turbos“.

Ein Wiederstart für motorisierte Segelflugzeuge kann in der Luft erfolgen. Dazu muss der Motor im vorgegebenen Wiederstartraum in Betrieb genommen werden. Eine Inbetriebnahme des Motors außerhalb des Wiederstartraumes gilt als Außenlandung.

Die untere Grenze des Wiederstartraums liegt auf 1150mNN (ca. 300m GND). Ein Wiederstart des Motors unterhalb dieser Höhe wird mit 1 Strafpunkt pro Meter bis 1050mNN geahndet. Ein Wiederstart unterhalb 1050mNN (ca. 200m GND) wird mit einer Tagesdisqualifikation geahndet.

6. Segelflugzeug und Ausrüstung

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer bestätigt durch Unterschrift anlässlich der Dokumentenkontrolle, zu der die Dokumente 1– 7 bereitzuhalten sind, dass die folgenden Unterlagen zu Flugzeug und Pilot(en) vollständig sind:

1. Zulassung des Segelflugzeuges
2. Letzter Nachprüfschein
3. Lufttüchtigkeitszeugnis
4. Haftpflichtversicherungsnachweis in gesetzlicher Mindesthöhe (3 000 000 CHF)
5. Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle
6. Nachprüfschein des Fallschirms, Packbuch
7. Gültige, in Europa anerkannte Segelflugpilotenlizenz mit F-Schlepp, bzw. Eigenstartberechtigung und gültigem Medical.

Bordbuch, Flughandbuch und Flugbuch sind mitzuführen.

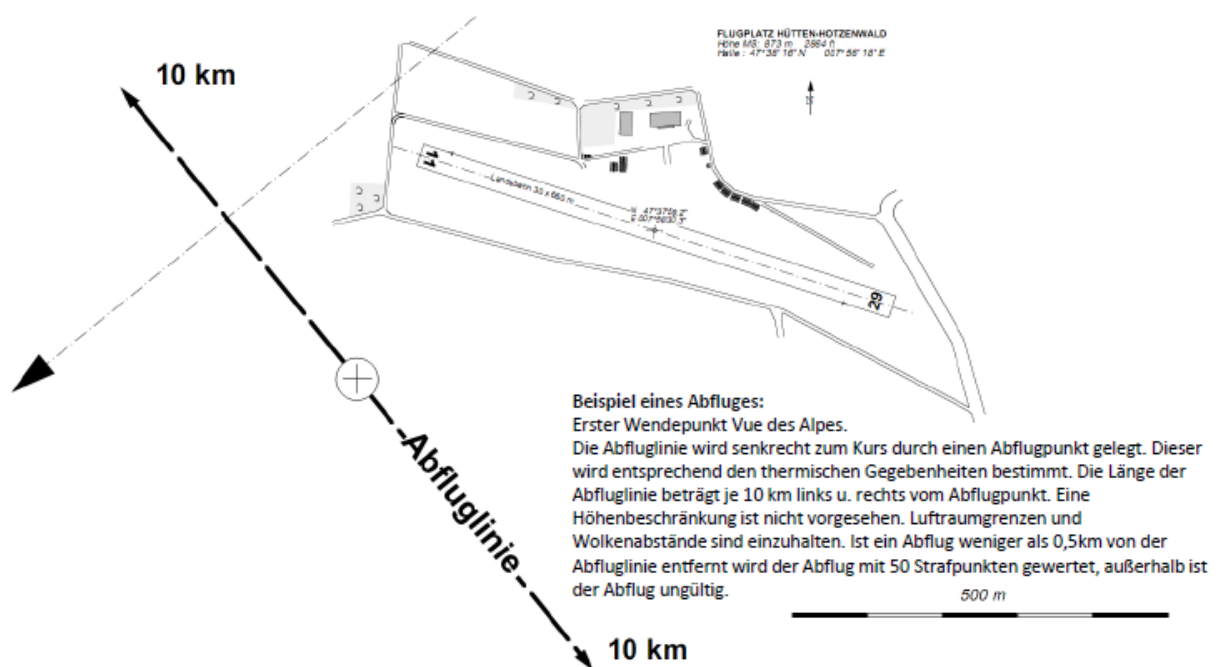
Für die Bodenfunkstellen muss eine Genehmigung vorliegen.

9. Flugdokumentation

9.1. Abflug

Die Eröffnung des Abfluges wird für die einzelnen Klassen 15 Minuten nach Start des letzten Flugzeuges der Klasse freigegeben und ist vom Pilotensprecher der jeweiligen Klasse zu bestätigen. Die Freigabe des Abfluges wird von der Sportleitung 15 Minuten, 10 Minuten und 5 Minuten vorher durch Funk angekündigt.

Abflugrichtung ist die Kurslinie zum ersten Wendepunkt über eine (gedachte) Abfluglinie von 20 km Breite (siehe Skizze). Für den Abflug besteht keine Höhenbegrenzung. Achtung! Wolkenabstand und Luftraumstruktur müssen jedoch eingehalten werden!



Es gibt verschiedene Abflugpunkte (siehe Wendepunktliste). Der Überflug über die Abfluglinie wird durch das GNSS-System dokumentiert. Erfolgt der Abflug weniger als 0,5 km von der Abfluglinie entfernt, wird der Abflug mit 50 Strafpunkten gewertet. Außerhalb der Abfluglinie und dessen Toleranz (0,5 km) ist der Abflug ungültig.

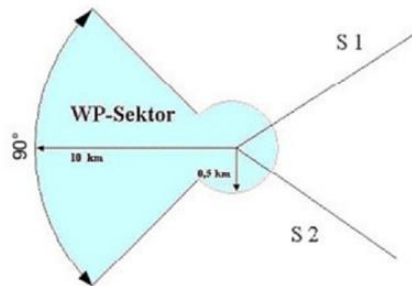
9.2. Aufgabenstellung

Je nach Anzahl der fliegbaren Tage und den gegebenen Wetterbedingungen sind folgende Aufgaben geplant:

Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (Racing Task RT):

Dies ist die klassische Aufgabe mit definierten Wendepunkten. Es muss in den Sektor eingeflogen werden.

Sofern im Briefing nicht anders vorgegeben besteht für die Racing Task ein Wendengebiet aus einem Zylinder mit einem Radius von 0,5km um den Wendepunkt herum und einem 90°Kreissegment mit einem Radius von 10km zum Wendepunkt, siehe Skizze:



Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendengebieten (Assigned Area Task AAT):

Flächenaufgabe mit Mindestzeit. Gewertet wird der Quotient aus Strecke und Zeit. Wenn die Mindestzeit unterschritten wird, gilt letztere. Außenlandungen werden mit Streckenpunkten bewertet.

Handicapped Distance Task (HDT)

Racing Task Aufgabe mit der Besonderheit, dass der Durchmesser des Zylinders am Wendepunkt abhängig des Flugzeug Index ist. Je kleiner der Index, umso größer der Zylinderdurchmesser. Die Länge der Strecke ist dementsprechend Index-abhängig. Beispiel: Für eine Strecke von 100 km wären die Wenderadien für eine LS1-f mit Index 100 so ausgewählt, dass die Gesamtstrecke 100 km beträgt. Für einen Arcus mit Index 120 wären die Wendezyylinder entsprechend kleiner, so dass die Strecke für den Arcus bei 120 km (+20% zur LS1-f) liegt. Somit wird der Index vor dem Start angewendet. Es zählt die reale Zeit, die für die Bewältigung der Strecke benötigt wurde.

Eine Wende bis zu 0,5km vor einem Wendengebiet wird mit 50 Strafpunkten gewertet.

Luftraumverletzungen horizontal oder vertikal, werden

- beim ersten Vergehen mit einer virtuellen Außenlandung,
- beim zweiten Vergehen mit einer Tagesdisqualifikation und
- beim dritten Vergehen mit einer Wettbewerbsdisqualifikation

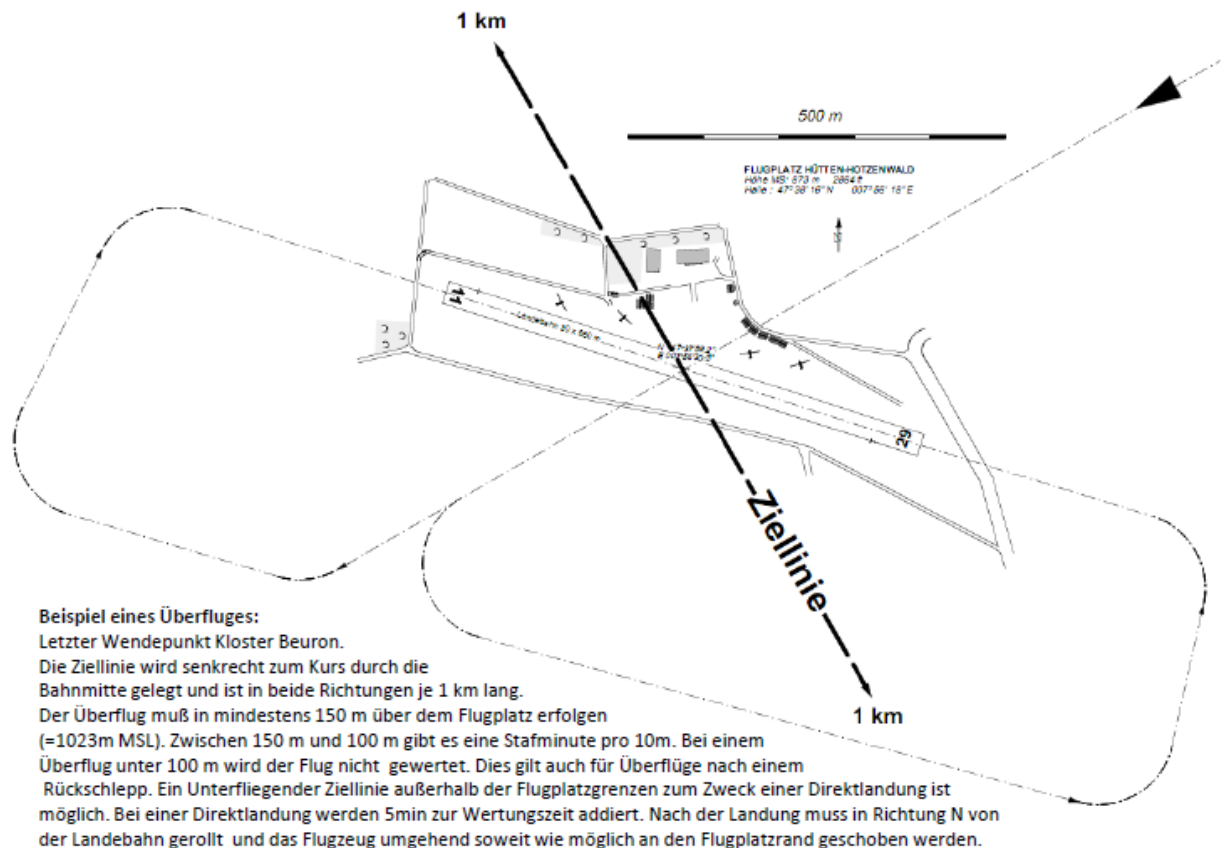
bestraft.

Die Auswertung erfolgt nach dem 1000 Punkte Wertungssystem.

9.3. Zielflüge

Die Ziellinie liegt rechtwinklig zum Kurs vom letzten Wendepunkt durch die Bahnmitte mit 2 km Breite (s. Skizze). Die Mindestüberflughöhe ist 150 m (entspr. 1023m MSL). Zwischen 100 m und 150 m gibt es 1 Strafminute pro 10m. Bei einem Überflug unter 100 m wird der Flug nicht gewertet. Für eine Direktlandung ohne Überflug werden zur Wertungszeit 5 Strafminuten addiert.

Die Meldung zum Überflug bzw. zur Direktlandung soll mindestens 3 Minuten vor dem Zielüberflug erfolgen. **Der erste anfliegende Pilot sollte 15 min vor geschätztem Zielüberflug die Wettbewerbsleitung informieren.**



Die Platzrunde und die Landerichtung werden von der Flugleitung durchgegeben. Bei einer Landung auf die "11" ist bei starkem Ostwind auf das Lee im Anflug zu achten. Bei der Landung auf die "29" muss die Straße in mindestens 15 m Höhe überflogen werden. Nach der Landung ist grundsätzlich nach Norden von der Landebahn zu rollen. Nach dem Ausrollen **ist** das Flugzeug umgehend so weit wie möglich an den Flugplatzrand zu schieben.

Die Wettbewerbsfrequenz bleibt bis zum Abtransport des Flugzeuges aus der Landepiste gerastet.

IGC Dateien sind bis spätestens 30 min nach Zielüberflug bei der Wettbewerbsleitung abzugeben. Akzeptiert werden gängige Speichermedien, sowie Email an hw@hotzenwaldwettbewerb.de. Die Wettbewerbsleitung wird keine Logger auslesen. Bei einer Außenlandung sind die Koordinaten per Telefon durchzugeben. Damit ist dann eine vorläufige Wertung möglich.

10. Proteste

Proteste können gegen eine Protestgebühr von 300 Euro eingereicht werden.

Die Namen der Jurymitglieder werden im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben.

11. Außenlandung

Nach einer Außenlandung muss das Landefeld unverzüglich geräumt werden, um weiteren Flugzeugen eine problemlose Landung zu ermöglichen. Die Frequenz 125.815 MHz ist zu rasten, um ggf. Kontakt mit anderen Piloten aufnehmen zu können. Die Wettbewerbsleitung ist schnellstmöglich per Telefon über die Außenlandung anhand des Außenlandformulars zu benachrichtigen.

Rückschlepps werden mit 5,- EUR / min berechnet.

11.1. Landewiese Wehr 2

Die Landewiese [Wehr 2](#) befindet sich auf dem Dinkelberg, westlich und oberhalb von Wehr.

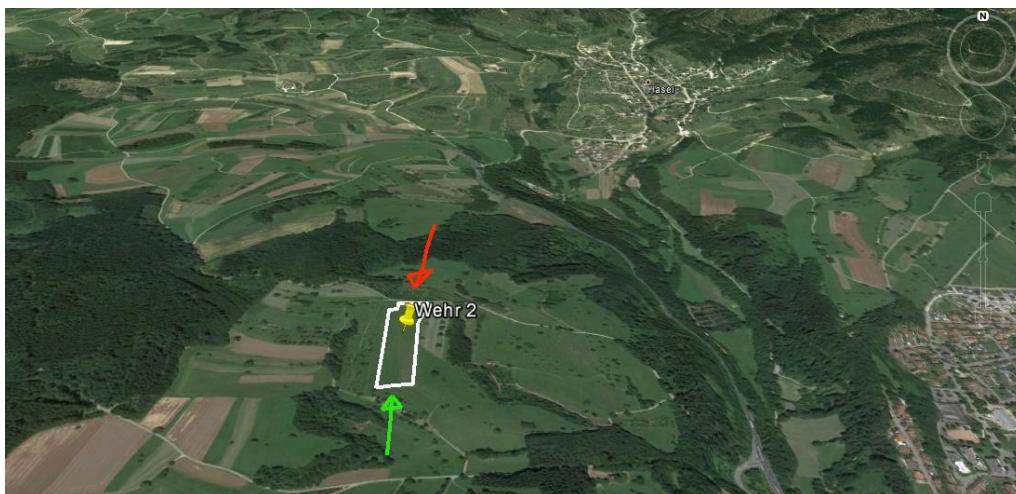
- Koordinaten: 4738.317N, 00753.217E
- Höhe: 454.0m
- Länge: 260.0m
- Hinweise: Gelände steigt leicht nach Norden an. 3 Windsäcke am Feld vorhanden. Nach der Landung auf die Seite ausrollen.

Wehr 2 ist das Motorgleitschirmfluggelände einer professionellen Motorschirmflugschule. Es findet regelmäßig, auch unter der Woche, Flugbetrieb statt. Die Funkfrequenz für Wehr 2 ist **122.555 MHz**.

Die Landung **muss** unbedingt **auf 122.555 MHz mindestens 5 Minuten vorher angemeldet** werden. Auch wenn kein Flugbetrieb zu sehen oder niemand am Funk ist, muss eine Blindmeldung abgegeben werden.

Der Motorschirm benötigt ein paar Minuten Zeit, um das Feld freizumachen (Schirm zusammenlegen, etc.). Nach der Landung ist das Feld zu räumen. Es kann problemlos auf die Seite ausgerollt werden.

Nach der Landung bitte zwingende Christoph Nägele (Eigner und Betreiber des Motorschirmfluggeländes) +49 151 1078 1915 kontaktieren.



12. Telefon

- Wettbewerbsleitung +49 7765 8588 und +49 7765 918 748
- Landemeldungen +49 7765 8588 und +49 7765 918 748

13. Postanschrift

Flugplatz Hütten
Hotzenwaldwettbewerb
Rüttehof 3
79736 Rickenbach

Über die Internetseite des Wettbewerbes <https://hotzenwaldwettbewerb.de> können während des Wettbewerbes Emails an die Piloten geschickt werden.

14. Wettbewerbsgebiet/Kartenmaterial

Das Wettbewerbsgebiet umfasst die Bereiche der ICAO-Karten 1:500.000 Stuttgart und Schweiz. Empfehlenswert ist die Segelflugkarte der Schweiz. Es muss mit aktuell gültigem Kartenmaterial geflogen werden (2023er Ausgabe).

Der Wendepunktatalog kann auf Soaringspot für jedes gängige Format heruntergeladen werden.

Die Wettbewerbssoftware enthält die aktuelle Luftraumstruktur des Wettbewerbsraumes und erkennt Luftraumverletzungen automatisch. Bitte beachten!

Kartenmaterial kann auch bei der Buchhandlung Volk in Wehr Tel: +49 7762 51166 vorbestellt werden: <http://www.buchhandlung-volk.de>

15. Unterkunft/Verpflegung

Jeder Teilnehmer sorgt für Unterkunft und Verpflegung für sich und seine Mannschaft selbst. Für die Unterkunft stehen umliegende Pensionen und ausgewiesene Campingflächen am Platz zur Verfügung (Camping 6€/Tag und Person über 14 Jahren, siehe auch: Camping.pdf). In der Fliegerklausur kann man sehr gut essen. Ein Frühstücksbrötchen Service und ein Fliegerabendessen werden angeboten.

16. Wettbewerbsleitung

- Wettbewerbsleitung Lucia Liehr
- Sportleiter Marc Wielscher
- Wetter Marcus Neubronner
- Flugleitung tbd
- Presse Ramona Riesterer
- Jury wird am Eröffnungsbriefing bekannt gegeben

Falls Änderungen der Ausschreibung oder dieser Ausführungsbestimmungen notwendig werden, wird dies spätestens beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben und sind damit für den Wettbewerb verbindlich.

Hütten, 06.01.2023

gez. Lucia Liehr, Marcus Neubronner