

Ausführungsbestimmungen des Qualifikationswettbewerbs zur Deutschen Segelflugmeisterschaften der Junioren 2027 in der Club- und Standardklasse

1 Allgemeines

Hinweis: In diesen Ausführungsbestimmungen werden die Begriffe Pilot, Teilnehmer und Helfer verwendet. Diese Begriffe stehen synonym für die Begriffe Pilotin, Teilnehmerin und Helferin.

Diese Ausführungsbestimmungen ergänzen die Ausschreibung zu den Qualifikationsmeisterschaften 2026 für die Deutschen Segelflugmeisterschaften 2027 der Bundeskommission Segelflug im DAeC (BuKo). **Regelgrundlage ist die zu Beginn des Wettbewerbs gültige „Wettbewerbsordnung für Segelflugmeisterschaften der Bundeskommission Segelflug im DAeC (SWO)“.** Auflagen der DFS und der Genehmigungsbehörden sowie das Eröffnungs- und das tägliche Briefing sind für alle Teilnehmer verbindlich.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass jeder Teilnehmer verpflichtet ist, alle gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen für den Luftverkehr strikt einzuhalten. Die eigene Verantwortung des Piloten für sein Flugzeug und sein Verhalten im Luftraum bleibt durch die sportlichen und sicherheitsrelevanten Regeln und Vorgaben der Wettbewerbs- und Sportleitung unberührt. Insbesondere gilt dies für die Gültigkeit aller Papiere, der erforderlichen Berechtigungen, die Verkehrssicherheit des Gerätes, die Einhaltung aller Betriebsgrenzen, die Einhaltung der Klassenmerkmale, die Dokumentation seiner Wettbewerbsflüge und die Erfüllung aller gesetzlichen und luftrechtlichen Bestimmungen.

Alle Piloten verpflichten sich durch ihre Teilnahme zur sportlichen Fairness und zur größtmöglichen gegenseitigen Rücksichtnahme. Der Flugsicherheit (auch die der anderen Teilnehmer) ist unter allen Umständen Vorrang einzuräumen.

Veranstalter:

Bundeskommission Segelflug im Deutschen Aero Club e.V.
Hermann-Blenk-Straße 28
38108 Braunschweig
segelflug@daec.de

Ausrichtender Verein:

Luftsportjugend Hessen - Hessischer Luftsportbund e.V.
Landwehrstraße 1
64293 Darmstadt
wettbewerb.ldbc@hlb-info.de

in Kooperation mit dem ausrichtenden Flugplatz:

Kurhessischer Verein für Luftfahrt von 1909 e.V.
Zum Flugplatz 10
35091 Cölbe – Schönstadt

2 Zeitplan/Termine

Anreise:	ab 30.07.2026 – 14:00 Uhr
Technische + Dokumentenkontrolle:	ab 30.07.2026 – 16:00 Uhr bis 31.07.2026 18:30 Uhr
Training:	31.07.2026
Eröffnungsbriefing:	31.07.2026 - 20:00 Uhr
tägliches Briefing:	10:00 Uhr
1. Wertungstag:	01.08.2026
letzter Wertungstag:	08.08.2026
Abschlussabend:	08.08.2026 – 19:00 Uhr
Siegerehrung	09.08.2026 – 10:00 Uhr

3 Wettbewerbsleitung und Organisation

Wettbewerbsleiter:	Tobias Nickel
Sportleiter:	Jan Frederic Müller
Meteorologe:	Tim Schneider
Auswertung:	Katharina Schneider
Startleiter:	Peter Lehmann
Jury:	Daniela Wilden, Andreas Hillebrand, Robin Sittmann
Sicherheitskomitee:	die gewählten Klassensprecher + Sportleiter + 1 Mitglied KVfL Marburg
Orga & Verwaltung:	Tobias Nickel
Flugplatz/Infrastruktur:	Niklas Diederich / Justin Schulz

Auf der Wettbewerbs-Homepage (<https://www.ldbcup.de>) wird ein Selfbriefing veröffentlicht, dessen Studium für alle Teilnehmer verpflichtend ist.

Jeder Teilnehmer muss mindestens einen Helfer während des Wettbewerbs dabei haben, der der Wettbewerbsleitung namentlich bekannt zu geben ist. Es wird in Ausnahmen toleriert, dass ein Helfer auch max. 2 Piloten betreuen kann.

Um die Kommunikation zwischen Wettbewerbsleitung und Teilnehmern zu erleichtern, wird die Wettbewerbsleitung einen WhatsApp-Service einrichten.

4 Teilnehmer

Der Wettbewerbsleitung sind bei der Dokumentenkontrolle das Vorhandensein und die Gültigkeit folgender Unterlagen nachzuweisen:

- Zulassung des Segelflugzeuges (Lufttüchtigkeitszeugnis oder „Permit to Fly“ ohne Ausschluss Wettbewerbsflüge), Eintragungsschein
 - Gültiger Nachprüfschein / ARC (Airworthiness Review Certificate)
 - Haftpflichtversicherungsnachweis in gesetzlicher Höhe (ohne Ausschluss Wettbewerbsflüge)
 - Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle (Funkgerät mit 8,33kHz Kanalabstand)
 - Zur Steigerung der Sichtbarkeit muss jedes Flugzeug mindestens eine der folgenden Komponenten aufweisen (vgl. SWO Absatz 4.4.5):
 - Ein in Betrieb befindliches ACL, das von vorne bei Tageslicht im Flug gut sichtbar ist (z.B. ACL auf dem Rumpf, in der Haube oder in der Seitenflosse)
 - Je ein oder mehrere Streifen in leuchtenden Farben (rot, orange oder pink) an beiden Außenflügeln inkl. Winglets mit einer Gesamtbreite von mindestens 20 cm, der von der Nasenleiste mindestens 50 % der Flügeltiefe an Ober- und -unterseite bedeckt
 - Packnachweis des Fallschirms
 - Lizenz für Segelflugzeugführer (SPL) inkl. Berechtigung für die durchgeführte Startart, inkl. Nachweis der erforderlichen Startzahl für die Gültigkeit der Lizenz und der Berechtigungen (durch aktuelles Flugbuch)
 - Gültiges Medical
 - Personalausweis/Reisepass
 - Vom Teilnehmer unterschriebene
 - Athleten- und Schiedsvereinbarung Anti-Doping des DAeC*
 - Anlage 1: A1: Erklärung des Teilnehmers / gesetzlichen Vertreters
- (*Anlagen der Ausschreibung; via COPILOT hochladen)
- Anlage - F1 – Datenschutzerklärung (Unterschreiben bei Dokumentenkontrolle)
 - Anlage - G - Gewichtsformblatt (nur Clubklasse - ausgefüllt mitbringen zur Technischen Kontrolle)

5 Segelflugzeuge

5.1 Clubklasse

Das Referenzgewicht gemäß IGC-Indexliste wird angewandt. Zur technischen Kontrolle muss der aktuelle Wägebbericht, das aktuelle Ausrüstungsverzeichnis und das korrekt ausgefüllte Gewichtsformblatt (SWO Anlage G) vorgelegt werden. Im Rahmen der technischen Kontrolle muss das Flugzeug in Abflugkonfiguration vorgeführt werden.

- 1) Das Gewicht in Abflugkonfiguration wird wie folgt ermittelt: Messpunkte sind am Haupt- und Spornrad inklusive sämtlicher beim Flug mitgeführter Geräte/Teile. Hinzu kommt das Gewicht des Piloten (SWO 4.5).
- 2) Im zweiten Schritt wird das Referenzgewicht ermittelt: In dieser Konfiguration wird das Flugzeug an einem Auto angehängt. Messpunkt ist in diesem Fall das Hauptrad. Die beim Flug mitgeführten Geräte/Teile bleiben unverändert. Das Pilotengewicht ist bei dieser Messung nicht nötig. Bei Bedarf können zusätzlichen bei dieser Wägung Allwetterbezüge aufgezoogen werden.

Mit den dabei gewonnenen Daten kann nötigenfalls das Gewichtsformblatt korrigiert werden.

Während des Wettbewerbes wird es stichprobenartige Gewichtskontrollen geben (vgl. SWO Absatz 5.4.1). Verstöße werden nach SWO Abschnitt 10.5.8 geahndet.

5.2 Standardklasse

Die Flugzeuge sind in Startkonfiguration im Grid abzustellen (d.h. mit Wasserballast, falls gewünscht).

Bei ungünstigen Platzverhältnissen (Wind, Beschaffenheit der Graspiste, etc.) kann die Wettbewerbsleitung das Startgewicht zusätzlich begrenzen bzw. jeglichen Wasserballast untersagen. Während des Wettbewerbes wird es stichprobenartige Gewichtskontrollen geben (vgl. SWO Absatz 5.4.1). Verstöße werden nach SWO Abschnitt 10.5.8 geahndet. Im Rahmen der technischen Kontrolle wird keine Wägung durchgeführt.

Das Tanken der Flugzeuge erfolgt **ausschließlich mit Kanistern** die von dem Teilnehmer mitgebracht werden müssen. Die Stellen der Wasseranschlüsse können dem Selbstbriefing entnommen werden.

Das Tanken der Segelflugzeuge auf dem Hallenvorfeld ist nicht gestattet.

5.3 Kennzeichnung

Jedes Wettbewerbsflugzeug ist mit einem gut sichtbaren und lesbaren Wettbewerbskennzeichen mindestens rechts und links an der Seitenflosse zu kennzeichnen. Bei einer eventuellen Doppelbelegung der Kennzeichen hat ein beim DAeC registriertes Kennzeichen Vorrang. Das Wettbewerbskennzeichen ist am Segelflugzeug-Anhänger, an Fahrzeugen sowie an Wohnwagen und Zelten der jeweiligen Mannschaft deutlich sichtbar anzubringen.

6 Beurkundung der Wertungsflüge

Als Beurkundungssysteme sind maximal zwei IGC-zugelassene Flugrekorder erlaubt, dabei ist ein primärer Flugrekorder anzugeben, wobei der sekundäre Flugrekorder außer für den PEV straffrei verwendet werden kann. Die verwendeten Systeme sind mit der Anmeldung bekannt zu geben. Der Ausrichter kann vorab Flugdateien dieser Systeme anfordern (vgl. SWO Absatz 5.9.4).

Es ist ein Aufzeichnungsintervall von 1 Sekunde vorgeschrieben (vgl. SWO Absatz 5.9.3).

Die Wettbewerbsleitung ist berechtigt, den Betrieb des FLARM-Geräts und der Betriebsstundenzähler von Turbo-Heimkehrhilfen während und nach dem Flug zu kontrollieren. Dazu sind z.B. die Flugdaten des Kollisionswarngeräts für die Wettbewerbsleitung zugänglich zu halten, bis die Wertung des jeweiligen Tages „endgültig“ ist.

7 Verfolgungs- und Trackingsysteme

Die Konfiguration des Flarm-Geräts ist jedem Piloten freigestellt, die Funktionalität als Kollisionswarngerät muss uneingeschränkt verfügbar sein (vgl. SWO Absatz 4.4.3).

Alle Piloten die ihr Flarm Gerät wie folgt konfiguriert haben:

- Feste Flarm- (Werkseinstellung) oder ICAO-ID (keine wechselnden IDs)
- Stealth-Flag: OFF (Werkseinstellung)
- Notrack-Flag: OFF (Werkseinstellung)

werden gebeten ihre Flarm-ID dem Ausrichter (Meldeportal COPILOT) einzutragen.

8 Wettbewerbsraum und Wendepunkte

Der Wettbewerbsraum ist durch die ICAO-Karten „Frankfurt“, „Hannover“ und „Nürnberg“ abgedeckt. Listen der Wendepunkte und die für die Auswertung verwendete Luftraumdarstellung können rechtzeitig vor Wettbewerbsbeginn auf <https://www.soaringspot.com/de/lahn-dill-bergland-cup-2026/downloads> abgerufen werden. Die für die Auswertung gültigen Dateien werden spätestens im Eröffnungsbriefing benannt.

9 Lufträume / Flugbeschränkungsgebiete

Jeder Teilnehmer hat sich vorab mit den Besonderheiten/Luftraumbeschränkungen im Wettbewerbsraum vertraut zu machen. Insbesondere sind die Regelungen der Lufträume um die Verkehrsflughäfen zu beachten.

Lufträume, für deren Nutzung eine Freigabe erforderlich ist und TMZs und Fallschirmsprungsgebiete, sind für den Wettbewerb gesperrt, sofern diese von der Wettbewerbsleitung nicht ausdrücklich als nutzbar erklärt werden. Genaueres hierzu wird im täglichen Briefing und auf dem Aufgabenblatt bekannt gegeben.

Der Luftraum außerhalb der Wettbewerbsraumgrenze gilt als „gesperrter Luftraum“.

Die Luftraumdatei inklusive Landesgrenzen wird rechtzeitig zum Download auf <https://www.soaringspot.com/de/lahn-dill-bergland-cup-2026/downloads> zur Verfügung gestellt.

Die maximal zulässige Flughöhe im Wettbewerb beträgt FL95.

Alle Verstöße werden entsprechend der gültigen SWO geahndet.

10 Start-, Abflug- und Anflugverfahren

10.1 Startaufstellung, Startbereitschaft

Der Aufbau der **Startaufstellung** ist in der Regel vor dem Briefing zu beginnen und bis spätestens zur Startbereitschaft abzuschließen. Die Zeit der Startbereitschaft wird in der Regel vor dem Briefing, spätestens aber während des Briefings bekannt gegeben. Die Reihenfolge der Startaufstellung wird täglich per Info via WhatsApp `Wettbewerbs- Informationsgruppe` bekannt gegeben.

Der Aufbau des Grid kann dem Selfbriefing entnommen werden.

Die Wettbewerbsleitung kann zusätzlich zur Zeit der Startbereitschaft eine **Grid Closing Time** definieren. Teilnehmer, deren Flugzeuge sich zur Grid Closing Time noch nicht an der vorgesehenen Stelle befinden, können von der Teilnahme am Wettbewerbstag ausgeschlossen werden. Ansonsten gilt, dass nach Startbereitschaft eintreffende Flugzeuge nach dem letzten Flugzeug der momentan im Start befindlichen Klasse starten.

30 Minuten vor der Startbereitschaft beginnt das Verdichten des Grid und alle Fahrzeuge müssen entfernt sein. Behinderungen des Startbetriebs können mit Strafpunkten geahndet werden. Die Piloten sollen zum Startbetrieb Helfer bereitstellen.

10.2 Start

Der **Ausklinkraum** liegt im Nordwesten des Platzes und kann dem Selbstbriefing entnommen werden. Dieser ist nicht verbindlich und somit flexibel je nach Entwicklung der Thermik. Die **Ausklinkhöhe** beträgt in der Regel 850 Meter MSL (ca. 600 Meter über Platz). Der Sportleiter kann jederzeit eine andere Ausklinkhöhe festlegen, wenn die Situation dies erfordert oder wenn es der Chancengleichheit zugutekommt.

Segelflugzeuge, die im **Flugzeugschlepp** starten, werden von der Schleppmaschine in den Ausklinkraum geschleppt und klinken bei Erreichen der festgelegten Schlepphöhe selbstständig aus. Spätestens beim Ausklinkzeichen des Schleppflugzeugs (Rollbewegungen) ist unverzüglich auszuklinken.

Für **Landungen während der Schleppphase (nach „Absaufen“)** ist die Segelflugplatzrunde zu nutzen. Zur Landung sollten die Landebahn 03 / 21 genutzt werden (siehe Selbstbriefing).

10.3 Motorisierte Segelflugzeuge

Segelflugzeuge mit funktionsfähigem Triebwerk müssen gemäß SWO Abschnitt 4.7 zu Beginn des Wettbewerbes (Trainings- oder 1. Wertungstag) einmalig nachweisen, dass die zugelassenen Beurkundungssysteme einwandfrei funktionieren (Annex B 1.4.2). Die Wettbewerbsleitung kann einen erneuten Testlauf anordnen, zudem müssen die Dateien beider Logger bei der Auswertung jederzeit auf Verlangen abgegeben werden. Die Teilnehmer dürfen das Triebwerk täglich testen. Der Testlauf muss unmittelbar nach dem Ausklinken im Ausklinkraum stattfinden. Der Motor muss nach Erreichen der Ausklinkhöhe abgestellt werden (max. 50 m über Ausklinkhöhe – üblicher Puffer für Motor einfahren).

Das **Anlassen des Motors vor Abflug zum Zwecke des Höhengewinns (nach „Absaufen“)** ist im Umkreis von 2 Kilometern um den Verkehrslandeplatz Marburg-Schönstadt möglich (bevorzugt im Gegenanflug). Die Höhe und Position muss der Pilot so wählen, dass eine sichere Landung möglich ist, falls der Motor nicht anspringt. Nach dem Steigflug muss das Triebwerk innerhalb des Ausklinkraums nach Erreichen der Ausklinkhöhe abgestellt werden (max. 50 m über Ausklinkhöhe – üblicher Puffer für Motor einfahren).

Segelflugzeuge im Eigenstart müssen im Ausklinkraum nach Erreichen der Ausklinkhöhe das Triebwerk abstellen (max. 50 m über Ausklinkhöhe – üblicher Puffer für Motor einfahren).

Das **Überfliegen von Ortschaften** mit laufendem Motor muss aufgrund der damit verbundenen Lärmbelästigung vermieden werden. Unnötiges Verursachen von Lärm über Ortschaften kann Strafpunkte nach Sportleiterermessen nach sich ziehen.

10.4 Abflug

Die **Abfluglinie** ist eine Linie senkrecht zur Richtung des Kurses vom Abflugpunkt zum ersten Wendepunkt mit einer Länge von 10 km beidseits des Abflugpunktes (Gesamtlänge 20 km).

Die **Abflugfreigabe** erfolgt frühestens 30 Minuten nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges der Klasse (unter Beachtung von SWO 7.3.6). Die Abflugfreigabe wird per Funk auf der Wettbewerbsfrequenz angekündigt und erteilt (Ankündigung 30, 20, 10 und 5 Minuten vor Freigabe vgl. SWO 7.3.7).

Diese Informationen sind jeweils durch den Pilotensprecher zu bestätigen. Eine bereits angekündigte Abflugfreigabe kann weiter nach hinten verschoben werden, wenn die Umstände dies erfordern (mindestens um 15 Minuten).

Die Wettbewerbsleitung wird eine „maximale Abflughöhe“ und „maximale Abfluggeschwindigkeit“ festlegen (vgl. SWO 7.3.4) zudem kann die Option „Event Abflug“ (vgl. SWO 7.3.5) angewendet werden.

10.5 Zielkreis

Als Zielverfahren wird der **Zielkreis** eingesetzt. Der Zielkreis ist ein Kreis mit einem Radius von 5 km um den Mittelpunkt des Flugplatzes und einer Höhe von 600 m MSL (die Flugplatz-Bezugshöhe von Marburg-Schönstadt ist 250 m MSL). Radius und Höhe des Zielkreises können durch Ankündigung im Tagesbriefing und auf dem Aufgabenblatt täglich geändert werden.

10 Kilometer vor Einflug in den Zielkreis ist auf der Wettbewerbsfrequenz eine Meldung abzugeben (z.B.: „Marburg Wettbewerb, H1, 10 Kilometer“).

10.6 Zielflug und Landung

Wasserballast ist rechtzeitig vor der Landung abzulassen.

Beim Einflug in den Zielkreis und in der Landephase ist verstärkte Luftraumbeobachtung und Rücksichtnahme erforderlich. Der Anflug auf den Zielkreis ist als **kontinuierlicher Sinkflug** durchzuführen. Beim Einfliegen in den Zielkreis ist starkes Hochziehen verboten. Überfahrt darf nur in einer flachen Steigflugbahn in Höhe umgesetzt werden. Absichtliche sehr tiefe Endanflüge werden als gefährliches Fliegen eingestuft und mit Strafpunkten geahndet. Nach dem Einflug in den Zielkreis ist unverzüglich zu landen.

In der Regel sollte der Landeanflug mit einfliegen in die Südost-Platzrunde (Seite Motorflugplatzrunde) und dem Pflichtpunkt „Gegenanflug“ gestaltet werden. Bei zu großer Ankunftshöhe ist die Höhe im kontinuierlichen Sinkflug mit den Luftbremsen bis zum Gegenanflug abzubauen.

Zum Schutz parallel oder weiter hinten landender Flugzeuge muss das **Ausrollen geradeaus** erfolgen (kein seitliches Abrollen, außer mit ausdrücklicher Genehmigung des Flugleiters).

Solange die Landebahn frei ist, wird immer eine lange Landung bis zum Ende der Bahn gefordert, um genügend Platz für nachfolgende Flugzeuge zu lassen.

Unerlaubtes seitliches Abrollen von der Bahn und verschuldetes Blockieren der Bahn kann mit Strafpunkten geahndet werden. Sobald sich ausreichend große Lücken zwischen den anfliegenden Flugzeugen ergeben, sollten die am Boden stehenden Flugzeuge so weit wie möglich aus der Bahn geschoben werden, um Platz für weitere Landungen zu schaffen. Das Ziehen oder Schieben der Flugzeuge zum Anhänger darf nur am äußersten Rand des Flugplatzes erfolgen und so, dass landende Flugzeuge nicht behindert werden.

11 Außenlandungen

Nach einer Außenlandung (auch auf Flugplätzen; auch wenn der Pilot vorhat, einen Rückschlepp zu machen) muss der Pilot unverzüglich eine **Landemeldung** bei der Wettbewerbsleitung abgeben. Das bevorzugte Verfahren ist eine **Meldung per lowcrop.aero**, notfalls auch per Telefon.

Die entsprechenden Zugangsdaten für lowcrop.aero erhaltet Ihr bei der Technische-/Dokumentenkontrolle. Wichtige Telefonnummern können dem Aufgabenblatt entnommen werden.

Bei Landung außerhalb des Flugplatzes Marburg-Schönstadt **muss unbedingt eine Landemeldung abgegeben werden**, damit die Wettbewerbsleitung am Ende des Tages einen Überblick über den Verbleib der Piloten hat und nötigenfalls Such- und Rettungsmaßnahmen einleiten kann.

Das Unterlassen der Landemeldung wird nach SWO Abschnitt 10.5.8 geahndet und kann im Falle unnötig eingeleiteter Such- und Rettungsmaßnahmen auch über die sportlichen Regelungen hinausgehende Konsequenzen für den Piloten haben.

12 Wertung

Für die Auswertung der Wettbewerbsflüge wird die Auswertesoftware „SeeYou Competition“ genutzt.

Die Abgabe des IGC-Files hat **spätestens 45 Minuten nach der Landung** auf dem Wettbewerbsflugplatz bzw. der Rückkehr von einer Außenlandung zu erfolgen. Die Zeit des Uploads gilt als Abgabezeitpunkt.

Die finale Überprüfung der Wertung auf SWO 7.3.8 (...Bei mehreren Abflügen ist die Abflugzeit für die Wertung heranzuziehen, die die höchste Punktzahl ergibt.) obliegt dem Piloten.

Die Beschwerde ist schriftlich (inkl. E-Mail) begründet bei der Wettbewerbsleitung einzulegen. Die gewünschte Klärung muss eindeutig als Beschwerde vorgetragen werden, damit diese als Beschwerde behandelt wird. Die Beschwerdefrist muss mindestens 14 Stunden betragen (vgl. SWO 10.6) und beginnt nach Veröffentlichung der inoffiziellen Wertung (vgl. SWO 8.7).

Der Protest ist schriftlich (inkl. E-Mail) begründet bei der Wettbewerbsleitung einzulegen. Er muss innerhalb von 14 Stunden nach dem Bescheid über eine Beschwerde erfolgen. Mit dem Protest hat der Betroffene eine Protestgebühr zu entrichten. Die Höhe der Protestgebühr beträgt 200 € (vgl. SWO 10.7).

Die Entscheidung über einen Protest trifft die Jury innerhalb 24 Stunden (vgl. SWO 10.7.5).

13 Funkverkehr

Platzfrequenz [Marburg Radio]: **134.915 MHz**
(Start, F-Schlepp)

Wettbewerbsfrequenz [Marburg-Wettbewerb]: **132.440 MHz**
(nach dem Ausklinken, Sicherheitsfrequenz, Abflug, Zielflug und Landung)

14 Telefon/Post

Wettbewerbsleitung [Tobias Nickel]: siehe Telefonnummern via Schriftverkehr [E-Mail]

Tower: 06427 / 93 14 94 1

E-Mail Wettbewerbsleitung: wettbewerb.ldbc@hllb-info.de

E-Mail Auswertung: wertung@ldbcup.de

Internet: <https://www.ldbcup.de>

Postanschrift während der Meisterschaft:

KVfL Marburg

[Teilnehmername, WBK]

Zum Flugplatz 10

35091 Cölbe – Schönstadt

15 Unterkunft und Verpflegung

Camping ist direkt am Flugplatz möglich. Toiletten und Duschen sind am Flugplatz vorhanden.

WLAN steht am Flugplatz zur Verfügung.

Das Laden von E-Autos ist auf dem Flugplatzgelände verboten! (Für das Laden von E-Flugzeugen finden wir individuelle Lösungen).

An den Abenden des Bergfests und dem Abschlussabend wird es ein warmes Abendessen geben. Am Morgen wird ein Brötchenservice angeboten. Im Bereich der Halle gibt es abends/nach den Landungen Getränke zu kaufen. Direkt am Flugplatz befindet sich ein Restaurant - <https://www.flugplatz-restaurant-schoenstadt.de/>

Anfragen organisatorischer Art dürfen gerne an den ausrichtenden Verein gerichtet werden unter wettbewerb.ldbc@hllb-info.de

16 Gebühren (während der Meisterschaft und der Trainingszeit)

Die Campinggebühr beträgt 200 € (für drei Personen: Pilot und zwei Helfer).

Jede weitere Person pro Team (ü16) zahlt 60 €.

Schleppgebühren: 49 € auf 600 m GND (gegebenenfalls wird es eine Anpassung an den aktuellen Benzinpreis geben.)

Eigenstart: 6 € pro Start

Die Gebühren über F-Schlepp, Camping sowie weitere anfallende Kosten werden am Ende des Wettbewerbs mit den Wettbewerbsteilnehmern abgerechnet (EC-Kartenzahlung).

Alle Start- und Landezeiten, Name des Piloten, Flugzeugkennzeichen etc. sind verfügbar. Gebühren für einen Rückschlepp werden direkt mit dem Schlepppiloten vereinbart und abgerechnet.

Wird die Meisterschaft aufgrund „höherer Gewalt“ abgesagt, kann eine Organisationspauschale von bis zu 25 % der Meldegebühr einbehalten werden.

Ungeplante Zusatzkosten aufgrund besonderer Umstände sind beim Eröffnungsbriefing offenzulegen.

17 Haftung und Rechtsweg / Salvatorische Klausel

Der Teilnehmer erklärt mit der Abgabe der Meldung, dass er, außer in Fällen von Vorsatz und grober Fahrlässigkeit, auf alle Schadensansprüche gegenüber dem Veranstalter sowie deren Organe und Erfüllungsgehilfen verzichtet. Dieser Verzicht gilt so weit und in der Höhe, als ein Versicherer einen Anspruch anerkennt und begleicht.

Der Teilnehmer erklärt ferner für sich und seine Mannschaft, dass er die Ausschreibung und Ausführungsbestimmungen in allen Punkten anerkennt. Soweit der Teilnehmer mit einem im fremden Eigentum stehenden Flugzeug fliegt, erklärt der Eigentümer des Flugzeuges, dass er mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens an dem vom Teilnehmer benutzten Flugzeug einverstanden ist.

Bei Minderjährigen ist die Unterschrift des gesetzlichen Vertreters erforderlich.

Die Unwirksamkeit eines Teils dieser Erklärung lässt die Wirksamkeit der Erklärung im Übrigen unberührt.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Ehringshausen, 17.04.2026

gez. Tobias Nickel, Wettbewerbsleiter

gez. Jan Frederic Müller, Sportleiter

Von der Bundeskommission Segelflug genehmigt am 17.04.2026