Ausführungsbestimmungen des Qualifikationswettbewerbs zur Deutschen Segelflugmeisterschaft 2026 in der Standard und 15m Klasse Bad Homburg.

1. Allgemeines

Diese Ausführungsbestimmungen ergänzen die Ausschreibung zu den Qualifikationsmeisterschaften 2025 für die Deutschen Segelflugmeisterschaften 2026 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 Briefings sind für alle Teilnehmer verbindlich.

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.

2. Zeitplan/Termine

Anreise:	ab 15.07.2025
Training:	16.07. - 18.07.2025
Dokumentenkontrolle:	18.07. bis 19:00 Uhr
Anmeldung:	18.07.2025
Eröffnungsbriefing:	**18.07.2025 19:30 Uhr**
tägliches Briefing:	**10:00 Uhr**
Abschlussabend:	26.07.2025 19:00 Uhr
Siegerehrung	26.07.2025 20:00 Uhr

Auf der Wettbewerbs-Homepage (Webadresse) wird ein **Selfbriefing** veröffentlicht, dessen Studium für alle Teilnehmer verpflichtend ist.

3. Wettbewerbsleitung und Organisation

Wettbewerbsleiter: Wolfgang Göring
Sportleiter: Jan Omsels, Sebastian Beule

Meteorologe: Walter Hermann

Jury: Lorenz Dierschke, Felipe Levin, Daniela Wilden

Auswertung: Elmar Fischer, Christian Keßler

Finanzen: Jan Nickel

Sicherheitskomitee: die gewählten Klassensprecher + Sportleiter

4. Teilnehmer

Die Teilnehmer werden gebeten sich frühzeitig über die Wettbewerbshomepage www.taunuscup.de zu registrieren (31.05.2025).

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
  - Ein 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 oder LAPL(S)) inkl. Berechtigung für die durchgeführte Startart, inkl. Nachweis der erforderlichen Startzahl für die Gültigkeit der Lizenz und der Berechtigungen (durch aktuelles Flugbuch)
- Gültiges Medical
- Sprechfunkzeugnis

- Vom Teilnehmer unterschriebene Athleten- und Schiedsvereinbarung Anti-Doping des DAeC und Einverständniserklärung des Flugzeughalter/gesetzl. Vertreters(Anlagen der Ausschreibung; in COPILOT hochzuladen).
- Personalausweis/Reisepass
- Vom Teilnehmer unterschriebene Datenschutzerklärung

5. Segelflugzeug

Am 18.07. hat jeder Teilnehmer die Möglichkeit einer freiwilligen Kontrollwägung seines Flugzeuges. **Das geringstmögliche TOW darf 480 kg nicht überschreiten!**

Es werden stichprobenartige Gewichtskontrollen durchgeführt.

In Klassen mit variablem Ballast führt Übergewicht ab dem ersten kg zu Strafpunkten, das Übergewicht muss entfernt werden.

Die Wettbewerbsleitung ist berechtigt, den Betrieb des FLARM-Geräts während des Fluges zu kontrollieren. Dazu sind die Flugdaten des Kollisionswarngeräts für die Wettbewerbsleitung zugänglich zu halten, bis die Wertung des jeweiligen Tages „Endgültig" ist.

Es wird ausschließlich im Flugzeugschlepp oder Eigenstart gestartet.

Die auf den Stellplätzen abgestellten Anhänger sind für die Dauer des Wettbewerbes gegen Verdrehen zu sichern.

Das Wassertanken der Flugzeuge wird ausschließlich aus selbstmitgebrachten Kanistern möglich sein.

6. Beurkundung der Wertungsflüge

Die verwendeten Systeme sind der Wettbewerbsleitung spätestens bei der Anmeldung bekannt zu geben.

Bitte schickt IGC-Files von den genutzten IGC-Flugrekordern (max. 2) mit Nennung des primären Flugrekorders vorab an die Auswertung (auswertung@taunuscup.de). Der primäre Flugrekorder wird auch an Tagen ohne Event-Abflug für die Auswertung genutzt.

7. Verfolgungs- und Trackingsysteme

Die Konfiguration des Flarm-Geräts ist jedem Piloten freigestellt, die Funktionalität als Kollisionswarngerät muss uneingeschränkt verfügbar sein. Alle Piloten wird empfohlen ihr Flarm-Gerät wie folgt zu konfigurieren:

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

- Notrack-Flag: OFF (Werkseinstellung)

und im Rahmen der Anmeldung ihre Flarm-ID dem Ausrichter mitzuteilen.

8. Wettbewerbsraum und Wendepunkte

Der Wettbewerbsraum ist durch die ICAO-Karten „Frankfurt" und „Hannover" abgedeckt. Listen der Wendepunkte und die für die Auswertung verwendete Luftraumdarstellung können rechtzeitig vor Wettbewerbsbeginn von der Wettbewerbs-Homepage abgerufen werden. Die für die Auswertung gültigen Dateien werden spätestens im Eröffnungsbriefing benannt.

9. Lufträume / Flugbeschränkungsgebiete

Lufträume, für deren Nutzung eine Freigabe erforderlich ist, TMZs und Fallschirmsprunggebiete sind für den Wettbewerb gesperrt, sofern diese nicht von der Wettbewerbsleitung 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 Wettbewerbsraumgrenze wird rechtzeitig zum Download auf der Wettbewerbs-Homepage zur Verfügung gestellt.
Die maximal zulässige Flughöhe im Wettbewerb beträgt FL95.

10.Start-, Abflug- und Anflugverfahren

10.1.Startaufstellung und Start

Der Schleppbetrieb beginnt erst, wenn **alle** Fahrzeuge aus dem sicherheitsrelevanten Bereich entfernt wurden.

Der Start der Flugzeuge erfolgt im F-Schlepp oder Eigenstart.

F-Schlepp erfolgt in der Regel auf 936 m MSL (600m AAL).

Die maximale Motorlaufhöhe beträgt in der Regel 986 m MSL (650m AAL).

Wichtig: Für Start und Schleppflug bis zum Ausklinken/ Triebwerkabstellen ist die Start-/Schlepp-Frequenz zu rasten.

Triebwerknutzung anstelle einer Landung durch motorisierte Segelflugzeuge ist unter folgenden Bedingungen im Gegenanflug zulässig. Die Landung auf dem Flugplatz muss sichergestellt sein und der Pilot muss vor Triebwerkstart eine Blindmeldung auf der Startfrequenz abgeben.

Jeder Teilnehmer hat für den Startbetrieb einen Helfer bereitzustellen.

Pilot Event (PEV) is das bevorzugte Abflugverfahren.

10.2.Zielanflug und Landung

Der Zielkreis wird voraussichtlich einen Radius von 4 km und eine minimale Überflughöhe von 650 m MSL (314 m AAL) haben. 10 Kilometer vor Einflug in

den Zielkreis ist auf der Wettbewerbsfrequenz eine Meldung abzugeben (z.B.: „Anspach Wettbewerb, GX, 10 Kilometer").
Die Teilnehmer werden gebeten, eine lange Landung zu machen und durchzurollen.
Jeder Teilnehmer und seine Mannschaft sorgen dafür, dass die Landefläche auf den im Eröffnungsbriefing bekanntgegebenen Wegen schnellstens geräumt wird.

11.Außenlandungen

Nach einer Außenlandung muss die Landemeldung schnellstmöglich an die Wettbewerbsleitung per SMS oder WhatsApp übermittelt werden.

Auch bei einem Rückschlepp von einem Flugplatz ist die Abgabe einer **Landemeldung vor dem Rückschlepp** zwingend vorgeschrieben.

Es werden die GNSS- Koordinaten des Landepunktes im Format GGMMSS für die geographische Breite und GGGMMSS für die geographische Länge benötigt, sowie die Angabe der umrundeten Wendepunkte/erreichten Wendegebiete.

Format für eine Landemeldung: [WBK]/[Anzahl erreichter Wendepunkte]/ [Breite]/[Länge]
Beispiel: LV / 3 / 53 10 13 / 010 42 09

Letzter gültiger Auszeichnungs-Fix-Punkt bei unvollständigen Flügen ist definiert durch eine Mindesthöhe von 200m AGL unmittelbar vor der Landung/Nutzung des Triebwerks (gilt nicht nach Einflug in den Ziekreis).
Zur Bestimmung des letzten gültigen Auszeichnungs-Fix Punkt wird das jeweils aktuelle, in der Auswertesoftware hinterlegte Höhenmodell verwendet.

12.Wertung

Für die Auswertung der Wettbewerbsflüge wird die Auswertesoftware **„SeeYou"** genutzt**.**

Der Upload des IGC-Files hat **spätesten 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 7.3.9 (...Bei mehreren Abflügen ist die Abflugzeit für die Wertung heranzuziehen, die die höchste Punktzahl ergibt.) obliegt dem Piloten.

Ein Protest ist schriftlich bei der Wettbewerbsleitung einzulegen. Mit dem Protest hat der Betroffene eine Protestgebühr von 200 € zu entrichten.

13.Funkverkehr

Platzfrequenz EDFA: 121,030 MHz (Start und F-Schlepp)
Wettbewerbsfrequenz: 135,885 MHz (Sicherheitsfrequenz, Abflug, Zielanflug und Landung)

14.Telefon/Post

Wettbewerbsleitung: TBA
Landemeldungen SMS/ WhatsApp: TBA
Tower: 06081/ 566 33
E-Mail Wettbewerbsleitung@taunuscup.de
E-Mail Auswertung@taunuscup.de
Internet www.taunuscup.de

Postanschrift:
LSC Bad Homburg e.V.
Postfach 19 03
61289 Bad Homburg

Flugplatzadresse:
Flugplatz Anspach EDFA
Westerfelder Str. 1
61273 Wehrheim

15.Unterkunft und Verpflegung

Die Unterbringung während der Meisterschaft auf dem Campinggelände des Flugplatzes ist möglich.

Campinggebühr: 270,00 € (Pilot+ Helfer)

Verpflegung: Ein Imbissangebot und Getränke werden ebenso wie ein Brötchendienst durch den Ausrichter organisiert.

16.Gebühren (während der Meisterschaft und der Trainingszeit)

Schleppgebühren: 55,00 € * auf 600 m GND
Eigenstart: 15,00 € pro Start

Gebühren für Rückschlepps werden direkt mit dem Schlepppiloten vereinbart und abgerechnet.

Die Rechnungen über Schleppkosten,Campinggebühren und Verpflegungskosten werden für die Wettbewerbsteilnehmer erstellt und per Einzugsverfahren abgebucht.

Einem Einzug über SEPA Lastschriftmandat kann/ muss bei der Onlineanmeldung auf https://taunuscup.de/infos/anmeldung/ *zugestimmt werden. Eine Freischaltung über das Portal „Vereinsflieger" ist erstrebenswert.*

Wird die Meisterschaft aufgrund „höherer Gewalt" z.B. Covid-19 abgesagt, kann .eine Kostenübernahme 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 nicht 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.

Bad Homburg, April 2025

Ort: Datum:

Wolfgang Göring
Wettbewerbsleiter

Jan Omsels, Sebastian Beule
Sportleiter

Von der Bundeskommission Segelflug genehmigt am: 30.04.2025