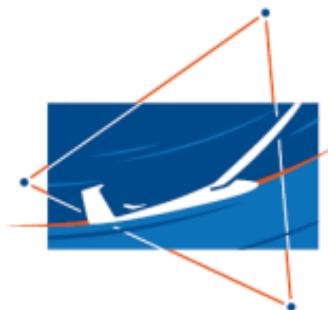


39. Dannstadter Vergleichsfliegen

Ausführungsbestimmungen 2026



DANNSTADTER
VERGLEICHSFLIEGEN

Inhaltsverzeichnis

1. Ort und Termin
2. Regeln
- 2.1 Klassen
3. Wertungsverfahren
- 3.1 Wertungstag
- 3.2 Wertung von Geschwindigkeitsaufgaben (RT) mit festgelegten Wendepunkten
- 3.3 Wertung von Geschwindigkeitsaufgaben (AAT) mit festgelegten Wendegebieten
- 3.4 Handicap
4. Wendepunkte/Wendegebiete
5. Abflug und Zielanflugverfahren
- 5.1 Einflug unterhalb der Zielkreishöhe, Unterschreitung maximal 100 m
- 5.2 Einflug unterhalb der Zielkreishöhe, Unterschreitung mehr als 100 m
6. Strafen
7. Wettbewerbsgebiet und Kartenmaterial
8. Wettbewerbs-Kennzeichen
9. Landemeldungen und Loggerabgabe
10. Auswertung
11. Funk-, Telefonverbindungen

1. Ort und Termin

Segelfluggelände Ludwigshafen-Dannstadt

Wettbewerbstage: 14.05.-17.05.2026 sowie 23.-24.05.2026

Eröffnungsbriefing: 13.05.2026 19:00 Uhr (Pflichtveranstaltung)

Dokumentenkontrolle: 13.05.2026 ab 15:00 Uhr (Pflichtveranstaltung)

Siegerehrung: 25.05.2026 10:00 Uhr

2. Regeln

Der Wettbewerb wird basierend auf den nachfolgenden Ausführungsbestimmungen durchgeführt. Die Dokumentation der Wertungsflüge erfolgt als IGC-Loggerdokumentation; Motorsegler müssen ein entsprechendes Motorseglerdokumentationssystem mitführen. Erforderliche Änderungen werden beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben. Die Teilnahme am Eröffnungsbriefing ist für alle teilnehmenden Piloten Pflicht. Die Verantwortung für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen obliegt den teilnehmenden Piloten selbst. Die Sportregeln und Vorgaben der Wettbewerbsleitung entbinden die teilnehmenden Piloten nicht von dieser Pflicht.

Die Wettbewerbsleitung kann im Briefing Beschränkungen hinsichtlich Flughöhe, Einflug in räumlich festgelegte Gebiete, Wasserballast und Startaufstellung festlegen. Verstöße werden geahndet. Die Wettbewerbsleitung kann bei Verstößen gegen die Angaben, Bestimmungen und Gesetze, Maßnahmen bis zum sofortigen Ausschluss verhängen. Der SSV Ludwigshafen e.V. und die SFG Giulini e.V., Veranstalter und Ausrichter, schließen jegliche Haftung gegenüber Teilnehmern oder Dritten aus. Die Teilnehmer erkennen durch ihre Teilnahme diese Bestimmungen an.

2.1 Klassen

Die Wertung erfolgt in drei Klassen – Clubklasse, gemischte Klasse sowie Doppelsitzerklasse. Einsitzige Flugzeuge mit einem Index ab 91 bis 107 (ohne Wasser) werden der Clubklasse zugewiesen. Einsitzige Flugzeuge ab 108 (mit Wasser) der Gemischten Klasse. Doppelsitzer ab 91 der Doppelsitzerklasse (gemäß der gültigen DAeC-Wettbewerbs-Indexliste 2026). Das Mitführen von Ballast in der Clubklasse ist nicht erlaubt.

In beiden Klassen erfolgt eine Wertung unter Berücksichtigung des Index.

2.2 Aufgabenformen

Die Aufgaben der Wertungsflüge können wie folgt variieren:

- Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (RT)
- Geschwindigkeitsaufgaben mit festgelegten Wendegebieten (AAT)

3. Wertungsverfahren

Das Wertungsverfahren orientiert sich am 1000-Punkte-Wertungssystem gemäß SportingCode 3 Annex A.

Die Bewertung wird in Punkten ausgedrückt. Die höchste erreichbare Tageswertung beträgt 1000 Punkte.

Die jedem Teilnehmer zugeteilten Punkte werden in ganzen Zahlen ausgedrückt, ab dem Wert 0,5 aufgerundet.

Die an den Wertungstagen erreichten Punkte eines Teilnehmers werden addiert und ergeben die Gesamtpunktzahl.

3.1 Wertungstag

Die Bedingungen für einen Wertungstag sind erfüllt, wenn jedem Teilnehmer in der jeweiligen Klasse eine Startgelegenheit geboten wurde und wenn mindestens 25 % der Teilnehmer mit einem gültigen Start eine Mindestdistanz von 100 km erzielen (ohne Anwendung eines eventuellen Handicaps und evtl.

Außenlandemalus). Die maximale unkorrigierte Punktzahl für den Tag ist kleiner als 1000, wenn die Aufgabe bzw. die maximal gewertete Strecke kleiner als 250 km ist oder die Wertungszeit des Tagessiegers weniger als 3 Stunden beträgt. Die erzielten Punkte werden durch den Tagesfaktor reduziert, wenn weniger als 80 % der an dem Tag gestarteten Teilnehmer weiter als 100 km fliegen.

3.2 Wertung von Geschwindigkeitsaufgaben (RT) mit festgelegten Wendepunkten

Vollender der Aufgaben („Heimkehrer“) erhalten „Streckenpunkte“ und „Geschwindigkeitspunkte“.

Nichtvollender („Außenländer“) erhalten nur „Streckenpunkte“, die im Verhältnis der von ihnen geflogenen Strecke zur größten geflogenen Distanz berechnet werden.

Die Summe der Punkte ergibt die jeweilige Tagespunktzahl.

3.3 Wertung von Geschwindigkeitsaufgaben (AAT) mit festgelegten Wendengebieten

Vollender der Aufgaben („Heimkehrer“) erhalten „Streckenpunkte“ und „Geschwindigkeitspunkte“. Die Geschwindigkeitspunkte werden auf der Basis der Zeit kalkuliert, die der jeweilige Vollender benötigt hat oder der minimalen Aufgabenzeit, je nachdem, welche länger ist. Nichtvollender („Außenländer“) erhalten nur „Streckenpunkte“, die in Relation der von ihnen geflogenen Strecke zur größten geflogenen Distanz berechnet werden. Bei Außenlandern (auch nach Ablauf der Wertungszeit) wird die Wertungsdistanz um 20 % reduziert.

3.4 Handicap

Handicapfaktoren werden in der Club-, Gemischten und der Doppelsitzer Klasse angewandt. Es gilt die jeweils aktuelle DAeC-Wettbewerbs-Indexliste 2025. Handicapfaktor bei „Ziellandern“ einer Geschwindigkeitsaufgabe nur auf die erzielte Geschwindigkeit, bei „Außenlandern“ einer Geschwindigkeitsaufgabe auf die erreichte Strecke.

4. Wendepunkte/ Wendegebiete

Die vorgegebenen Wendepunkte/-gebiete der jeweiligen Tagesaufgabe werden mittels des GNSS-Dokumentationssystem beurkundet. Die korrekte Umrundung eines Wendepunktes bzw. der Einflug in ein Wendegebiet erfolgt gemäß SWO Ziffer 7.4.

Bei Racing-Aufgaben **RT** kommt der Wendepunkt-Sektor „500 mZylinder + 90°-Sektor 10 km“ (auch „Schlüsselloch-Sektor“ genannt) gemäß SWO Ziffer 7.4.1, bei **AAT**-Aufgaben ein Wendegebiet (Area) in Form von Kreisen und/oder Kreissegmenten zu Anwendung. Mit der Aufzeichnung in der Flugdatei des FR muss die ordnungsgemäße Umrundung des Wendepunktes im Sektor / in der Area nachgewiesen werden, d.h. mindestens ein Aufzeichnungspunkt muss im Sektor / in der Area liegen oder die Verbindungsgeraden zwischen zwei aufeinander folgenden Aufzeichnungspunkten muss durch den Sektor / die Area gehen oder diese(n) zumindest tangieren.

Umrundungen außerhalb des Sektors / der Area werden als "Virtuelle Außenlandung" gem. SWO Ziffer 7.8.3 gewertet, d.h. unter Berücksichtigung aller aufgezeichneten Positionsmarken die virtuelle Außenlandeplatzposition ermittelt, mit der sich die größte Wertungsdistanz ergibt.

5. Start und Abflugfreigabe

Die einzelnen Klassen werden einzeln oder zusammen auf 600m AGL (700m MSL) in den Ausklinkraum geschleppt. Eigenstarter haben in dieser Höhe den Motor abzuschalten. Am ersten Wertungstag müssen alle nichteigenstartfähigen Motorsegler (Turbo, Jet, FES, etc.) den Antrieb für eine Minute laufen lassen. Dies muss direkt nach dem Ausklinken und vor der Abflugfreigabe erfolgen. Die Auswertung nutzt dies um den „ENL-Schrieb“ des verwendeten Loggers zu validieren. 15min nach dem Ausklinken des letzten Flugzeuges einer Klasse kann der Abflug dieser Klasse freigegeben werden. Die Freigabe erfolgt über die Platzfrequenz und wird von den Pilotensprechern der einzelnen Klassen bestätigt.

Vor Abflugfreigabe ist auf der Frequenz 123,965 MHz Hörbereitschaft zu halten.

6. Abflugverfahren

Der Abflug erfolgt über eine Abfluglinie. Aus Gründen der Sicherheit können Abflughöhe, maximale Höhe vor dem Abflug und Abfluggeschwindigkeit limitiert werden. Die Wettbewerbsleitung kann die Option „Event-Marker-Start“ festlegen.

7. Zielanflugverfahren

Der Zielüberflug erfolgt durch Einflug in den Zielkreis. Der Zielkreis erstreckt sich mit mindestens 5 km Radius um den Zielpunkt. Die minimale Einflughöhe beträgt mindestens 296m MSL (200m AGL). Bei einem Unterschreiten der im täglichen Briefing festgelegten minimalen Ankunftshöhe am Zielkreis gelten die Punkte 5.1 und 5.2. Außerdem kann der Strafpunktekatalog des SportingCode Annex A der Wettbewerbsleitung als Anhaltspunkt dienen. Der Zielkreisdurchmesser sowie die minimale Ankunftshöhe am Zielkreis kann bei Bedarf im Tagesbriefing durch die Wettbewerbsleitung erhöht werden.

Es kann eine maximale Höhendifferenz zwischen Abflug und Ankunft mit der Tagesaufgabe vom Sportleiter festgelegt werden. Diese Höhendifferenz ist abhängig von der Wettersituation und Aufgabenlänge. Sie sollte nicht kleiner als 500 m und nicht größer als 1000 m sein. Die Starthöhe ist frei, aber nicht höher als die maximale Abflughöhe. Die Wettbewerber müssen den Zielkreis innerhalb der Höhendifferenz und oberhalb der Zielkreis-Mindesthöhe überfliegen. Es gibt einen Punkt pro Meter Abzug, wenn die Höhendifferenz überschritten und die Zielkreishöhe unterschritten wird.

7.1 Einflug unterhalb der Zielkreishöhe, Unterschreitung maximal 100 m

Bei einem Einflug in den Zielkreis unterhalb der in der Tagesaufgabe definierten Zielkreishöhe bis maximal 100 m Differenz werden pro unterschrittenem Höhenmeter Strafpunkte vergeben. Erfolgt dann eine Sicherheitslandung wird der Flug nicht als Außenlandung, sondern als Landung auf dem Flugplatz gewertet.

7.2 Einflug unterhalb der Zielkreishöhe, Unterschreitung mehr als 100 m

Bei einem Einflug in den Zielkreis mit einer Zielkreishöhen-Unterschreitung von mehr als 100m werden pro unterschrittenem Höhenmeter Strafpunkte vergeben. Der Flug wird als Außenlandung am Zielkreis gewertet.

8. Strafen

Die Wettbewerbsleitung kann bei unsportlichem Verhalten bzw. riskantem und somit sicherheitskritischem Fliegen Strafen verhängen. Der Strafpunktekatalog des SportingCode Annex A kann der Wettbewerbsleitung als Anhaltspunkt dienen.

9. Wettbewerbsgebiet und Kartenmaterial

Das vorgesehene Wettbewerbsgebiet umfasst den Bereich der ICAO-Karten Frankfurt und Stuttgart gemäß der von der DFS genehmigten Wettbewerbskarte (hängt im Briefingraum aus).

10. Wettbewerbs-Kennzeichen

Das registrierte DAeC-Wettbewerbs-Kennzeichen (bzw. das gewünschte oder von der Wettbewerbsleitung zugeteilte Kennzeichen) ist gemäß Wettbewerbsordnung am Flugzeug, Zugfahrzeug, Anhänger und Zelt bzw. Wohnwagen anzubringen.

11. Landemeldungen und Loggerabgabe

Landemeldungen und IGC-Files sind umgehend bei der Auswertung abzugeben. Hierfür wird ein Internetportal zur Verfügung stehen. Weitere mögliche Medien sind SD Karten, Mini-SD Karten und USB Sticks, die direkt beim Auswerter abzugeben sind. Für Aussenlander wird eine IGC-file-Übermittlung per „Whatsapp-Gruppe“ angeboten. **Die Auswertung hat keine Möglichkeit Logger auszulesen. Dies liegt in der Pflicht der Teilnehmer.** Die IGC-Files müssen der Auswertung am betreffenden Wertungstag bis 24:00Uhr loc. zur Verfügung gestellt werden (Internetportal). Eine spätere Abgabe ist nicht möglich. Die Abgabe ist an jedem Wertungstag vorgeschrieben. Bei Nichtabgabe kann der Strafpunktekatalog des SportingCode Annex A der Wettbewerbsleitung als Anhaltspunkt dienen.

12. Auswertung

Alle Klassen werden, wie in Punkt 3 erläutert, mit Index gewertet. Die vorläufige Wertung wird nach Ablauf der Beschwerdefrist endgültig (nach einem Wertungstag).

13. Funk-, Telefonverbindungen

Die Telefonnummern zum Erreichen der Wettbewerbsleitung sowie für die Abgabe der Landemeldung werden im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben.

Funkverkehr (auch Bord-Bord) ist auf den für den Segelflug zugelassenen Geräten und den Wettbewerbsfrequenzen erlaubt. Aus Sicherheitsgründen wird jedoch empfohlen, auch unterwegs auf der Wettbewerbsfrequenz Hörbereitschaft zu halten; auf jeden Fall ist beim gemeinsamen Kreisen auf diese Frequenz zu schalten.

Wettbewerbsfrequenzen (für alle Teilnehmer obligatorisch):
von Startbereitschaft bis **Abflug** frei &
spätestens **10km** zum Zielkreis: „**Dannstadt Segelflug“ 123.965 MHz**

Überlandflug, gemeinsames Kreisen,
im Pulk: Bord-Bord-Frequenz 122.555 MHz

Telefon Wettbewerbsleitung und Landemeldungen: wird noch bekannt gegeben

Dannstadt, Dezember 2024

Die Wettbewerbsleitung