



WETTBEWERBSORDNUNG

2009

Stand 18.12.2008

EINFÜHRUNG	5
Kapitel I - GRUNDREGELN FÜR WETTBEWERBE	6
1. Allgemeines	6
ANTI-DOPING-BESTIMMUNGEN	6
2. Teilnehmer an Landesmeisterschaften, Liga, Nationalmannschaft	6
3. Wettbewerbsklassen/Geräte	6
4. Wertung eines Wettbewerbes	7
5. Regeln für die Wertungsflüge	7
6. Regelwidrigkeiten.....	10
7. Einspruch/Protest	10
8. Wettbewerbsorganisation	11
9. Wettbewerbskennzeichen	12
10. Tagesaufgaben bei Wettbewerben	12
11. Besonderheiten	13
12. Wertungsverfahren	13
13. Siegerehrung	23
Kapitel II - LANDESMEISTERSCHAFTEN	24
1. Allgemeines	24
2. Teilnehmer	24
3. Wettbewerbsklassen	24
4. Wertung.....	24
5. Sonstiges	25
Kapitel III – GLEITSCHIRM-LIGA UND DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM GLEITSCHIRMFLIEGEN	26
1. Allgemeines	26
2. Veranstalter/Ausrichter.....	26
3. Jury.....	26
4. Wettbewerbsklassen.....	26
5. Teilnehmer	27
6. Meldung.....	27
7. Termin und Orte	28
8. Einladung.....	28
9. Dokumentation	28
10. Einsprüche und Proteste.....	28
11. Endergebnis/Sieger.....	28
12. Sonderregelung für versäumte Durchgänge	28
Kapitel IV - DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM DRACHENFLIEGEN	30
1. Allgemeines	30
2. Veranstalter/Ausrichter.....	30
3. Jury.....	30
4. Wettbewerbsklassen.....	30
5. Teilnehmer	30
6. Meldung und Einschreibung	30
7. Termin und Orte	30
8. Dokumentation	31
9. Einsprüche und Proteste.....	31
10. Endergebnis/Sieger.....	31

Kapitel V – DEUTSCHE DRACHENFLUG-LIGA.....	32
1. Allgemeines	32
2. Veranstalter/Ausrichter.....	32
3. Jury.....	32
4. Wettbewerbsklassen.....	32
5. Teilnehmer	32
6. Meldung.....	33
7. Wertungsdurchgänge/Abstieg/Aufstieg.....	33
8. Termin und Orte	33
9. Einladung	33
10. Sonderregelung für versäumte Durchgänge	34
Kapitel VI – NATIONALMANNSCHAFT GLEITSCHIRM	35
1. Größe.....	35
2. Sprecher.....	36
3. Teamchef.....	36
4. Verantwortlichkeiten	36
Kapitel VII – KADERRANGLISTE / NATIONALMANNSCHAFT DRACHEN	37
1. Größe.....	37
2. Sprecher.....	38
3. Teamchef.....	38
Kapitel VIII – DEUTSCHE STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT	39
1. Veranstalter.....	39
2. Zweck	39
3. Dauer	39
4. Qualifikation zur Liga.....	39
Kapitel IX - LADIES CHALLENGE	41
1. Allgemeines, Zweck des Wettbewerbes.....	41
2. Veranstalter.....	41
3. Teilnehmer	41
4. Voraussetzungen	41
5. Qualifikation zur Liga.....	41
6. Wertung.....	41
Kapitel X – JUNIOR CHALLENGE	42
1. Allgemeines, Zweck des Wettbewerbes.....	42
2. Veranstalter.....	42
3. Teilnehmer	42
4. Voraussetzungen	42
5. Ligaqualifikation.....	42
6. Wertung.....	42
Kapitel XI - GERMAN-CUP GLEITSCHIRM	43
1. Allgemeines, Zweck des Wettbewerbes.....	43
2. Veranstalter.....	43
3. Termin und Orte	43
4. Teilnehmer	43
5. Wettbewerbsklassen und Wertung.....	43

6. Qualifikation zur Liga.....	43
7. Gesamtauswertung.....	44
Kapitel XII – SONDERREGELUNGEN FÜR NATIONALE REKORDE.....	45
1. Internationale Rekorde	45
2. Dokumentationserleichterungen für nationale Rekorde	45
3. Luftraumverletzungen.....	45

EINFÜHRUNG

Die Wettbewerbsordnung regelt den Ablauf und die Durchführung folgender Wettbewerbe für Hängegleiten und Gleitschirmfliegen: Deutschen Meisterschaften, Ligen, Landesmeisterschaften, German-Cup (GS), sowie Junior- und Ladies Challenge.

Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft wird im Rahmen des DHV Glidingcontest durchgeführt. Das Reglement hierzu ist veröffentlicht unter:
http://www.dhv.de/typo/DHV_Glidingcontest.374.0.html

Ferner regelt die Wettbewerbsordnung die Rechte und Pflichten der Deutschen Nationalmannschaften im Innen- und Außenverhältnis.

In dieser Wettbewerbsordnung umfassen die Begriffe Pilot und Teilnehmer grundsätzlich Frauen und Männer.

Jede Abweichung von den Regeln dieser Ordnung, die dem Veranstalter eines o. a. Wettbewerbes notwendig erscheint, muss zur Kenntnis gebracht werden.

Veranstalten von sonstigen HG-/GS-Wettbewerben und Vergleichsfliegen wird empfohlen, nach dieser Ordnung zu verfahren.

Kapitel I - GRUNDREGELN FÜR WETTBEWERBE

1. Allgemeines

Die Reihenfolge bei Regelauslegungen ist:

- Änderungen vor Wettbewerbsbeginn durch den Wettbewerbsleiter
- Ausschreibung
- Wettbewerbsordnung
- FAI Code Sportiv Section 7
- FAI Code Sportiv General Section

Alle Teilnehmer anerkennen diese Wettbewerbsordnung und die oben angeführten sportlichen Regelungen ohne Einschränkung als verbindlich.

ANTI-DOPING-BESTIMMUNGEN

Mit seiner Teilnahme an Wettbewerben erkennt jeder Teilnehmer die Anti-Doping-Bestimmungen der Internationalen Luftsportverbands (FAI) und das Anti-Doping-Regelwerk der Nationalen Anti-Doping-Agentur (NADA) vorbehaltlos an. Jeder Teilnehmer kann unter www.fai.org und www.nada-bonn.de alle Informationen erhalten, die er zur Einhaltung dieser Bestimmung braucht.

2. Teilnehmer an Landesmeisterschaften, Liga, Nationalmannschaft

Teilnehmer mit deutscher Staatsangehörigkeit müssen Mitglied des DHV oder des DAeC sein, den unbeschränkten Luftfahrerschein oder eine gleichwertige Lizenz und den in Deutschland vorgeschriebenen Versicherungsschutz besitzen.

Teilnehmer anderer Staatsangehörigkeiten müssen Mitglied des DHV oder des DAeC sein, den unbeschränkten Luftfahrerschein oder eine gleichwertige Lizenz und den in Deutschland vorgeschriebenen Versicherungsschutz besitzen und ihren ständigen Wohnsitz in Deutschland haben.

3. Wettbewerbsklassen/Geräte

3.1

Die Piloten starten in den von der FAI definierten und vom DHV genehmigten Klassen, wobei nur Klassen ausgeflogen werden, die eine Mindestteilnehmerzahl von 10 Piloten erfüllen. Alle Teilnehmer sollen im Besitz der Windenberechtigung sein, die Hängegleiterpiloten auch in Besitz der UL-Schleppberechtigung. Besitzen sie diese Berechtigung nicht, erhalten sie für Durchgänge mit Schleppstartverfahren 0 Punkte.

3.2

Die Sorgfaltspflicht für die Lufttüchtigkeit des eingesetzten Luftfahrtgerätes liegt beim Teilnehmer. Für das Vorhandensein der gesetzlichen und vom Veranstalter geforderten Unterlagen und die Einhaltung der Klassenmerkmale zeichnet ebenfalls der Teilnehmer verantwortlich. Die Wettbewerbsnummer ist in der vom Veranstalter vorgesehenen Form anzubringen. Unterliegen Ausrüstungsgegenstände einer gesetzlich geregelten Zulassung, so muss diese auf Verlangen belegt werden.

3.3

Das Gerät kann vom Piloten bis zum Ende der Einschreibung für den Wettbewerb umgemeldet werden. Wird ein Gerät während des Wettbewerbs beschädigt, so ist dies der

Wettbewerbsleitung zu melden. Ein Gerätewechsel ist nur mit Zustimmung der Wettbewerbsleitung zulässig und ist den Teilnehmern vor dem nächsten Durchgang durch die Wettbewerbsleitung bekannt zu geben.

4. Wertung eines Wettbewerbes

Abhängig von der Art des Wettbewerbes kann dieser bereits mit nur einem gültigen Durchgang als ausgeflogen anerkannt werden.

5. Regeln für die Wertungsflüge

5.1 Allgemeine Pflichten des Piloten

Die Teilnahme an den ausgeschriebenen und angekündigten Briefings ist Pflicht. Nichterscheinen oder verspätetes Erscheinen wird gemäß Punkt 6 dieses Kapitels geahndet. Ebenso wird verfahren, wenn der Teilnehmer durch unsportliches Verhalten den Ablauf des Wettbewerbes stört oder das Ansehen des Ausrichters und dessen Beauftragte schädigt.

5.2 Start

Die Fluggeräte dürfen nur auf dem zugewiesenen Aufbauplatz aufgebaut/ausgelegt werden. Das am Aufbauplatz aufgebaute/ausgelegte Gerät darf vom Piloten nur noch im gesicherten Zustand verlassen werden.

Ist der Start eröffnet, ist das Verlassen des Gerätes nicht mehr statthaft.

Beschädigt ein unbeaufsichtigtes Gerät ein anderes, so kann der für den Zwischenfall verantwortliche Pilot für den Durchgang mit 0 Punkten gewertet werden. Ist das beschädigte Gerät ohne Mitverschulden des Piloten fluguntauglich, so kann der geschädigte Pilot auf Antrag an die Wettbewerbsleitung für den betreffenden Tag die Durchschnittspunktezahl der bisher im Wettbewerb erzielten Punkte erhalten. Der Startraum darf nur mit flugfertiger Ausrüstung betreten werden.

5.2.1 Mit Open-Window

Hierbei entscheidet der Teilnehmer über seinen Startzeitpunkt zwischen Starteröffnung und Startschluß. Beide Zeitpunkte legt die Wettbewerbsleitung im letzten Briefing vor dem Start fest. Sie dürfen von der Wettbewerbsleitung nur geändert werden, wenn die Wetterbedingungen oder sonstige Umstände dies erzwingen und noch kein Wettbewerbspilot gestartet ist. Die Öffnungszeit mit ausreichend guten Wetterverhältnissen am Startplatz muss beim 1. Durchgang mindestens soviel Minuten betragen, wie Teilnehmer/Startgassen x2 (Teilnehmer dividiert durch Startgassen mal zwei) am Start sind. Bei jedem weiteren Durchgang reduziert sich diese Mindestöffnungszeit um je 10 %, jedoch insgesamt nicht um mehr als 50 %.

Will der Pilot starten, muss er beim Startplatzleiter seinen Start anmelden. Die Eintragung erfolgt am nächsten freien Platz in der Startliste. Sodann hat der Pilot sich startklar in den Startraum an die Position zu begeben, die seiner Startanmeldung entspricht.

Wird der Start durch den Startleiter mit dem Kommando "Start frei" freigegeben, muss binnen 60 Sekunden gestartet werden, es sei denn, es befinden sich keine weiteren Piloten im Startraum.

In diesem Fall kann der Pilot mit den Worten "Start halt" die Startfrist unterbrechen.

Betritt aber ein weiterer in der Startliste eingetragener Pilot den Startraum, muss der Startleiter das Kommando "Start frei" sofort geben und die 60 Sekunden laufen erneut. Binnen dieser Zeit muss der Pilot starten oder er hat den Startraum unverzüglich auf dem vom Veranstalter vorgesehenen Weg zu verlassen, um sich später wieder neu anzumelden.

5.2.2 Mit festgelegter Startreihenfolge

In Geländen, in denen auf Grund unzureichender Startmöglichkeiten kein Open-Window-Startverfahren möglich ist, da nicht mindestens eine Startgasse je 40 Teilnehmer vorhanden ist,

wird zwischen Starteröffnung und Startschluss nach festgelegter Startreihenfolge gestartet. Die Öffnungszeit mit ausreichend guten Wetterverhältnissen am Startplatz muss beim 1. Durchgang mindestens soviel Minuten betragen wie Teilnehmer am Start sind. Bei jedem weiteren Durchgang reduziert sich diese Mindestöffnungszeit um je 10 %, jedoch insgesamt nicht um mehr als 50 %.

Die Teilnehmer haben auf den ihnen zugewiesenen Plätzen aufzubauen und sich für den Start bereitzuhalten.

Am 1. Wertungstag starten die ersten 20 Piloten der aktuellen Ligarangliste in umgekehrter Reihenfolge, d. h. von Platz 20 beginnend bis Platz 1. Ab Platz 21 wird in Ranglistenreihenfolge weiter gestartet.

Nicht in der Rangliste aufgeführte Piloten starten nach oder vor allen Liga- Piloten in der durch Los bestimmten Reihung.

An den folgenden Wertungstagen ergibt sich die Reihenfolge aus dem Gesamtklassement, d. h. es wird mit Platz 20 als erstem Starter begonnen und nach Platz 1 mit Platz 21 fortgesetzt. Ist ein Teilnehmer bei seinem Aufruf nicht startbereit, ist er für diesen Durchgang disqualifiziert.

5.2.3. Race mit mehreren Zeitmesslinien

Beim Startverfahren Race mit mehreren Zeitmesslinien beginnt die Aufgabe für die Piloten zu mehreren festgelegten und durch die Piloten individuell gewählten Startzeitpunkten. (GPS-Zeitmessung) 5.2.4 Startunterbrechung Bei nicht gewährleisteter Flugsicherheit muss der Startleiter den Startbetrieb unterbrechen. Beginn und Ende der Startunterbrechung müssen vom Startleiter registriert werden. Die Dauer der Startunterbrechung verlängert beim Open-Window-Startverfahren nicht das festgelegte Zeitfenster, es sei denn, die in 5.2.1. festgelegten Zeiten werden unterschritten.

5.2.4 Beginn der Flugzeit bei Zeitnahme

Die Flugzeit beginnt mit dem Abheben des Piloten oder mit GPS Zeitmessung belegten Überflugszeit einer Zeitmesslinie bzw. eines Startpunktes. Bei der Aufgabe "Race" beginnt die Zeitnahme für alle Piloten mit Öffnung des Startfensters. Die Art und Weise der Öffnung des Zeitfensters wird vom Wettbewerbsleiter festgelegt und im Briefing bekanntgegeben.

5.3 Flugregeln

5.3.1

Für alle Wettbewerbsflüge gelten die flugrechtlichen und behördlichen Bestimmungen. Die Sichtflugregeln sind einzuhalten. Die im Briefing bekanntgegebenen Flughöhen und Gebietsbeschränkungen müssen beachtet werden.

5.3.2

In der Thermik wird die Kreisrichtung geflogen, die der erste in diesem Aufwind befindliche Pilot eingenommen hat. Fliegen mehrere Piloten gleichzeitig in den Aufwind ein, so wird die Kreisrichtung vom Tiefstfliegenden bestimmt.

5.3.3

Im Gebiet vor dem Startplatz kann eine einheitliche Drehrichtung von der Wettbewerbsleitung vorgeschrieben werden.

5.3.4

Das Ablassen von Ballast darf nicht zu einer Gefährdung führen.

5.3.5

Die Piloten sind verpflichtet, ihren Flug mit größtmöglicher Sicherheit durchzuführen und so einzuteilen, daß sie jederzeit ein geeignetes Landefeld erreichen können.

5.4 Dokumentation mit GPS

5.4.1

Die GPS – Dokumentation ist mit einer Software durchzuführen ist, die neben der Abflugzeitbestimmung auch über eine Positionsbestimmung (FAI-Zylinder Sektor) aller Start- und Wendepunkte verfügt. Jeder Pilot muss mindestens ein zugelassenes GPS mitführen und ist für dessen Funktion und die erforderlichen Einstellungen selbst verantwortlich. Die GPS Daten werden nach jedem Durchgang direkt vom GPS in das GPS Programm geladen. Kopierte Daten und Daten jeglichen anderen Ursprungs sind nicht zulässig. Die Liste der zugelassenen GPS Modelle sowie die aktuellen Regeln werden bei Bedarf vom DHV oder den zuständigen Ligachefs zur Verfügung gestellt. Der DHV empfiehlt die Verwendung der Software MaxPunkte oder GpsDump, die über Internet oder den DHV erhältlich ist.

5.5 Ende der Flugzeit und Landung

5.5.1

Wird mit einem Zeittor bzw. einer Zielboje gearbeitet, so ist in das Zeittor in der bei der Aufgabenstellung vorgegebenen Richtung einzufliegen.

5.5.2

Das Ende der Flugzeit kann auch durch Eintrag in eine am Landeplatz aufliegende Landeliste dokumentiert werden, in die sich der Pilot nach der Landung einzutragen hat. Bei der Ziel Dokumentation kann zusätzlich eine manuelle Zeitnahme des Landerichters für die Reihenfolge der ersten 10 Piloten erfolgen, danach und in allen anderen Fällen wird nur noch die GPS Zeit des Piloten gewertet.

5.6 Pflichten des Piloten nach der Landung

5.6.1

Nach einer Außenlandung ist der Teilnehmer verpflichtet, seine Landemeldung umgehend telefonisch an die Wettbewerbsleitung zu übermitteln. Dabei ist der genaue Landeort anzugeben. Vor Verlassen des Abholortes hat eine telefonische Rücksprache mit der Wettbewerbsleitung zu erfolgen.

5.6.2

Nach einer Landung am Ziellandeplatz, oder nach Rückkehr von einer Außenlandung, ist der Teilnehmer verpflichtet, seinen ausgefüllten Runreport, und seinen GPS track-log, innerhalb der in der Ausschreibung festgelegten Zeit im Wettkampfbüro abzugeben. Verstöße werden gemäß Kapitel I 6.1.2 oder 6.1.3 geahndet.

5.6.3

Verzögerungen bei der Rückmeldung und des GPS-downloads durch Nachlässigkeit können nach Absatz 6 dieses Kapitels geahndet werden.

5.7 Abbruch eines Durchganges

Ein Durchgang kann wegen plötzlich auftretender Gefahr über Funk oder durch ein, bei der

Aufgabenstellung bekannt gegebenes Signal, von der Wettbewerbsleitung abgebrochen oder gestoppt werden. Die Teilnehmer haben dann sofort den Gefahrenbereich zu verlassen. Die Bedienungen zur Wertung eines gestoppten Durchgangs müssen spätestens beim Briefing von Wettbewerbsleitung bekannt gegeben werden.

5.8 Späteste Landung

Bei der Aufgabenstellung kann der späteste Lande-Zeitpunkt vorgeschrieben werden. Erfolgt die Landung und die Rückmeldung zu spät, wird der Pilot für diesen Durchgang disqualifiziert.

5.9 Erläuterung der Wertung

Jeder Teilnehmer hat das Recht, sich über die Wertung seines Fluges nach dem Aushang der Ergebnisliste zu informieren.

6. Regelwidrigkeiten

6.1

Bei Verstößen gegen diese Wettbewerbsordnung kann die Wettbewerbsleitung folgende Maßnahmen verfügen:

6.1.1

Verweis.

6.1.2

Ausschluß bzw. Disqualifikation von einem Wertungstag.

6.1.3

Ausschluß bzw. Disqualifikation von der gesamten Meisterschaft.

Piloten die sich bewusst gegen die Wettbewerbsordnung des DHV verhalten, werden vom Sportbetrieb ausgeschlossen.

6.2

Entscheidungen trifft die Wettbewerbsleitung nach Anhörung. Sie ist schriftlich zu begründen und unverzüglich dem Betroffenen bekannt zu geben.

6.3

Unlautere Methoden zur Verschaffung eines Vorteils für sich oder andere sowie unwahre Angaben über eigene Tagesleistungen und/oder Tagesleistungen anderer Piloten, werden mit Disqualifikation nach 6.1.2 oder 6.1.3 dieser Wettbewerbsordnung geahndet. Sportlicher Betrug hat den sofortigen Ausschluss des Schuldigen vom Wettbewerb zur Folge.

7. Einspruch/Protest

Gegen Entscheidungen der Wettbewerbsleitung ist Einspruch zulässig. Wird der Einspruch abgelehnt, ist schriftlicher Protest innerhalb 1 Stunde nach Zugang der Entscheidung zulässig. Mit dem Protest hat der Betroffene eine Protestgebühr von € 50,-- einzuzahlen.

Sie verfällt an den Veranstalter, wenn der Protest von der in der Regel vor dem Wettbewerb festgelegten zuständigen Jury begründet zurückgewiesen wird. Wird dem Protest stattgegeben, so wird die Protestgebühr zurückerstattet.

Die Protestfrist beträgt 1 Stunde, nach Aushang der offiziellen Ergebnislisten, Änderungen hierzu sind vom Veranstalter des Wettbewerbs in der Ausschreibung bekannt zu geben, spätestens jedoch beim Eröffnungsbriefing des jeweiligen Wettbewerbs.

8. Wettbewerbsorganisation

8.1 Veranstalter

Für Deutsche Meisterschaften, German Open, Liga-, und German-Cup Wettbewerbe ist dies immer der DHV.

Landesverbandsmeisterschaften oder Qualifikationen dazu, werden von der Sparte HG/GS im jeweiligen Landesverband oder ersatzweise vom DHV veranstaltet.

Die Terminplanung und die Ausschreibungen, sowie der Chef der Jury müssen dem DHV-Sportreferat schriftlich vorliegen. Die Termine müssen vom DHV-Sportreferat genehmigt werden.

8.2 Ausrichter

Wurde ein Verein beauftragt, einen oben genannten Wettbewerb zu organisieren, sind folgende Punkte durch den Verein zu erledigen:

- Einholen der Start- und Landeerlaubnis im Wettbewerbsgebiet
- Sicherstellung des Transports zum Startplatz
- Anmeldung bei den zuständigen Behörden
- Erfüllung der Auflagen gemäß Behördenbescheid
- Zeitnahme, Rückholtelefon
- Erstellung des Aufgabenkataloges
- Ernennung der Jury
- Erstellung der Ausschreibung und deren Abstimmung mit dem DHV Sportreferat.
- GPS – Auswertung, die Auswertung beim German-Cup übernimmt der DHV
- oder eine von ihm beauftragte Person.

Die bei der Organisation und Durchführung des Wettbewerbs anfallenden Kosten sind durch die Startgelder zu finanzieren. Inwieweit bei gänzlichem oder teilweisem Ausfall des Wettbewerbes ein Teil des Nenngeldes rückerstattet wird, ist in der Ausschreibung zu regeln.

Jeder ausrichtende Verein kann unabhängig von den Qualifikationsbedingungen für diesen Wettbewerb 3 weitere Teilnehmer melden, die aber alle die Teilnahmevoraussetzungen erfüllen müssen.

8.3 Wettbewerbsleitung und Jury

Die Wettbewerbsleitung obliegt dem Wettbewerbsleiter, der zugleich Startplatzleiter oder Landeplatzleiter sein kann. Der Wettbewerbsleitung stehen beratend zur Verfügung:

Bei Deutschen Meisterschaften der Ligaausschuss.

Beim German-Cup die in der Ausschreibung genannten Personen, bei sonstigen Wettbewerben 2 Sprecher der Teilnehmer. Die Wahl der Sprecher der Teilnehmer erfolgt im Eröffnungsbriefing. Die 2 Sprecher der Teilnehmer vertreten die Interessen der Piloten. Sie haben gemeinsam oder alleine Vorschlagsrecht bei den Beratungen der Wettbewerbsleitung.

Die Jury besteht in der Regel aus drei fachkundigen Personen, die nicht Wettbewerbsleiter, Startplatz- oder Landeplatzleiter sind. Die Jurymitglieder sind von der Entscheidung über solche Streitfälle ausgeschlossen, an denen sie selbst beteiligt sind.

Ist ein Jury Mitglied gleichzeitig Wettbewerbs-, Startplatz-, oder Landeplatzleiter, oder ist es an dem Streitfall beteiligt oder steht es nicht zur Verfügung, so ist dieses Jury Mitglied vom Wettbewerbsleiter durch eine andere fachkundige Person zu ersetzen.

8.3.1 Aufgaben der Wettbewerbsleitung

Der Wettbewerbsleiter ist die oberste Instanz in allen Fragen des Wettbewerbes. Ihm obliegt die Vorbereitung des Wettbewerbes, und er ist verantwortlich für die Einhaltung die

Wettbewerbsordnung. Er repräsentiert den Wettbewerb nach außen. Er kann Aufgaben verantwortlich delegieren.

Er gibt eingereichte Proteste an die Jury weiter.

Eventuell notwendige Rettungsmaßnahmen sind - wenn immer möglich - über ihn zu veranlassen.

8.3.2 Die Jury berät und entscheidet über Proteste.

Bei Meisterschaften - Ligawettbewerbe ausgenommen - trifft die Jury ihren Entscheid innerhalb 12 Stunden. An Beratungen der Jury können Nichtmitglieder nur auf Einladung teilnehmen. Der betroffene Pilot ist von der Jury vor ihrem Entscheid anzuhören.

Die Entscheidungen der zuständigen Jury sind endgültig und bindend.

Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

8.4 Haftung

Jeder Teilnehmer nimmt auf eigene Gefahr an diesen Wettbewerben teil. Ansprüche gegenüber den Veranstaltern, den Ausrichtern, den Organisatoren, den Wettbewerbsleitern sowie deren Helfer wegen einfacher Fahrlässigkeit sind ausgeschlossen.

9. Wettbewerbskennzeichen

9.1 Farbe des Wettbewerbskennzeichens

Die Wettbewerbskennzeichen sollen sich deutlich vom Untergrund abheben. Der Ausrichter hat diese bei der Einschreibung auszuhändigen, wenn er ein Wettbewerbskennzeichen vorschreibt.

9.2

Die Wettbewerbskennzeichen entsprechen in ihrer Form der deutschen Normschrift nach DIN 16. Das Verhältnis Schrifthöhe zu Schriftstärke ist 6:1. Die Schriftstärke sollte 6 cm nicht unterschreiten.

10. Tagesaufgaben bei Wettbewerben

10.1

Als Tagesaufgaben sind, soweit möglich, Streckenflüge auszuschreiben. Dabei sollte eine Zeitwertung direkter oder indirekter Art zur Anwendung kommen. Es sind folgende Aufgaben möglich:

10.1.1

Dreiecksflüge

10.1.2

Flüge auf einem geschlossenen Kurs mit mehr als 2 Wendepunkten.

10.1.3

Zielflüge

10.1.4

Zielflüge mit Rückkehr

10.1.5

Freie Strecke

10.1.6

Eine Kombination der unter 10.1.1 - 10.1.6 beschriebenen Varianten.

11. Besonderheiten

11.1 Wiederstart

Sofern das Startfenster dies zuläßt und die Möglichkeit eines Wiederstarts beim Aufgabenbriefing angekündigt wurde, hat jeder Pilot pro Durchgang zwei Startmöglichkeiten, jedoch nicht beim Race-Startverfahren. Die Flugzeit beginnt, soweit es sich um Flüge mit direkter Zeitwertung handelt, nicht neu zu laufen.

Beim Start mit festgelegter Startreihenfolge kann der Wiederstart erst dann erfolgen, wenn alle Piloten ihren ersten Start durchgeführt haben.

Ein Wiederstart ist jedoch in jedem Falle nur innerhalb des Startfensters möglich.

12. Wertungsverfahren

Sämtliche vom DHV veranstalteten Hängegleiter- und Gleitschirmwettbewerbe werden nach der internationalen FAI anerkannten GAP (oder OZGAP) Auswerteformel ausgewertet. Werden Meisterschaften als offene Meisterschaften durchgeführt, so sind die Ergebnislisten der Meisterschaft und der offenen Meisterschaft getrennt und nur unter Berücksichtigung der zur jeweiligen Gruppe gehörenden Piloten zu berechnen.

Das entsprechende Auswerteprogramm, sowie eine ausführlichere Beschreibung des Auswerteverfahrens inklusive der mathematischen Formeln in englischer Sprache sind beim DHV erhältlich.

12.1

Wenn der Durchgang entsprechend dem Auswerteverfahren gültig ist, werden die Leistungen aller Teilnehmer festgestellt. Aus den Flugleistungen werden die Punkte der Teilnehmer nach folgendem Verfahren ermittelt, wobei alle Teilnehmer in Relation zueinander gewertet werden.

12.1.1

Die Wertungsstrecken werden mittels GPS-Koordinaten auf Basis WGS84 – Ellipsoid berechnet.

12.1.2

Die Flugzeit wird sekundengenau gemessen.

12.1.3

Die Strecke auf volle 100 m auf oder abgerundet.

12.1.4

Bei Berechnungen sind folgende Genauigkeiten anzuwenden:

Zwischenwerte werden auf 2 Stellen nach dem Komma gerundet, Tagesergebnisse werden auf 1 Stelle nach dem Komma gerundet.

12.2 Festsetzung der Wertungsstrecke

Die Wertungsstrecke ist die Summe der korrekten und in der richtigen Reihenfolge vollendeten Teilstrecke(n) und/oder die Wertungsstrecke der korrekt versuchten Teilstrecke.

Die Wertungsstrecke der unvollendeten Teilstrecke ist die Gesamtlänge der Teilstrecke,

abzüglich der Strecke zwischen dem Außenlandeplatz und dem nächsten Wendepunkt oder dem Zielort, falls es sich um die letzte zu fliegende Teilstrecke handelt. Dabei wird vom angesteuerten Wendepunkt aus der Landepunkt in den Zirkel genommen und der Schnittpunkt mit der Ideallinie zur Berechnung herangezogen.

12.3 Wettbewerbsparameter

12.3.1

Um für unterschiedliche Fluggeräte und Fluggelände, sowie dem entsprechenden Pilotenniveau eine aussagefähige Wertung zu erhalten, sind in diesem Auswerteverfahren die folgenden Parameter vom Wettbewerbsleiter vor dem Wettbewerb festzulegen.

12.3.1.1 NominalDistance:

die minimale Distanz, welche 1000 Maximalpunkte ermöglicht. Wird diese Distanz bei der Aufgabenstellung unterschritten, wird der Durchgang abgewertet.

12.3.1.2 MinimumDistance:

die Distanz, die jeder Pilot mindestens erhält, wenn er gestartet ist. Unterhalb dieser Distanz ist es unwesentlich, die Pilotenleistung zu bewerten.

12.3.1.3 GoalProportion:

der Anteil der Piloten in Prozent, welche der Wettbewerbsleiter im Ziel haben möchte.

12.3.1.4 NominalTime:

äquivalent zu NominalDistance. Ist die Siegerzeit unterhalb der NominalTime, dann wird die Aufgabe abgewertet.

12.3.2

Diese Parameter dürfen während des Wettbewerbs nicht geändert werden. Sie sind für vom DHV veranstaltete Wettbewerbe wie folgt nicht verbindlich, sondern gelten als Empfehlung:

12.3.2.1

Hängegleiten / Liga-und Deutsche Meisterschaft

12.3.2.1.1

NominalDistance = 80 km

12.3.2.1.2

MinimumDistance= 10 km, bei Wettbewerben mit Schleppstart 5 km

12.3.2.1.3

GoalProportion = 30%

12.3.2.1.4

NominalTime = 2 H

12.3.2.2

Hängegleiten / Landesmeisterschaften, Junior- und Ladies Challenge

12.3.2.2.1

NominalDistance = 40 km

12.3.2.2.2

MinimumDistance= 10 km

12.3.2.2.3

GoalProportion = 30%

12.3.2.2.4

NominalTime = 1 H

12.3.2.3

Gleitschirm / alle Wettbewerbe

12.3.2.3.1

NominalDistance = 30 km

12.3.2.3.2

MinimumDistance= 10 km, bei Wettbewerben mit Schlepstart 5 km

12.3.2.3.3

GoalProportion = 30%

12.3.2.3.4

NominalTime = 1 H

12.4

Es ist nicht notwendig, die mathematische Formel des Auswertesystems zu verstehen. Vielmehr ist es wichtig, das Funktionsprinzip des Auswertesystems zu verstehen, welches nachfolgend in Detail und mit Diagrammen erläutert wird. In der nachfolgenden Erklärung wird nur auf das Wesentliche des GAP Auswerteverfahrens eingegangen. Eine ausführlichere englische Beschreibung inklusive der mathematischen Formeln (jeweils neuste Version) ist im *RACE* Programm im Ordner DOC zu finden.

Tagesqualität

Die Tagesqualität legt fest, wie gut ein Wettbewerbstag ist, bewegt sich zwischen 0 und 1 und wird wie folgt ermittelt:

Tagesqualität = StartKoeffizient * StreckenKoeffizient * ZeitKoeffizient

DayQuality = LaunchValidity * DistanceValidity * TimeValidity

LaunchValidity / StartKoeffizient

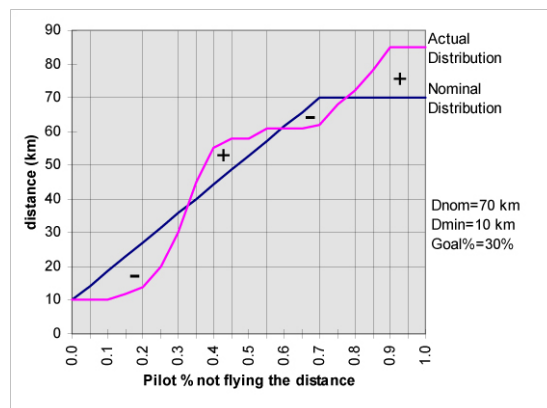
Koeffizient abhängig vom prozentualen Anteil der gestarteten zu den gemeldeten und am Start anwesenden Piloten.

Wenn alle Piloten starten, ist dieser Koeffizient 1. Sind 20% der anwesenden Piloten gestartet, so ist er ca. 0,1. Die nebenstehende Grafik verdeutlicht den Verlauf.



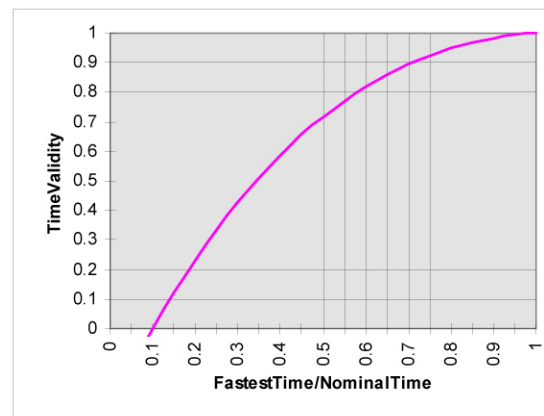
DistanceValidity / Streckenkoeffizient

Koeffizient abhängig von der Nominal Distribution (=1) (dies ist die angenommene Verteilung der Piloten auf der Strecke, bzw. im Ziel) und der Actual Distribution (dies ist die tatsächliche Verteilung der Piloten). Der Bereich **überhalb** der Nominal Distribution vergrößert den Streckenkoeffizienten (bis max. 1). Der Bereich darunter reduziert ihn. Nebenstehende Grafik verdeutlicht diesen Sachverhalt.



TimeValidity / Zeitkoeffizient

Koeffizient abhängig von der NominalTime (festgelegt als Nominalzeit in den Wettbewerbsparametern) und der schnellsten Flugzeit des Durchgangs (FastestTime). Wenn die schnellste geflogene Zeit **länger** ist wie die Nominalzeit, dann ist der Zeitkoeffizient 1. Eine schnellere Flugzeit reduziert diesen Koeffizienten, so ist er bei halber Nominalzeit 0,72. Die nebenstehende Grafik verdeutlicht den Verlauf.

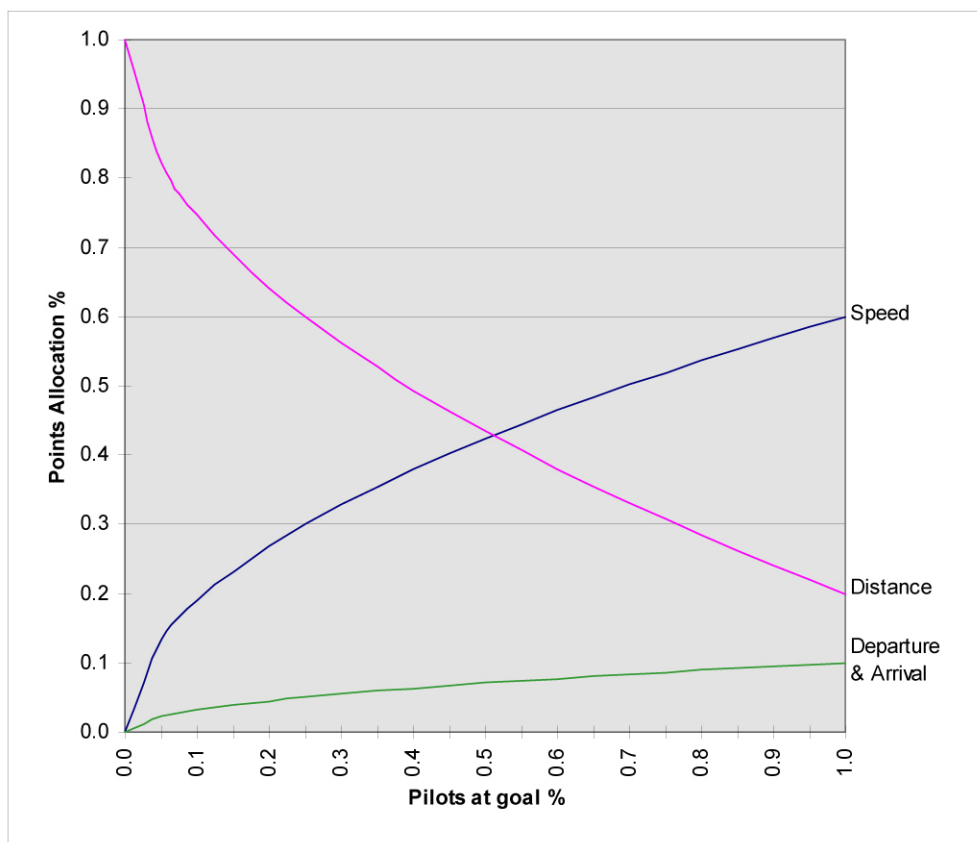


Punktevergabe

Die verfügbaren Punkte für jeden Durchgang ($1000 \cdot \text{Tagesqualität}$) werden zwischen

- Streckenpunkten (DistancePoints)
- Geschwindigkeitspunkten (SpeedPoints)
- Frühflugbonus (DeparturePoints)
- Ankunftsbonus (ArrivalPoints)
-

aufgeteilt als Ergebnis einer Funktion des Anteils der im Ziel befindlichen Piloten im Verhältnis zu den gestarteten Piloten. Die nachfolgende Grafik verdeutlicht diese Funktion.



z.B. Bei einem 1000 Punkte Durchgang, 25% der gestarteten Piloten erreichen das Ziel, gibt es 600 Streckenpunkte, 300 Zeitpunkte, sowie je max. 50 Punkte für Frühstart und Ankunft im Ziel.

Streckenpunkte

Eine Hälfte der verfügbaren Streckenpunkte wird linear entsprechend der vom Piloten zurückgelegten Distanz erteilt, während die zweite Hälfte unter Berücksichtigung der Schwierigkeit des jeweiligen Streckensegments zugeteilt wird.

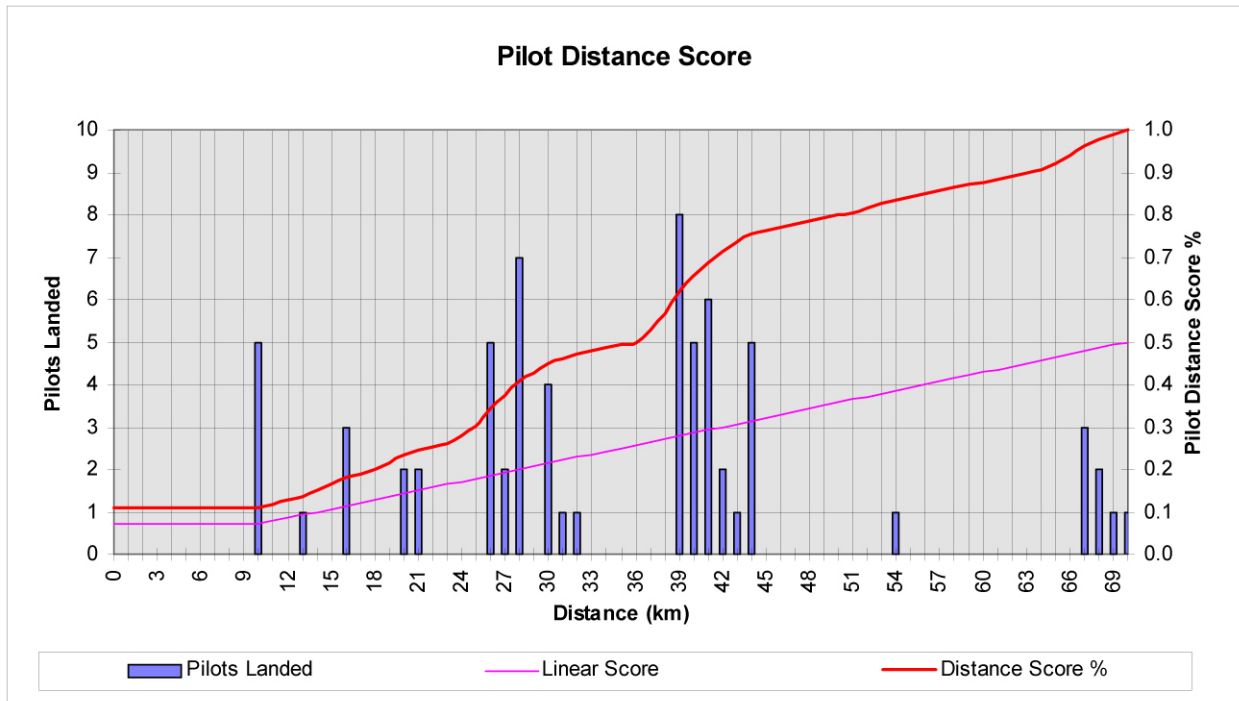
Um die jeweilige relative Schwierigkeit jeden einzelnen km's zu ermitteln, werden jeweils die innerhalb dieses km gelandeten Piloten plus der Piloten welche in „W-1“ der umliegenden km gelandet sind. „W“ ist hierbei:

$W = \text{integer} (3 * \text{MaxDistance} / \text{PilotsLanded})$

und `PilotsLanded` ist die Anzahl der Piloten welche das Ziel nicht erreicht haben und auf der Strecke gelandet sind.

Mit diesem System erhält jeder km einen anderen Wert, welcher die relative Schwierigkeit repräsentiert.

Grafisches Beispiel:



Zu beachten bei diesem Beispiel ist, daß die Steigung steiler wird, vor einem Bereich, wo viele Piloten gelandet sind und flacher kurz danach.

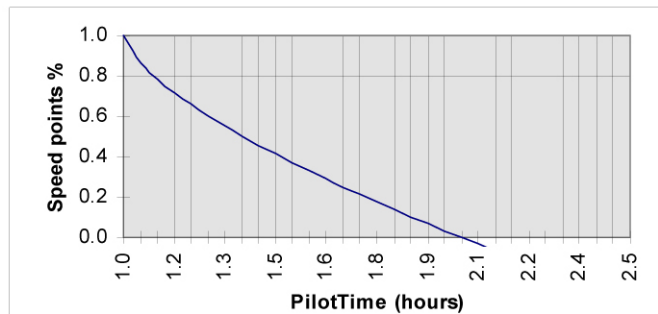
Geschwindigkeitspunkte

Geschwindigkeitspunkte werden entsprechend dem Verhältnis „schnellster geflogener Zeit (FastestTime)“ zu „Pilotenflugzeit“(PilotTime) vergeben.

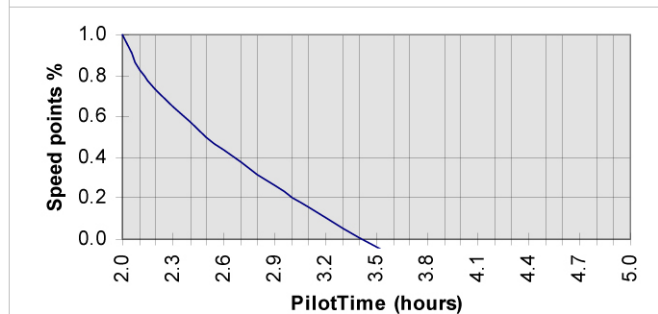
Langsame Piloten erhalten dann 0 Punkte, wenn ihre Flugzeit länger ist(=ZeroScoreTime) wie Schnellste Zeit + Wurzel (schnellster Zeit).

Beispiele:

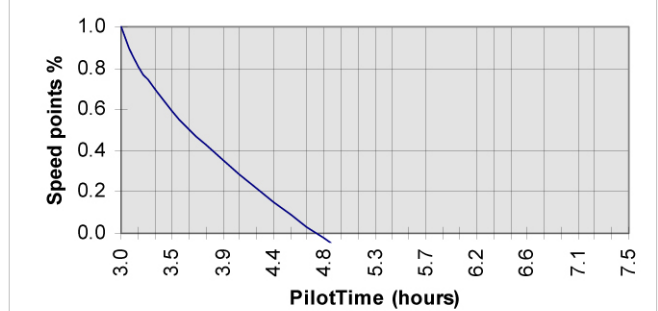
FastestTime = 1 Std
80%ScoreTime = 1:05
50%ScoreTime = 1:21
ZeroScoreTime = 2 Std



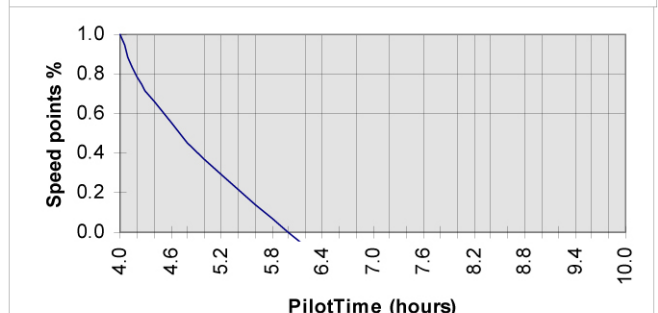
FastestTime = 2 Std
80%ScoreTime = 1:08
50%ScoreTime = 1:30
ZeroScoreTime = 3:24



FastestTime = 3 Std
80%ScoreTime = 1:09
50%ScoreTime = 1:37
ZeroScoreTime = 4:42



FastestTime = 4 Std
80%ScoreTime = 1:11
50%ScoreTime = 1:43
ZeroScoreTime = 6 Std

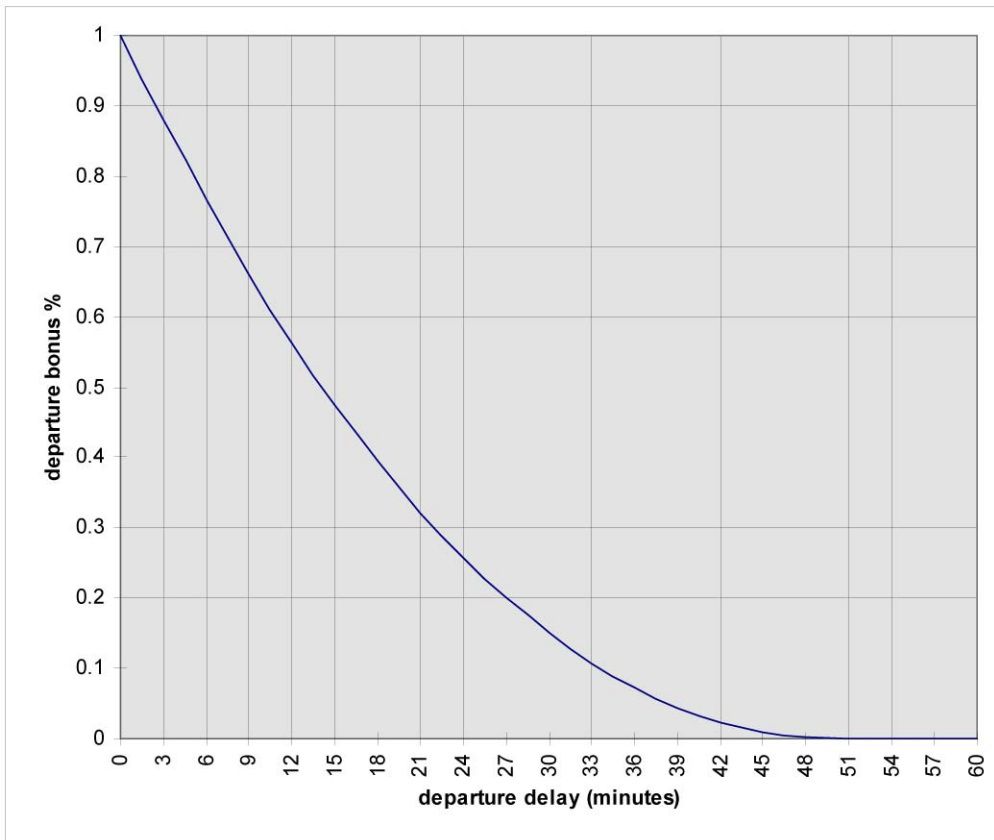


Startbonus

Der Startbonus ("early bird bonus") ist verfügbar, um gute Piloten zu motivieren, früh zu starten und in der führenden Gruppe zu fliegen. Die maximal verfügbaren Startpunkte sind 1/6 der Geschwindigkeitspunkte des jeweiligen Piloten. Piloten, die das Ziel nicht erreichen, werden zur Ermittlung des Startbonus nicht berücksichtigt.

Die Piloten, die das Ziel erreichen erhalten entsprechend ihren Geschwindigkeitspunkten und dem zeitlichen Abstand zu den bereits gestarteten Piloten eine entsprechende Anzahl Startpunkte. Dadurch ist sichergestellt, daß schnelle Piloten mehr Startpunkte erhalten, wie langsame Piloten, die zur gleichen Zeit gestartet sind. Wenn der zeitliche Abstand größer wie 1/3 der Nominalzeit ist, sind keine Startpunkte mehr erhältlich.

Beispiel mit NominalTime = 150 Minuten (2,5 Std)

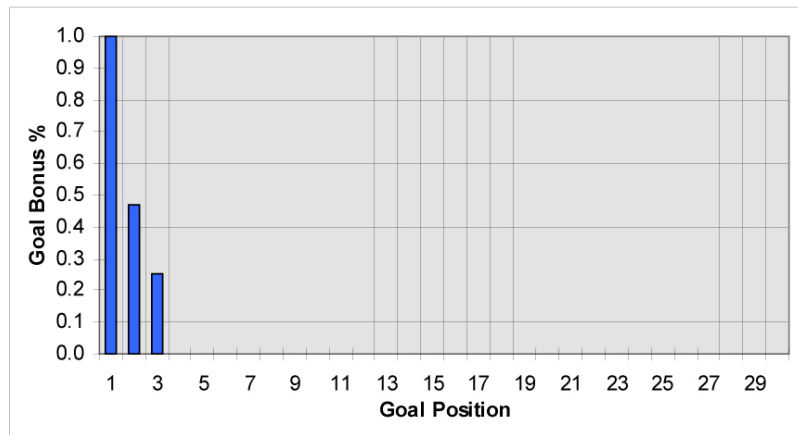


Ankunftsbonus

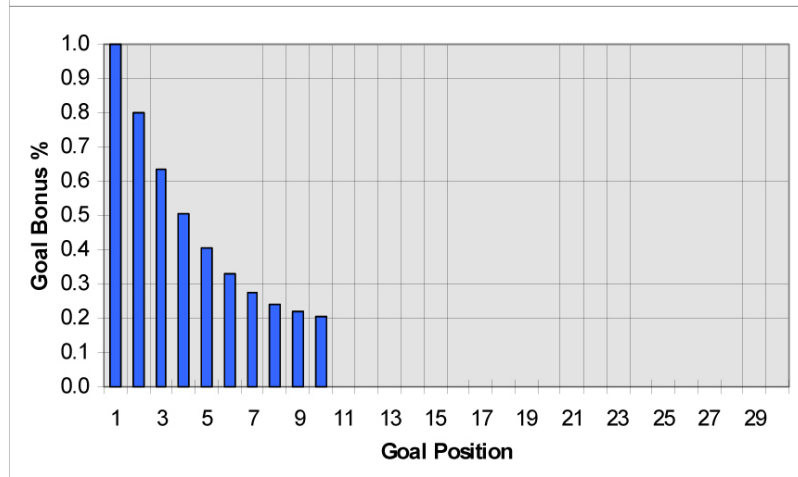
Der Ankunftsbonus wird entsprechend dem aktuellen Zieleinlauf vergeben unabhängig der Flugzeit. Der erste Pilot im Ziel erhält den maximal verfügbaren Ankunftsbonus. Die nachfolgenden Piloten erhalten Punkte entsprechend ihrer Ankunftsreihenfolge unabhängig vom zeitlichen Abstand zu den anderen Piloten.

Beispiel:

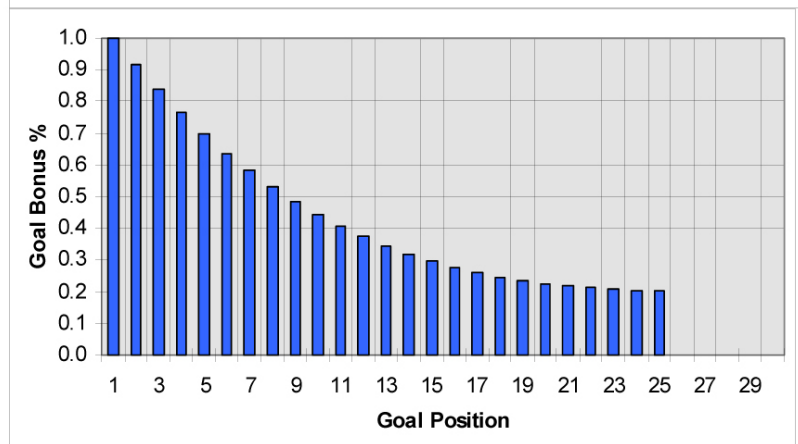
3 Piloten im Ziel



10 Piloten im Ziel



25 Piloten im Ziel



Pilotenpunkte

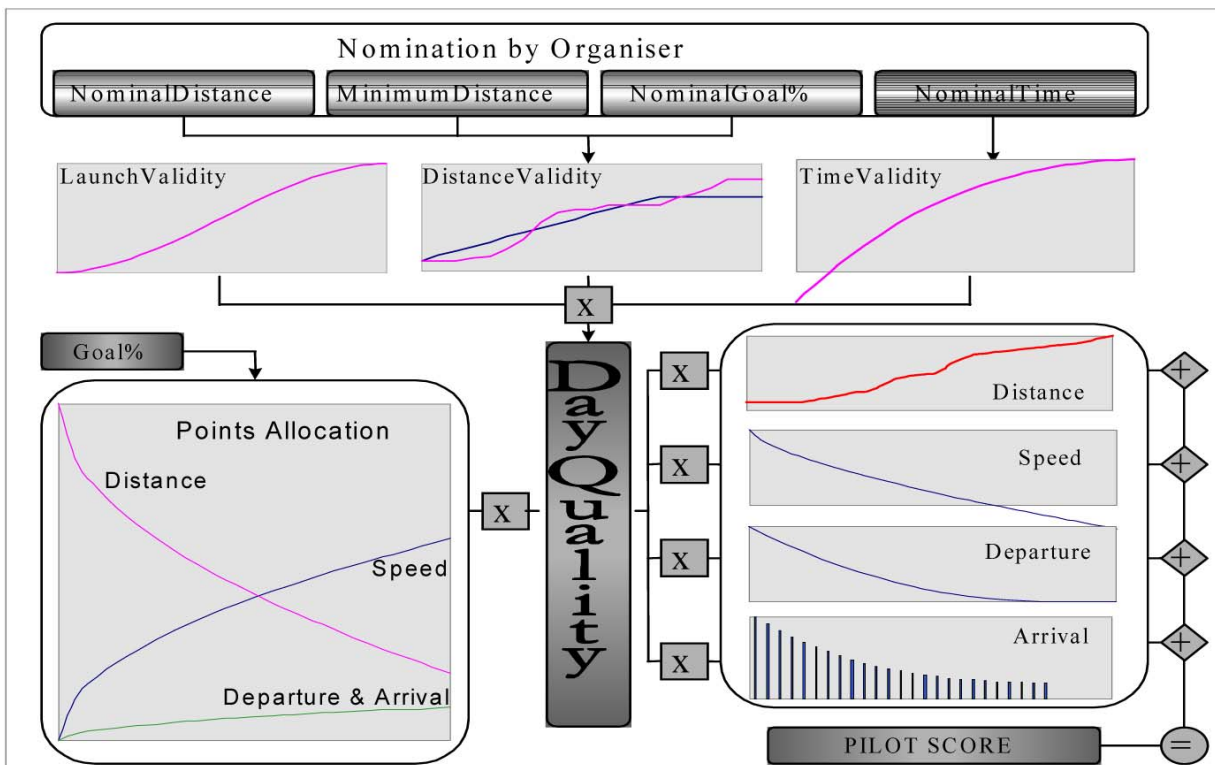
Die Summe der Punkte des einzelnen Piloten ist die Summe der Streckenpunkte, plus der Geschwindigkeitspunkte, plus Start- und Ankunftsbonuspunkte.

Zusammenfassung

Diese Auswerteformel begünstigt Piloten, welche eigene Entscheidungen treffen und führende Positionen auf dem jeweiligen Flugweg einnehmen. Am Start zu warten, bis die anderen Piloten die Flugroute markieren, um danach sicher und schnell ins Ziel zu fliegen, wird mit diesem Auswertesystem weniger belohnt.

Bei diesem Auswertesystem, selbst wenn die Tagesqualität 1 ist, erhält der Gewinner nur dann 1000 Punkte, wenn es sich um ein „Race to Goal“, oder eine freie Streckenaufgabe handelt. Bei allen anderen Aufgabentypen erhält der Gewinner nur dann 1000 Punkte, wenn er sowohl der schnellste Pilot ist, und zudem als erster gestartet und als erster im Ziel angekommen ist.

Nachfolgend zum Abschluss die gesamten Zusammenhänge in einer Grafik.



13. Siegerehrung

13.1

Den Abschluss eines Wettbewerbes bildet die Siegerehrung. Sie sollte am Mittag des letzten Wettbewerbstages stattfinden. Die Anwesenheit aller Piloten ist Pflicht, Nichterscheinen wird als unsportliches Verhalten angesehen und geahndet. Bei unentschuldigtem Fehlen verfallen die Preise.

13.2

Bei der Siegerehrung sind die endgültigen Ergebnisse des Wettbewerbes bekannt zu geben.

13.3

Der jeweils punkthöchste Teilnehmer ist Sieger des Wettbewerbes. Die Mannschaft mit der höchsten Punktzahl ist Mannschaftsmeister, sofern für diesen Wettbewerb eine Mannschaftswertung vorgesehen war und in der Ausschreibung enthalten ist.

13.4

Bei Punktgleichheit werden die Ränge aller erfolgten Platzierungen der betreffenden Piloten bzw. Mannschaften addiert, wobei der Pilot bzw. die Mannschaft mit dem niedrigsten Ergebnis die bessere Platzierung erhält.

Kapitel II - LANDESMEISTERSCHAFTEN

1. Allgemeines

Dieses Kapitel gibt Empfehlungen für die Ausrichtung der Landesmeisterschaften für Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen. Die Regeln gelten pro ausgeschriebener und genehmigter Klasse.

2. Teilnehmer

2.1

Zu einer Landesmeisterschaft sind 80 Piloten zugelassen. Einen Anspruch auf Teilnahme, ohne sich bei Qualifikationswettbewerben zur Landesmeisterschaft qualifizieren zu müssen, haben folgende Piloten:

2.1.1

Alle Piloten mit ständigem Wohnsitz im jeweiligen Bundesland.

2.1.2

Piloten des Landes, die bei der letzten Deutschen Meisterschaft die Plätze 1 - 3 belegt haben, auch wenn sie nicht Mitglied in der laufenden Liga sind und der Landesmeister des Vorjahres sowie die besten 50% der Teilnehmerinnen der Ladies Challenge des Vorjahres.

2.1.3.3

Piloten des ausrichtenden Vereins.

3. Wettbewerbsklassen

Die Piloten starten in den Klassen, die ausgeschrieben wurden.

4. Wertung

4.1

Die Veranstaltung wird als offizielle Landesmeisterschaft nur dann anerkannt, wenn

- Ausschreibung und Termin vom DHV-Sportreferat genehmigt und
- mindestens 600 Punkte oder 2 gültige Durchgänge erreicht wurden

4.2

Landesmeisterschaften dauern in der Regel 4 Tage. Sind am vorletzten Tag noch keine 3 Durchgänge gewertet, so ist am letzten Tag bei geeignetem Wetter noch ein Durchgang zu versuchen.

4.3

Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl Overall wird Landesmeister. Wertung in der Landesmeisterschaft ist nur mit Wohnsitz im betreffenden Bundesland möglich. Bei mehreren Wohnsitzen entscheidet der beim DHV gemeldete Wohnsitz. Diese Regel gilt nicht für den Hessischen Landesverband, hier gilt die Zugehörigkeit zu einem hessischen Verein.

4.4

Bei Blockmeisterschaften sollen Landesmeistertitel vergeben werden, sofern mindestens 10 Teilnehmer dieses Bundeslandes am Start sind.

5. Sonstiges

Die Ergebnisliste ist umgehend der DAeC-Landesverbandsgeschäftsstelle und dem DHV zuzusenden.

Kapitel III – GLEITSCHIRM-LIGA UND DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM GLEITSCHIRMFLIEGEN

1. Allgemeines

Dieses Kapitel regelt die Liga mit der Deutschen Meisterschaft. Die Liga ist eine Serie von Wettbewerben des laufenden Jahres. Ein Wettbewerb dieser Serie ist die Deutsche Meisterschaft, die in einem Blockwettbewerb (int. Deutsche Meisterschaft) ausgetragen wird.

Ziel der Liga ist es, die Piloten an den internationalen Leistungsstand heranzuführen und zusammen mit weiteren internationalen Wettbewerben die Basis für die Nominierung der Nationalmannschaft und der Kader zu liefern.

2. Veranstalter/Ausrichter

Veranstalter ist der DHV. Ausrichter ist der Ligaausschuss.

2.1 Ligaausschuss

2.1.1

Er besteht aus

- dem Ligachef (Wettbewerbsleiter), der auch den Vorsitz hat,
- 4-6 Piloten, die auf dem Herbsttreffen der Liga von den Liga-Piloten gewählt werden,
- dem Teamchef und dem Sprecher der Nationalmannschaft.

Fallen Mitglieder des Ligaausschuss aus (Krankheit/Rücktritt), so können die verbleibenden LA-Mitglieder neue Person(en) per Email der Liga vorschlagen. Die Liga kann dann per Mail-Abstimmung darüber entscheiden (Mehrheitsentscheid)

2.1.2

Er tritt auf Antrag/Bedarf zusammen, mindestens aber vor/auf der Herbsttagung der Liga.

2.1.3

Die Aufgaben des Liga-Ausschusses sind:

- Umsetzung der im Ligaleitbild festgelegten Ziele und Beschlüsse
- Vorbereitung und Organisation der einzelnen Wettbewerbe
- Verbindung zum ausrichtenden Club
- Wettbewerbsprogramm, Aufgabenkatalog
- Interpretation der Wettervorhersage im Briefing
- Öffentlichkeitsarbeit
- Information der Liga-Piloten
- Realisierung des Vorflieger- und Rückholkonzepts

3. Jury

Die Jury für Liga und Deutsche Meisterschaft - wird gebildet vom Sportmanager und zwei weiteren Ligaausschuss Mitgliedern.

4. Wettbewerbsklassen

Die Deutsche Meisterschaft wird in der offenen Klasse gestartet und gewertet.

In der Liga wird neben der Overallwertung in der offenen Klasse auch eine Gütesiegelklasse gewertet.

Technische Voraussetzungen für die Gütesiegelklasse: Gleitschirm mit einer in Deutschland gültigen Musterprüfbescheinigung und gültiger Stückprüfbescheinigung bis max. DHV 3 (auch beschleunigt), Gurtzeug und Rettungsgerät mit gültiger Musterzulassung (Nachweispflicht durch den Piloten).

Ein Wechseln des Gerätemusters während des Wettbewerbs ist nur mit Genehmigung der Wettbewerbsleitung zulässig.

5. Teilnehmer

5.1 Teilnehmer Gleitschirm-Liga

- a) Die Pilotinnen und Piloten auf Platz 1-25 der Vorjahres-Liga.
- b) Die Piloten und Pilotinnen der Kaderrangliste bis Platz 40 sowie die besten 4 Pilotinnen (ohne Nachrückmöglichkeit), Stand 01.10. des Vorjahres. Falls die aktuelle Anzahl der Ligapiloten kleiner als 70 Piloten ist, können auch innerhalb eines Jahres Piloten entsprechend der Kaderrangliste nachrücken.
- c) Die Piloten auf Rang 1-3 (mit Nachrückmöglichkeit bis Rang 10) der Gesamtwertung des Vorjahres- German-Cup, sowie die bestplatzierte Pilotin, wenn sie mindestens Platz 10 in der Gesamtwertung erreicht hat.
- d) Die Piloten auf Rang 1-3 (mit Nachrückmöglichkeit bis Rang 15) und die beste Pilotin (ohne Nachrückmöglichkeit) der Vorjahres-Streckenflugmeisterschaft
- e) Insgesamt 5 Pilotinnen und Piloten der Vorjahres-Junior Challenge und Ladies-Challenge, die nicht anderweitig für die Liga qualifiziert sind, werden vom Wettbewerbsleiter der Challenges nominiert.
- f) Über die Vorjahres-Landesmeisterschaften LM qualifizierte Piloten. Basis ist die offene Wertung deutscher Piloten je LM-Veranstaltung. Bis zu 79 Teilnehmern qualifiziert sich ein Pilot je Veranstaltung, ab 80 Teilnehmern 2 Piloten, die nicht auf Grund einer anderen Regel bereits für die Liga qualifiziert sind (Nachrücker unbegrenzt). Traditionelle LM-Veranstaltungen sind: BaWü, Bayrische, Mosel, Hessische und Flatlands mit jeweils 1-2 Qualifikationen.
- g) Wildcards auf Beschluss des Ligaausschusses. Diese Piloten müssen nach 3 gültigen Tasks mindestens Platz 35 der Ligawertung erreichen, sonst scheidet sie nach diesem Task aus.

5.2 Teilnehmer internationale deutsche Meisterschaft

- a) Alle Teilnehmer der laufenden Liga.
- b) Nationale und internationale Piloten, die nicht Teilnehmer der laufenden Liga sind, werden zur Internationalen Deutschen Meisterschaft zugelassen, wenn diese in der aktuellen Weltrangliste WPRS besser als Platz 1000 stehen oder besser als Platz 100 in der Streckenflugmeisterschaft des Vorjahres.
- c) Die Teilnehmerzahl einer German Open soll auf 100 Piloten plus maximal 5 Joker begrenzt werden. Gibt es zum Stichtag der Anmeldung ca. 6 Wochen vor dem Wettkampf mehr Bewerber, so entscheidet der Wettbewerbsleiter über die Zulassung von Piloten, die nicht Mitglied der laufenden Liga sind, entsprechend WPRS, in Zweifelsfällen nach Rücksprache mit dem Liga-Ausschuss.

6. Meldung

Jeder zur Teilnahme berechnigte Pilot hat vor Meldeschluß der Liga seine Bereitschaft zur Teilnahme durch Online-Anmeldung zu erklären, das Nenngeld zu bezahlen und die geforderten Unterlagen einzureichen. Meldeschluß ist 4 Wochen vor dem ersten Ligatermin-

7. Termin und Orte

7.1

Die Wettbewerbe können auf allen Geländen in Europa gestartet werden.

7.2

Die Planung dieser Wettbewerbe erfolgt auf dem Herbsttreffen der Liga. Die Teilnahme an diesen Treffen ist Pflicht.

7.3

Der Terminkalender wird jeweils vom Ligaausschuss ausgearbeitet und vom zuständigen DHV Sportmanager genehmigt. Änderungen setzen 2/3 mehrheitliche Zustimmung des Ligaausschusses voraus und müssen allen Ligapiloten 4 Wochen vor Wettbewerbsbeginn bekannt gegeben werden.

7.4

Eine vom Ligaausschuss als unzureichend entschuldigte Abwesenheit, unsportliches Verhalten und bewusste Verstöße gegen die Beschlüsse der Liga werden nach Kapitel I, Absatz 6, durch den Ligaausschuss geahndet

8. Einladung

Zu jedem Wettbewerb/Treffen werden die Piloten schriftlich per EMail an die beim DHV registrierte Adresse geladen.

9. Dokumentation

Die GPS track-log Dokumentation ist in der Regel das einzige Nachweiskriterium für die Wettbewerbe der Ligen, und ist mit einer Software durchzuführen, die neben der Abflugzeitbestimmung auch über eine Positionsbestimmung (FAI-Zylinder Sektor) aller Start- und Wendepunkte verfügt.

10. Einsprüche und Proteste

Einsprüche werden vom Wettbewerbsleiter sofort behandelt. Proteste werden von der Jury während der nächsten Veranstaltungspause entschieden. Die Entscheidungen der zuständigen Jury sind endgültig und bindend. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

11. Endergebnis/Sieger

Deutsche Meisterin ist die Liga-Pilotin, die bei der Addition der Punkte aus den einzelnen Durchgängen der int. Deutschen Meisterschaft die meisten Punkte ansammeln konnte.
Deutscher Meister ist der Liga-Pilot, der bei der Addition der Punkte aus den einzelnen Durchgängen der int. Deutschen Meisterschaft die meisten Punkte ansammeln konnte.
Deutscher Meister können nur solche Piloten werden, die innerhalb der letzten 2 Jahre nicht in einem FAI-Wettbewerb der Kategorie 1 oder 2 für ein anderes Land gestartet sind. Ein offizielles Ergebnis der Deutschen Meisterschaft kommt zustande, wenn mindestens 2 gültige Durchgänge oder mindestens 600 Punkte erreicht wurden.

12. Sonderregelung für versäumte Durchgänge

Werden Liga-Piloten in einer offiziellen Mannschaft des DHV zu internationalen Einsätzen berufen und versäumen dadurch die Teilnahme an Wertungsflügen der Liga, so erhalten sie eine Gutschrift für die versäumten Durchgänge nach folgender Formel:

12.1

Ausgehend von der Endpunktzahl des betroffenen Piloten nach Ligaabschluß wird die Prozentzahl seiner erfliegenen Wertungspunkte im Verhältnis zur tatsächlich erfliegbaren Punktzahl in der Liga (ohne die versäumten Durchgänge) festgestellt.

12.2

Gemäß dieser Prozentzahl erhält der betroffene Pilot Wertungspunkte entsprechend der maximal in den versäumten Durchgängen erfliegbaren Punkte gutgeschrieben. Diese Gutschrift zählt nicht für die Ermittlung des Liga-Siegers.

12.3

Ist ein Liga-Pilot aus anderen wichtigen Gründen verhindert (z.B. Krankheit, Examen), so kann er per schriftlichen Antrag an den Ligaausschuss Durchschnittspunkte für die versäumten Durchgänge beantragen. Der Ligaausschuss entscheidet über den Antrag. Für eine Annahme des Antrags ist eine einstimmige Entscheidung notwendig. Die Gutschrift der Durchschnittspunkte für die versäumten Ligadurchgänge zählt jedoch lediglich für den Ligaerhalt, keinesfalls für die Ermittlung des Liga Siegers, die Mannschaftswertung, bzw. für die Nominierung der Nationalmannschaft über die Kader Rangliste.

12.4

Es können für maximal 3 versäumte Liga Durchgänge Durchschnittspunkte beantragt werden.

12.5

Eine Beurlaubung von Piloten aus einem wichtigen Grund kann nur auf schriftlichen Antrag eines Piloten für eine ganze Wettkampfsaison vor Beginn des ersten Wettbewerbs erfolgen.

Kapitel IV - DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM DRACHENFLIEGEN

1. Allgemeines

Dieses Kapitel regelt die Deutsche Meisterschaft deren Ziel es ist, die Deutschen Meister in einem Blockwettbewerb (int. Deutsche Meisterschaft) zu ermitteln.

2. Veranstalter/Ausrichter

Veranstalter ist der DHV. Ausrichter ist ein Verein des DHV oder benachbarter Länder.

3. Jury

Die Jury besteht aus drei fachkundigen Personen. Die Jurymitglieder sind von der Entscheidung über solche Streitfälle ausgeschlossen, an denen sie selbst beteiligt sind. Der Chef der Jury ist in der Ausschreibung zu benennen, er darf nicht Wettbewerbsleiter, Startplatz- oder Landeplatzleiter sein.

4. Wettbewerbsklassen

Es wird nur in den Klassen gestartet und gewertet die ausgeschrieben sind und für die auch FAI – I Wettbewerbe, wie Europa- u. Weltmeisterschaften ausgerichtet werden. Ein Wechseln des Gerätemusters während des Wettbewerbs ist nur mit Genehmigung der Wettbewerbsleitung zulässig.

5. Teilnehmer

Es sind Piloten wie folgt teilnahmeberechtigt.

- a) Alle Piloten der laufenden Liga (Platz 1-50, gemeinsame Wertung FAI 1 und 5)
- b) Die bestplatzierten fünf Pilotinnen der Vorjahresliga.
- c) Alle Piloten des momentanen Nationalkaders (FAI 1: 12 Piloten + 3 Damen; FAI 5: 8 Piloten)
- d) Die Piloten auf Rang 1-5 (FAI 5 1-3), mit Nachrückmöglichkeit bis Rang 20 (FAI 1) und bis Rang 10 (FAI 5) der Vorjahres-Streckenflugmeisterschaft.
- e) Piloten der abgeschlossenen Landesmeisterschaften des laufenden Jahres; pro LMBlock max. 3 Piloten (2 FAI 1 und 1 FAI 5)
- f) Weitere, vom Teamchef vorgeschlagene Piloten und Pilotinnen, können durch Beschluss des Ligaausschuss mit 2/3 Mehrheit zur Liga eingeladen werden
- g) Die 3 bestplatzierten Piloten und die bestplatzierte Piloten der Deutschen Meisterschaft des Vorjahres.
- h) Die bisherigen Deutschen Meister.

6. Meldung und Einschreibung

Jeder zur Teilnahme berechtigte Pilot hat sich persönlich anzumelden (Ligapiloten werden vom Ligachef gemeldet), das Nenngeld zu bezahlen und die geforderten Unterlagen einzureichen. Meldeschluss siehe Ausschreibung. Der Teilnehmer muss zur Einschreibung persönlich anwesend sein. Liegt keine schriftliche oder telefonische Entschuldigung für seine Abwesenheit bei der Einschreibung vor, so verfällt sein Teilnahmeanspruch und ein eventueller Nachrücker rückt am Ende der Einschreibungszeit nach.

7. Termin und Orte

Die Deutsche Meisterschaft kann auf allen Geländen in Europa gestartet werden Die Planung erfolgt nach Maßgabe des DHV Sportmanagement.

8. Dokumentation

Die GPS track-log Dokumentation ist in der Regel das einzige Nachweiskriterium für die Deutsche Meisterschaft, und ist mit einer Software durchzuführen, die neben der Abflugzeitbestimmung auch über eine Positionsbestimmung (FAI-Zylinder Sektor) aller Start- und Wendepunkte verfügt.

9. Einsprüche und Proteste

Einsprüche werden vom Wettbewerbsleiter sofort behandelt. Proteste werden von der Jury während der nächsten Veranstaltungspause (aber vor dem folgenden Wertungsdurchgang) entschieden. Die Entscheidungen der zuständigen Jury sind endgültig und bindend. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

10. Endergebnis/Sieger

10.1

Deutsche Meisterin ist die Pilotin, die bei der Addition der Punkte aus den einzelnen Durchgängen der Deutschen Meisterschaft die meisten Punkte ansammeln konnte. Deutscher Meister ist der Pilot, der bei der Addition der Punkte aus den einzelnen Durchgängen der Deutschen Meisterschaft die meisten Punkte ansammeln konnte. Deutscher Meister können nur solche Piloten werden, die innerhalb der letzten 2 Jahre nicht in einem FAI-Wettbewerb der Kategorie 1 oder 2 für ein anderes Land gestartet sind. Ein offizielles Ergebnis der Deutschen Meisterschaft kommt zustande, wenn mindestens 2 gültige Durchgänge oder mindestens 600 Punkte erreicht wurden.

Kapitel V – DEUTSCHE DRACHENFLUG-LIGA

1. Allgemeines

Dieses Kapitel regelt die Deutsche Drachenflugliga - eine Serie von Wettbewerben des laufenden Jahres - deren Ziel es ist, die Aufsteiger in den Nationalkader sowie die Teilnehmer an der Deutschen Meisterschaft zu ermitteln.

2. Veranstalter/Ausrichter

Veranstalter ist der DHV. Ausrichter ist der Ligaausschuss.

2.1 Ligaausschuss

2.1.1

Er besteht aus:

- dem Wettbewerbsleiter, der auch den Vorsitz hat,
- 3-4 Piloten, die auf dem Frühjahrstreffen der Liga von den Liga-Piloten gewählt werden,
- zusätzlich bei gemeinsamen Belangen: dem Sprecher der Kaderrangliste.

2.1.2

Er tritt auf Antrag/Bedarf zusammen.

2.1.3

Die Aufgaben des Liga-Ausschusses sind:

- Umsetzung der im Ligaleitbild festgelegten Ziele und Beschlüsse
- Vorbereitung und Organisation der einzelnen Wettbewerbe
- Verbindung zum ausrichtenden Club
- Wettbewerbsprogramm, Aufgabenkatalog
- Interpretation der Wettervorhersage im Briefing
- Öffentlichkeitsarbeit
- Information der Liga-Piloten
- Realisierung des Vorflieger- und Rückholkonzepts

3. Jury

Die Jury für die Liga wird Ligachef und zwei weiteren Ligaausschuss Mitgliedern gebildet.

4. Wettbewerbsklassen

Es wird nur in den Klassen gestartet und gewertet die ausgeschrieben sind und für die auch FAI – I Wettbewerbe, wie Europa- u. Weltmeisterschaften ausgerichtet werden. Ein Wechseln des Gerätemusters während des Wettbewerbs ist nur mit Genehmigung der Wettbewerbsleitung zulässig.

5. Teilnehmer

Es sind Piloten wie folgt teilnahmeberechtigt.

- a) Die Piloten auf Platz 4-25 der Vorjahres-Liga. (FAI Klasse 1)
- b) Die Piloten auf Platz 3-12 der Vorjahres- Liga (FAI Klasse 5)
- c) Die bestplatzierten vier Pilotinnen der Vorjahresliga.
- d) FAI Klasse 1: Die Piloten auf Rang 1-5 (mit Nachrückmöglichkeit bis Rang 30) der Vorjahres-Streckenflugmeisterschaft.
- e) FAI Klasse 5: Die Piloten auf Rang 1-3 (mit Nachrückmöglichkeit bis Rang 20) der

- Vorjahres-Streckenflugmeisterschaft.
- f) Die vom Teamchef und Wettbewerbsleiter der Vorjahres-Junior- Challenge nominierten Junioren, sowie
 - g) Die vom Teamchef und Wettbewerbsleiter der Vorjahres-Ladies Challenge nominierten Pilotinnen.
 - h) Die über die Vorjahres-Landesmeisterschaften aufsteigenden Piloten (siehe Auf/Abstieg).
 - i) Weitere, vom Teamchef vorgeschlagene Piloten und Pilotinnen, können durch Beschluss des Ligaausschuss mit 2/3 Mehrheit zur Liga eingeladen werden.
 - j) Die Piloten und Pilotinnen der aktuellen Kaderrangliste können zu Trainingszwecken außerhalb der Wertung ohne Ligagebühr teilnehmen.

6. Meldung

Jeder zur Teilnahme berechnigte Pilot hat vor Meldeschluss der Liga seine Bereitschaft zur Teilnahme schriftlich zu erklären, das Nenngeld zu bezahlen und die geforderten Unterlagen einzureichen. Meldeschluss ist 4 Wochen vor dem ersten Ligatermin. Bei Abmeldung des Teilnehmers bis 4 Wochen vor Beginn des ersten Wettbewerbes verfällt die Hälfte des Nenngeldes, zu einem späteren Zeitpunkt das ganze Nenngeld.

7. Wertungsdurchgänge/Abstieg/Aufstieg

Wertungsdurchgänge:

Zur Ligajahreswertung zählen die vom Ligaausschuss vor dem Ligabeginn festgelegten Wertungsdurchgänge sowie die Wertungsdurchgänge der Deutschen Meisterschaft.

Abstieg:

Jedes Jahr steigen nach dem letzten Wettbewerbsdurchgang die Piloten ab Rang 26 (FAI 1) und 13 (FAI 5) platzierten Piloten aus der Liga ab.

Aufstieg aus der Liga:

Die Piloten auf den Plätzen 1-2 (FAI 5 1-2) steigen für die Piloten auf den Plätzen 11-12 (7+8 FAI 5) in die Kaderrangliste auf, die abgestiegenen Kaderpiloten haben Startrecht in der Liga des folgenden Jahres. Die Piloten auf den Plätzen 3-4 (FAI 1) ermitteln durch Relegation mit den Kaderplätzen 9-10 die weiteren Aufsteiger. Es werden die 3 besten Wettbewerbsergebnisse der betroffenen Piloten im laufenden Jahr gewertet.

Aufstieg in die Liga:

Siehe oben - § 5.

8. Termin und Orte

Die Wettbewerbe können auf allen Geländen in Europa gestartet werden. Der Terminkalender wird jeweils vom Ligaausschuss ausgearbeitet und vom zuständigen DHV Sportmanager genehmigt. Änderungen setzen 2/3 mehrheitliche Zustimmung des Ligaausschusses voraus und müssen allen Ligapiloten 4 Wochen vor Wettbewerbsbeginn bekannt gegeben werden. Eine vom Ligaausschuss als unzureichend entschuldigte Abwesenheit, unsportliches Verhalten und bewusste Verstöße gegen die Beschlüsse der Liga werden nach Kapitel I, Absatz 6, durch den Ligaausschuss geahndet.

9. Einladung

Die Kommunikation erfolgt ausschließlich über E-mail.

10. Sonderregelung für versäumte Durchgänge

Ist ein Liga-Pilot aus wichtigen Gründen verhindert (z.B. Krankheit, Examen), so kann er per schriftlichen Antrag an den Ligaausschuss Durchschnittspunkte für die versäumten Durchgänge beantragen. Der Ligaausschuss entscheidet über den Antrag. Für eine Annahme des Antrags ist eine einstimmige Entscheidung notwendig. Die Gutschrift der Durchschnittspunkte für die versäumten Ligadurchgänge zählt jedoch lediglich für den Ligaerhalt, keinesfalls für die Ermittlung des Aufstiegs in den Nationalkader. Es können für maximal 2 versäumte Liga Durchgänge Durchschnittspunkte beantragt werden.

Kapitel VI – NATIONALMANNSCHAFT GLEITSCHIRM

1. Größe

Die Nationalmannschaft umfasst die für den Wettbewerb zugelassene Teilnehmerzahl und maximal zwei Ersatzleute.

1.1

Der Ernennung wird die Kader Rangliste zugrunde gelegt, die den nationalen und internationalen Leistungsstand der Piloten aufzeigt. Sie berücksichtigt die letzten 24 Monate und errechnet sich aus den besten Wettbewerben. Die einzelnen zählenden Wettbewerbe werden zu Beginn des Kalenderjahres auf www.dhv.de veröffentlicht und vom verantwortlichen Teamchef festgelegt und ihr Wertungsfaktor bestimmt.

Jokerregelung: Bei einer für den Wettbewerb zugelassenen Teilnehmerzahl von 4 kann der letzte Platz und ab 5 Teilnehmern die beiden letzten Plätze beim Vorliegen triftiger Gründe abweichend von der oben genannten Rangliste nominiert werden, Ab zwei teilnahmeberechtigten Frauen kann bei ihnen ein Joker gesetzt werden. Abweichende Nominierungen trifft ausschließlich der verantwortliche Teamchef. Die Joker werden spätestens einen Monat vor dem Einsatztermin nominiert.

1.2 Basis der Kader Rangliste

- • Wettbewerbsergebnisse der Deutschen Meisterschaften und Liga, die am Jahresbeginn vom jeweiligen Teamchef genehmigt wurden, werden automatisch für alle Teilnehmer in die Rangliste aufgenommen.
- • Internationale Wettbewerbsergebnisse von Wettbewerben, die zu Beginn des Kalenderjahres vom verantwortlichen Teamchef festgelegt wurden, werden für die Teilnehmer an der laufenden deutschen Meisterschaft automatisch in die Kader Rangliste aufgenommen, sofern dem zuständigen Teamchef innerhalb von 14 Tagen nach Wettbewerbsende die Tagesergebnislisten zur Verfügung gestellt werden.
- • Piloten, die nicht an der laufenden deutschen Meisterschaft teilnehmen, können auf Antrag in die Kader Rangliste aufgenommen werden. Sie haben in diesem Fall dem DHV für die letzten 24 Monate die jeweiligen Wettbewerbsergebnisse zur Verfügung zu stellen.

1.3 Ergänzungen

Damenregelung: Für die Qualifikation zur Nationalmannschaft müssen mindestens 50% der Durchschnittspunktezahl der ersten 4 Kaderrangpiloten erreicht werden.

1.4

Die Nationalmannschaft wird durch den Teamchef ernannt. Dieser hat auch das Recht und die Möglichkeit, nicht teamfähige Piloten, die bereits früher eine schriftliche Abmahnung erhalten haben, aus der Nationalmannschaft auszuschließen.

1.5

Der Pilot muss mit den wichtigsten Ersatzteilen anreisen

1.6

Wurde Kleidung oder Zubehör dem Team zur Verfügung gestellt, ist dieses während des Wettbewerbes zu verwenden, soweit sachliche Gründe nicht dagegen sprechen. Entschieden wird dies in der täglichen Teambesprechung.

1.7

Die Nationalkader setzen sich wie folgt zusammen

- • A-Kader = Rang 1-15 plus die zwei besten Damen (sofern nicht Rang 1-15) der aktuellen Kader Rangliste
- • B-Kader = Rang 16-25 plus die dritt- und viertplatzierte Dame (sofern nicht Rang 16-25) der aktuellen Kader Rangliste
- • Sichtungskader Gleitschirm = ab Rang 26 der aktuellen Kader Rangliste

1.8

Der Rechtsweg für die Nominierung ist ausgeschlossen.

2. Sprecher

Der Sprecher der Nationalmannschaft wird nach Nominierung der Nationalmannschaft von deren Mitgliedern gewählt.

3. Teamchef

Die Nationalmannschaft bestätigt - sobald ihre Nominierung erfolgt ist - den Teamchef oder schlägt dem Sportreferat einen anderen Teamchef vor.

4. Verantwortlichkeiten

Der Teamchef und der Liga-Chef sind verantwortlich für die Kaderrangliste, und dem damit verbundenen Auf- und Abstieg in der Liga. Sie können Aufgaben an sachkundige Personen delegieren.

Kapitel VII – KADERRANGLISTE / NATIONALMANNSCHAFT DRACHEN

1. Größe

Die Nationalmannschaft umfasst die für den Wettbewerb zugelassene Teilnehmerzahl und maximal zwei Ersatzleute.

1.1

Der Ernennung wird eine Kader-Rangliste zugrunde gelegt, die den nationalen und internationalen Leistungsstand der Piloten aufzeigt. Sie berücksichtigt die letzten 36 Monate und errechnet sich aus dem Ergebnis mindestens einer Deutschen Meisterschaft sowie 4 internationalen Wettbewerben. Die einzelnen zu wertenden Wettbewerbe werden aus der WPRS Weltrangliste incl. Wertungsfaktoren und zeitlicher Abwertung für den Qualifikationszeitpunkt entnommen.

1.2

Bei einer für den Wettbewerb zugelassenen Teilnehmerzahl von bis zu 6 können die letzten 2 Plätze abweichend von der obengenannten Rangliste nominiert werden, Abweichende Nominierungen trifft ausschließlich der verantwortliche Teamchef.

1.3

Die Nominierung sollte ca. zwei Monate vor dem Einsatztermin erfolgen.

1.4

Die Nationalmannschaft wird durch den Teamchef ernannt. Dieser hat auch das Recht und die Möglichkeit, nicht teamfähige Piloten, die bereits früher eine schriftliche Abmahnung erhalten haben, aus der Nationalmannschaft auszuschließen.

1.5

Der Pilot muss mit den wichtigsten Ersatzteilen anreisen.

1.6

Wurde Kleidung oder Zubehör dem Team zur Verfügung gestellt, ist dieses während des Wettbewerbes (incl. Eröffnungsfeier und Siegerehrung) zu verwenden, soweit sachliche Gründe nicht dagegen sprechen. Entschieden wird dies vom Teamchef in der täglichen Teambesprechung.

1.7

Die Nationalkader setzen sich wie folgt zusammen

- • A-Kader FAI 1 Herren = Rang 1-8 der aktuellen Kader Rangliste
- • A-Kader FAI 1 Damen = Rang 1-8 der aktuellen Kader Rangliste
- • A-Kader FAI 5 = Rang 1-8 plus die beste Dame (sofern nicht Rang 1-8) der aktuellen Kader Rangliste
- • B-Kader = jeweils Rang 9-12

1.8

Der Rechtsweg für die Nominierung ist ausgeschlossen.

2. Sprecher

Der Sprecher der Nationalmannschaft wird nach Nominierung der Nationalmannschaft von deren Mitgliedern gewählt.

3. Teamchef

Die Nationalmannschaft bestätigt – sobald ihre Nominierung erfolgt ist – den Teamchef oder schlägt dem DHV Sportreferat einen anderen Teamchef vor. Der Teamchef ist verantwortlich für die Kaderrangliste, und dem damit verbundenen Auf- und Abstieg der Liga.

Kapitel VIII – DEUTSCHE STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT

1. Veranstalter

Deutscher Hängegleiterverband

2. Zweck

Förderung des Streckenflugs im Drachen- und Gleitschirmfliegen durch eine Deutsche Streckenflugmeisterschaft im Rahmen des Online-DHV-XC;
Vergabe von Titeln „Deutscher Meister Streckenfliegen“ für Drachen- und Gleitschirmflieger (Wertungsklassen siehe die aktuelle Ausschreibung DHV-XC);
Qualifikation zur Liga.

3. Dauer

16. September (0:00 UHR GMT) bis zum 15. September des Folgejahres (24:00 Uhr GMT)
Regeländerungen für das nächstfolgende Wettbewerbsjahr durch die DHV Vorstandschaft können bis zum 31.12. beschlossen werden, sie treten ab ihrer Veröffentlichung in Kraft.

4. Qualifikation zur Liga

Gleitschirm:

Die Qualifikation aus dem DHV-XC (Streckenflugmeisterschaft) zur Liga wird in Kapitel III.5.1 geregelt.

Drachen:

Die Qualifikation aus dem DHV-XC (Streckenflugmeisterschaft) zur Liga wird in Kapitel V.5. geregelt

Die Qualifikation aus dem DHV-XC (Streckenflugmeisterschaft) zur DM wird in Kapitel IV.5. geregelt

Kapitel IX - LADIES CHALLENGE

1. Allgemeines, Zweck des Wettbewerbes

Die Ladies Challenge hat die wettbewerbssportliche Förderung der Pilotinnen zur Zielsetzung. Sie sollen an nationales Wettkampfniveau herangeführt werden.

2. Veranstalter

Veranstalter ist der DHV.

3. Teilnehmer

Alle Pilotinnen mit DHV Mitgliedschaft.

4. Voraussetzungen

Unbeschränkter Luftfahrerschein und eine ausreichende Haftpflichtversicherung.

5. Qualifikation zur Liga

Die Nominierung zur Liga erfolgt aufgrund der Beurteilung des Leistungspotentiales durch den Teamchef der jeweiligen Liga zusammen mit dem Wettbewerbsleiter der Ladies Challenge.

6. Wertung

Für eine gültige Wertung der Ladies Challenge müssen mindestens zwei gültige Wertungsdurchgänge zustande kommen.

Kapitel X – JUNIOR CHALLENGE

1. Allgemeines, Zweck des Wettbewerbes

Junior Challenge hat die wettbewerbssportliche Förderung junger Piloten zur Zielsetzung. Sie sollen an nationales Wettkampfniveau herangeführt werden.

2. Veranstalter

Veranstalter ist der DHV.

3. Teilnehmer

Junioren bis einschließlich 28 Jahre (zum Zeitpunkt des Wettbewerbsbeginns) die Mitglied im DHV sind.

4. Voraussetzungen

Unbeschränkter Luftfahrerschein und eine ausreichende Haftpflichtversicherung.

5. Ligaqualifikation

Die Nominierung zur Liga erfolgt aufgrund der Beurteilung des Leistungspotentiales durch den Teamchef der jeweiligen Liga zusammen mit dem Wettbewerbsleiter der Junior Challenge.

6. Wertung

Für eine gültige Wertung der Junior Challenge müssen mindestens zwei gültige Wertungsdurchgänge zustande kommen.

Kapitel XI - GERMAN-CUP GLEITSCHIRM

1. Allgemeines, Zweck des Wettbewerbes

Die Breitensportwettbewerbsserie German-Cup ist als Einstieg in den Wettbewerbssport gedacht und hat die sportliche Förderung von Piloten der Gütesiegelklasse zur Zielsetzung. Die Piloten sollen an das Leistungsniveau der Liga heran geführt werden.

2. Veranstalter

Veranstalter ist der DHV

3. Termin und Orte

Die German-Cup Wettbewerbe werden im Rahmen der Landesmeisterschaften ausgetragen. Die Termine werden nach Genehmigung der Landesmeisterschaften bekannt gegeben. Daneben können eigene German-Cup Wettbewerbe veranstaltet werden.

4. Teilnehmer

Piloten mit unbeschränktem Luftfahrerschein (B-Schein) und ausreichender Haftpflichtversicherung oder entsprechender ausländischer Lizenz. Teilnahmeberechtigung bis erreichen der maximalen Pilotenzahl. Piloten die an der laufenden Liga teilnehmen werden nicht für den German-Cup gewertet.

5. Wettbewerbsklassen und Wertung

5.1

Die Veranstaltung wird nur als offizieller German-Cup anerkannt, wenn

- Ausrichtung und der Termin vom DHV-Sportreferat genehmigt wurde.
- 3 gültige Durchgänge durchgeführt wurden

5.2

Der German-Cup wird nur in der Gütesiegelklasse gewertet (Details siehe Deutsche Meisterschaft Gleitschirmfliegen, Technische Voraussetzungen) . Ein Wechseln des Gerätemusters während des Wettbewerbs ist nur mit Genehmigung der Wettbewerbsleitung zulässig.

5.3

Nach jedem 3. Durchgang wird das jeweils schlechteste Ergebnis gestrichen. Die besten Einzelergebnisse jedes Teilnehmers gehen in die Overallwertung ein. Wobei der Sieger immer auf 1000 Punkte gesetzt wird (die Punkte der anderen Teilnehmer werden mit dem hierfür erforderlichen Multiplikator angepasst). Sollte es in der Overallwertung auf den Plätzen 1-3 einen Punktegleichstand geben, zählt der 1000er (Laufsieg) mehr, der in dem Durchgang mit der höheren Teilnehmerzahl erfolgen wurde usw.

6. Qualifikation zur Liga

Die besten 3 German-Cup Piloten in Gesamtwertung qualifizieren sich für die Liga im Folgejahr sofern eine offizielle Wertung zustande kommt. Sollten qualifizierte Piloten nicht teilnehmen wollen, so kann bis einschließlich Rang 10 nachgerückt werden. Zudem qualifiziert sich die bestplatzierte Dame, wenn sie bis Platz 10 der Gesamtwertung erreicht hat.

7. Gesamtauswertung

Die Gesamtauswertung übernimmt der DHV.

Kapitel XII – SONDERREGELUNGEN FÜR NATIONALE REKORDE

1. Internationale Rekorde

Für die Anerkennung von Weltrekorden gelten streng die Regeln des FAI Sporting Codes, insbesondere der Section 7 D.

2. Dokumentationserleichterungen für nationale Rekorde

Für die Anerkennung von nationalen Rekorden gelten folgende Erleichterungen für die Dokumentation:

1. Für nationale Rekorde werden keine Sportzeugen benötigt. Eine IGC-Datei mit gültigem G-Record wird anerkannt.
2. Für nationale Rekorde, bei denen eine Deklaration der Wendepunkte vor dem Flug erforderlich ist, beispielsweise das klassische FAI-Dreieck, kann die Deklaration auf einem vom Sportzeugen unterschriebenen Formular oder auf einem IGC-zugelassenen Flugrekorder erfolgen. Ergänzend zu zugelassenen Flugrekordern werden auch solche Geräte akzeptiert, bei denen die geplante Route vor dem Flug so eingegeben wird, dass sie manipulationssicherer Bestandteil der igc-Datei ist. Übliche Geräte sind beispielsweise Bräuniger Compeo-, Competino-Serie und entsprechende Geräte von Flytec. Sollten weitere Geräte mit gleichwertigem Sicherheitsstandard existieren, so werden auch diese anerkannt. Wenn man über kein derartiges Gerät verfügt, kann man Wendepunkte auch bei nationalen Rekorden vor dem Flug schriftlich mit Sportzeugenunterschrift deklarieren.
3. Bei nationalen Rekorden darf jedes Dreieck auch auf dem Schenkel gestartet werden. (Bei Weltrekorden gilt das nur für die freie Strecke um ein Dreieck.)

3. Luftraumverletzungen

Der Bearbeiter kann eine Erklärung oder einen Nachweis des Piloten anfordern, dass dieser die luftrechtlichen Regelungen eingehalten hat. Rekorde für Flüge mit offensichtlichen Luftraumverletzungen werden nicht bestätigt, wobei kein Entscheidungsspielraum existiert, ob eine Verletzung gefährlich ist.