



WETTBEWERBSORDNUNG

2019

Stand 12.12.2018

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.....	11
8. Wettbewerbsorganisation.....	11
9. Wettbewerbskennzeichen.....	13
10. Tagesaufgaben bei Wettbewerben.....	13
11. Besonderheiten	13
12. Wertungsverfahren.....	14
13. Siegerehrung	16
Kapitel II - LANDESMEISTERSCHAFTEN.....	17
1. Allgemeines	17
2. Teilnehmer	17
3. Wettbewerbsklassen	17
4. Wertung.....	17
5. Sonstiges	18
Kapitel III – INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM GLEITSCHIRMFLIEGEN	19
1. Allgemeines	19
2. Veranstalter/Ausrichter	19
3. Wettbewerbsklassen	19
4. Teilnehmer	19
5. Endergebnis/Sieger.....	19
<i>6. Kontrolle der Geräte.....</i>	<i>20</i>
Kapitel IV – DEUTSCHE GLEITSCHIRM-LIGA	21
1. Allgemeines	21
2. Veranstalter/Ausrichter	21
3. Jury	21
4. Wettbewerbsklassen	21
5. Teilnehmer	22
6. Meldung	22
7. Termin und Orte	22
8. Einladung.....	23
9. Dokumentation	23
10. Mitführung von Funk.....	23
11. Einsprüche und Proteste	23
12. Streichergebnisse und Aufwertung von Durchgängen	23
13. Sonderregelung für versäumte Durchgänge	23

Kapitel V - DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM DRACHENFLIEGEN	25
1. Allgemeines	25
2. Veranstalter/Ausrichter	25
3. Jury	25
4. Wettbewerbsklassen	25
5. Teilnehmer	25
6. Meldung und Einschreibung	25
7. Termin und Orte	25
8. Dokumentation	26
9. Einsprüche und Proteste	26
10. Endergebnis/Sieger	26
Kapitel VI – DEUTSCHE DRACHENFLUG-LIGA.....	27
1. Allgemeines	27
2. Veranstalter/Ausrichter	27
3. Jury	27
4. Wettbewerbsklassen	27
5. Teilnehmer	27
6. Meldung	28
7. Wertungsdurchgänge/Abstieg/Aufstieg	28
8. Termin und Orte	28
Kapitel VII – NATIONALKADER	29
Kapitel VIII – Nominierung von Piloten und Nationalmannschaft zu internationalen Meisterschaften	30
I. Zuständigkeit, Definition und Befugnisse	30
II. Voraussetzung der Nominierung	30
III. Sonstiges	31
Kapitel IX – DEUTSCHE STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT	32
1. Veranstalter	32
2. Zweck	32
3. Organisation und Regeln	32
4. Dauer	32
5. Qualifikation zur Liga	32
6. Luftraum.....	32
Kapitel X – NEWCOMER CHALLENGE GLEITSCHIRM	33
1. Allgemeines, Zweck des Wettbewerbes	33
2. Veranstalter	33
3. Termin und Orte	33
4. Teilnehmer	33
5. Wettbewerbsklassen und Wertung	33
6. Qualifikation zur Gleitschirm-Liga	33
Kapitel XI – HG Challenge.....	34
1. Allgemeines, Zweck des Wettbewerbes	34
2. Veranstalter	34
3. Teilnehmer	34
4. Voraussetzungen	34

5. Wertung..... 34

Kapitel XII – SONDERREGELUNGEN FÜR NATIONALE REKORDE 35

1. Internationale Rekorde..... 35

2. Dokumentationserleichterungen für nationale Rekorde..... 35

3. Luftraumverletzungen..... 35

EINFÜHRUNG

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

Die Deutsche Streckenflugmeisterschaft wird im Rahmen des DHV-XC durchgeführt. Das Reglement hierzu ist veröffentlicht unter:
<http://www.dhv.de/typo/DHV-XC.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.

Die aktuelle Version wird jeweils zu Beginn der Wettkampfsaison auf der Website des DHV veröffentlicht.

Kapitel I - GRUNDREGELN FÜR WETTBEWERBE

1. Allgemeines

Die Reihenfolge bei Regelauslegungen ist:

- Änderungen vor Wettbewerbsbeginn durch den Wettbewerbsleiter
- Ausschreibung
- Wettbewerbsordnung
- FAI Sporting Code Section 7
- FAI Sporting Code 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.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.

Technische Voraussetzungen für Gleitschirmwettbewerbe: in Deutschland gültige Musterprüfung oder CCC mit den entsprechenden Bescheinigungen. Gurtzeug und Rettungsgerät mit gültiger Musterprüfung, normgeprüfter Helm. Die Nachweispflicht für die Erfüllung der technischen Voraussetzungen liegt beim Piloten.

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. Der Pilot hat während des Wettbewerbs für die vollständige und richtige Bezeichnung seines Gerätes, einschließlich Versionsnummer und Größe auf den Ergebnislisten zu sorgen.

3.4

Jeder Teilnehmer hat einen Livetracker mitzuführen, wenn dies in der Ausschreibung gefordert ist.

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 Durchschnittspunktzahl 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 Startfensteröffnung 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.

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 Startfensteröffnung und Startschluss nach festgelegter Startreihenfolge gestartet. Die Öffnungszeit mit ausreichend guten Wetterverhältnissen am Startplatz muss bei allen Durchgängen mindestens soviel Minuten betragen, dass allen Teilnehmern am Start genügend Zeit für einen sicheren Start bleibt.

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 gewährleiteter 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.

5.2.4 Beginn der Flugzeit bei Zeitnahme

Die Flugzeit beginnt mit dem Abheben des Piloten oder mit GPS Zeitmessung belegten Überflugzeit 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. Werden flugrechtliche und behördliche Bestimmungen verletzt, kann dies wie in Punkt 6 geahndet werden. Die im Briefing bekannt gegebenen 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

Vom Start bis zur Startboje ist eine einheitliche Drehrichtung vorgeschrieben. Falls nichts anderes von der Wettbewerbsleitung bekannt gegeben wird, gilt an geraden Tagen (2..4..6..)

Drehrichtung rechts, an ungeraden Tagen (1..3..5..) Drehrichtung links.

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. Ein Tracklog das nicht vom Veranstalter direkt vom Gerät geladen wurde, sondern durch den Piloten geliefert wird, muss eine gültige Signatur nach den Regeln des DHV-XC besitzen. 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 Wettbewerbsleitern zur Verfügung gestellt. Der DHV empfiehlt zum Download die Verwendung der Software MaxPunkte oder GpsDump, die über Internet oder den DHV erhältlich ist. Zur Berechnung der Gesamtwertung von Wettkämpfen wird die Software FS <http://fs.fai.org> empfohlen.

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.

5.6 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 Bedingungen zur Wertung eines gestoppten Durchganges müssen spätestens beim Briefing von der Wettbewerbsleitung bekannt gegeben werden. Bei der DM, LM und Liga-Overall werden nur Durchgänge gewertet, bei denen der Daywinner mindestens 15 km fliegt.

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.

5.10 Mindeststrecke für GS Wettbewerbe

Bei der DM, LM und Liga-Overall werden nur Durchgänge gewertet, bei denen der Daywinner mindestens 15 km fliegt.

6. Regelwidrigkeiten

6.1

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

6.1.1

Verwarnungen:

1. Verwarnung = Verweis.
2. Verwarnung = Punktabzug von 100 Punkten.
3. Verwarnung = Punktabzug von 300 Punkten.

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, Ligen und Challenges ist dies der DHV. Landesmeisterschaften oder Qualifikationen dazu, werden von der Sparte HG/GS im jeweiligen Landesverband oder ersatzweise vom DHV veranstaltet.

Die Terminplanung und die Ausschreibungen müssen vom DHV Sportreferat genehmigt sein.

8.2 Ausrichter

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

- Einholen der Start- und Landeerlaubnis im Wettbewerbsgebiet
- Sicherstellung des Transports zum Startplatz
- Anmeldung bei den zuständigen Behörden
- Erfüllung der Auflagen gemäß Behördenbescheid
- Ausarbeitung und Realisierung eines Sicherheits- und Rettungskonzepts
- Zeitnahme, Rückholtelefon sofern es Rückholung vorgesehen
- Erstellung des Aufgabenkataloges
- Ernennung der Jury, sofern sie vom DHV nicht ernannt wird
- Erstellung der Ausschreibung und deren Abstimmung mit dem DHV Sportreferat.
- GPS-Auswertung

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 Ausrichter 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.

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 verantwortlich für die sichere Durchführung des Wettkampfes. Er ist die oberste Instanz in allen Fragen des Wettbewerbs. Ihm obliegt die Vorbereitung des Wettbewerbes, und er ist verantwortlich für die Einhaltung der DHV-Wettbewerbsordnung. Er repräsentiert den Wettbewerb nach außen und kann Aufgaben verantwortlich delegieren. Bei FAI-Kategorie 2 Wettbewerben darf der Wettbewerbsleiter nur mitfliegen, wenn ein Ersatz-Wettbewerbsleiter benannt ist.

Er darf einen Durchgang nur starten, wenn er sich vergewissert hat, dass die Sicherheitsbestimmungen des Ausrichtervertrages erfüllt sind.

Insbesondere ist er verantwortlich

- für die Veröffentlichung der Liste der angemeldeten Piloten vor dem Beginn des Wettbewerbs
- dass vor Beginn des Wettkampfes alle Piloten in die relevanten Sicherheitsaspekte des Wettkampfgebietes eingewiesen werden und die Piloten eine Sicherheitskarte mit Anweisungen für Verhalten im Notfall erhalten
- für die Veröffentlichung der Tagesergebnisse.
- für die Aufgabenstellung. Dabei sind insbesondere Luftraumüberfüllung, gefährliches Wetter und Ziel- oder Wendepunkte in gefährliche Geländeabschnitte zu vermeiden
- dass ein Durchgang gestoppt wird, wenn Sicherheitsgründe dies erfordern
- für die Überprüfung, ob sich alle Piloten nach einem Durchgang zurückgemeldet haben.
- für die Weitergabe von Protestes an die Jury. Er hat an Jury-Verhandlungen teilzunehmen und dort auszusagen.
- für die Einsendung der Endergebnisliste an den Veranstalter, zusammen mit einem Bericht über besondere Vorkommnisse, Unfälle und Proteste.

Er kann Wettkampfteilnehmer disqualifizieren oder gegen sie Strafen verhängen, wenn sie gegen die Wettkampffregeln verstoßen.

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 einer internationalen FAI anerkannten Auswerteformel (GAP oder OZGAP) ausgewertet. Werden Meisterschaften als offene Meisterschaften durchgeführt, so werden alle Auswertungen über alle teilnehmenden Piloten berechnet. Die Ergebnislisten der Meisterschaft sind Auszüge aus der Gesamtergebnisliste der offenen Meisterschaft, für die nur die an der Meisterschaft teilnehmenden Piloten herausgefiltert werden; deren Punkte bleiben jedoch unverändert. Entsprechend wird verfahren, wenn Ergebnislisten für bestimmte Pilotengruppen (z.B. Frauen) oder Geräteklassen erstellt werden.

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 Schleppstart 5 km

12.3.2.3.3

GoalProportion = 30%

12.3.2.3.4

NominalTime = 1 H

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.

Kapitel II - LANDESMEISTERSCHAFTEN

1. Allgemeines

Dieses Kapitel regelt die Ausrichtung der Landesmeisterschaften für Drachenfliegen und Gleitschirmfliegen. Die Regeln gelten pro ausgeschriebener und genehmigter Klasse. Die Landesmeisterschaften sollen als FAI Kategorie 2 Wettbewerbe angemeldet werden.

2. Teilnehmer

2.1

Zu einer Landesmeisterschaft sind 100 Piloten zugelassen, sofern diese Zahl nicht in begründeten Fällen (z.B. Winden-Wettbewerb, begrenztes Fluggelände) reduziert wird. 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 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 auf der Webseite des DHV zu veröffentlichen.

Kapitel III – INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM GLEITSCHIRMFLIEGEN

1. Allgemeines

Dieses Kapitel regelt die Internationale Deutsche Meisterschaft „German Open“. Ziel der German Open ist es, in einem internationalen Wettbewerb die Deutschen Meister im Gleitschirmfliegen zu ermitteln. Die German Open wird als Cat. II Wettbewerb bei der FAI/CIVL angemeldet. Sie soll in einem entsprechenden Rahmen den attraktivsten deutschen Wettbewerb für internationale Piloten darstellen. Der Wettbewerb sollte auf 7 Tage angesetzt werden. Vor Saisonbeginn ist zu veröffentlichen auf welchem Ligawettbewerb die German Open bei Absage des Ersttermins nachgeholt wird.

2. Veranstalter/Ausrichter

Veranstalter ist der DHV. Ausrichter ist der Ligaausschuss.

3. Wettbewerbsklassen

Die Teilnehmer starten in den Klassen, die ausgeschrieben wurden.

Es gelten die in Kapitel I 3.1 genannten technischen Voraussetzungen.

Die Nachweispflicht für die Erfüllung der technischen Voraussetzungen liegt beim Piloten.

Ein Wechseln des Gerätemusters während des Wettbewerbs ist nur in begründeten Fällen mit Genehmigung der Wettbewerbsleitung zulässig. Sie ist im nächstmöglichen Briefing bekannt zu geben.

4. Teilnehmer

Als Teilnehmer der internationalen deutschen Meisterschaft werden zugelassen

- a) Alle Teilnehmer der laufenden Liga.
- b) Nationale und internationale Piloten, die nicht Teilnehmer der laufenden Liga sind, können zur Internationalen Deutschen Meisterschaft zugelassen werden, wenn sie genügend fliegerisches Können nachweisen. Diese Entscheidung liegt beim Wettbewerbsleiter, beraten durch den Liga-Ausschuss. Der Richtwert liegt bei einer Platzierung in der aktuellen Weltrangliste WPRS besser als Platz 1000, oder besser Platz 100 in der deutschen Streckenflugmeisterschaft des Vorjahres. In begründeten Fällen können auch Piloten außerhalb dieser Grenzen zugelassen werden.
- c) Wildcards auf Entscheidung des Wettbewerbsleiters. Auf Verlangen hat der Wettbewerbsleiter die Entscheidung dem Ligaausschuss zu begründen.

Die Teilnehmerzahl einer German Open soll auf 100 Piloten plus maximal 10 Wildcards 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

5. Endergebnis/Sieger

Sieger der Int. Deutschen Meisterschaft „German Open“ ist der internationale Teilnehmer, der nach der aktuell gültigen GAP-Formel mit international üblichen Settings (z.B. FTV) die meisten Punkte erfliegen konnte. Die Deutsche Meisterschaft wird ebenso durch dieses Wettbewerbsergebnis bestimmt. Es gibt einen Deutschen Meistertitel jeweils für Damen und

Herren. Für die Vergabe des Titels „Deutsche Meisterin“ muss die beste Frau mindestens 50% der Durchschnittspunkte der ersten 10 Piloten in der Deutschen Meisterschaft haben. Deutsche Meister können nur Ligapiloten 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.

6. Kontrolle der Geräte

Bei den Durchgängen zur Ermittlung des Deutschen Meisters und der Deutschen Meisterin führt der DHV stichprobenartig Kontrollen durch, ob die Ausrüstung den Anforderungen Kapitel I 3.1. entspricht.

Kapitel IV – DEUTSCHE GLEITSCHIRM-LIGA

1. Allgemeines

Die Liga ist eine Serie von Wettbewerben des laufenden Jahres.

Ziel der Liga ist es, die deutschen Meister im Gleitschirmfliegen zu ermitteln und 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,
- mindestens 4 Piloten, die jährlich von den Liga-Piloten gewählt werden,
- dem Teamchef.

Fallen Mitglieder des Ligaausschusses 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.

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 Teamchef der Nationalmannschaft und zwei weiteren Ligaausschuss Mitgliedern.

4. Wettbewerbsklassen

Die Liga wird in den ausgeschriebenen Klassen gestartet und gewertet.

Technische Voraussetzungen siehe Kapitel Deutsche Meisterschaft.

Die Nachweispflicht für die Erfüllung der technischen Voraussetzungen liegt beim 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 1-16 der Vorjahres-Liga Gesamtwertung. Die Pilotinnen und Piloten auf Platz 1-8 der Serienklasse der Vorjahres-Liga.
- b) Die Piloten und Pilotinnen der WPRS-Rangliste deutscher Piloten bis Platz 35 sowie die besten 4 Pilotinnen (ohne Nachrückmöglichkeit), Stand 01.10. des Vorjahres. Falls die aktuelle Anzahl der Ligapiloten kleiner als 60 Piloten ist, können auch innerhalb eines Jahres Piloten entsprechend der WPRS-Rangliste nachrücken.
- c) Insgesamt 5 Pilotinnen und Piloten, die nicht anderweitig für die Liga qualifiziert sind, werden vom Betreuersteam einer jeden Challenge nominiert. Zusätzlich können vom Betreuersteam jeweils 3 Vorschläge für Challenge-Piloten gemacht werden, die der Ligaausschuss berücksichtigen kann, falls die vorgesehene Zahl der Ligapiloten nicht erreicht wurde.
- d) Über die Vorjahres-Landesmeisterschaften LM qualifizierte Piloten nachfolgenden Regeln:
 - Eine Landesmeisterschaft (LM) muss laut WO mehr als 10 Teilnehmer haben damit sie als LM gewertet wird. Kleinere Ländern können sich zu einer Blockmeisterschaft BM (z.B. Nord, Ost) sammeln, und werden dann wie ein Land gehandhabt.
 - Basis der Qualifikation ist die offizielle Ergebnisliste PG Gesamt. Hat der Sieger einer Landesmeisterschaft weniger als 600 Punkte, so wird diese nicht zur Ligaqualifikation berücksichtigt.
 - Hat eine LM/BM mehr als 20 Teilnehmer auf ihrer jeweiligen Liste (z.B. RLP, NRW, BW, BY, Nord, Ost) so ist der erste Pilot von dieser Liste qualifiziert, dessen WPRS-Rang zum Stichtag besser als 1200 und noch nicht anderweitig qualifiziert ist.
 - Hat eine Landesmeisterschaft mehr als 80 Teilnehmer auf der Open(!)Liste, oder haben alle LM/BM-Listen dieser Meisterschaft weniger als 20 Piloten, so ist ein weiterer Pilot aus der Open-Liste qualifiziert. (gleiche WPRS-1200 / Nachrücker Regel)
 - Als Teilnehmer gelten Piloten, die mindestens einmal "DNF" haben oder gestartet sind - lange "ABS" Anhängsel am Ende der Liste zählen nicht.
- e) Gewählte Funktionsträger der Liga (Kassierer, Ligaausschuss,...)
- f) Wildcards auf Antrag eines Piloten beim Ligachef nach Beschluss des Ligaausschusses. Erfolgreiche Bewerber aus dem DHV-XC sind zu berücksichtigen.

6. Meldung

Jeder zur Teilnahme berechtigte 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 Liga führt jährlich 1 Vollversammlung während der German Open durch. Die Teilnahme an diesem Treffen ist für die am Wettbewerb anwesenden Ligapiloten verpflichtend.

7.3

Der Terminkalender wird jeweils vom Ligaausschuss im Februar jeden Jahres bekannt gegeben. 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 per E-Mail an die beim DHV registrierte Adresse geladen. Für die Zustellbarkeit dieser Emails sind die Teilnehmer selbst verantwortlich.

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. Mitführung von Funk

Jeder Pilot ist verpflichtet ein 2m Funkgerät bei Wettbewerben mitzuführen.

11. 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.

12. Streichergebnisse und Aufwertung von Durchgängen

Jeder Task wird auf 1.000 Punkte für den besten Piloten in der Overallwertung eines Ligadurchgangs hochgerechnet. Für die Ligagesamtwertung werden die Ergebnisse derjenigen Ligadurchgänge gewertet, bei denen 20% aller am Startplatz anwesenden Piloten mindestens 30 km geflogen sind. Nach jedem dritten Liga-Durchgang gibt es ein zusätzliches Streichergebnis.

13. 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:

13.1

Ist ein Liga-Pilot aus anderen wichtigen Gründen verhindert (z.B. Krankheit, Examen), so kann er per schriftlichem 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.

13.2

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

13.3

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. Über den Antrag entscheidet der Ligaausschuss mehrheitlich, bei Stimmengleichheit der Ligachef.

Kapitel V - 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-1 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 Frauen; 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 Ligaausschusses mit 2/3 Mehrheit zur Liga eingeladen werden
- g) Die 3 bestplatzierten Piloten und die bestplatzierte Pilotin der Deutschen Meisterschaft des Vorjahres.
- h) Die bisherigen Deutschen Meister.

6. Meldung und Einschreibung

Jeder zur Teilnahme berechnigte Pilot hat sich persönlich anzumelden, 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 primäre Flugdokumentation erfolgt über Livetracking auf einem vom Ausrichter festgelegten Webserver. Jeder Pilot muss dazu einen geeigneten Livetracker mitführen, der mindestens einen Trackpunkt je Sekunde mit barometrischem Höhenwert zum Server überträgt. Die Livetracker sind von den Teilnehmern zu stellen und werden bei der Einschreibung registriert. In Ausnahmefällen kann ersatzweise ein gleichwertiger Tracklog von einem vom Piloten mitgeführten Backup GPS-Gerät zur Auswertung verwendet werden. Die Auswertung erfolgt mit der von der FAI/CIVL empfohlenen Software.

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

Für die Vergabe des Titels „Deutsche Meisterin“ in der Deutschen Meisterschaft HG muss die beste Frau mindestens 50% der Durchschnittspunkte der ersten 10 Platzierten haben. 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 VI – DEUTSCHE DRACHENFLUG-LIGA

1. Allgemeines

Dieses Kapitel regelt die Deutsche Drachenflugliga.

Aufgabe der Liga ist es, Piloten an das Streckenfliegen unter wettbewerbsmäßigen Bedingungen heranzuführen.

2. Veranstalter/Ausrichter

Veranstalter ist der DHV. Ausrichter ist der Ligachef.

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.

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 aus dem 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-1 Wettbewerbe, wie Europa- u. Weltmeisterschaften ausgerichtet werden. Ein Wechseln des Gerätemusters während des Wettbewerbs ist nur mit Genehmigung der Wettbewerbsleitung zulässig.

5. Teilnehmer

Teilnahmeberechtigt sind alle Piloten mit gültigem B-Schein (unbeschränkter Luftfahrerschein).

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.

7. Wertungsdurchgänge/Abstieg/Aufstieg

Wertungsdurchgänge:

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

8. Termin und Orte

Die Wettbewerbe können auf allen Geländen in Europa gestartet werden. Der Terminkalender wird jeweils vom Ligaausschuss ausgearbeitet.

9. Einladung

Die Kommunikation erfolgt ausschließlich über E-Mail.

Kapitel VII – NATIONALKADER

Die Nationalkader setzen sich wie folgt zusammen

- A-Kader = Rang 1-15 plus die zwei besten Frauen (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

Kapitel VIII – Nominierung von Piloten und Nationalmannschaft zu internationalen Meisterschaften

I. Zuständigkeit, Definition und Befugnisse

1.

Der Vorstand des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. (DHV) nominiert die Piloten, die als Mitglieder einer Nationalmannschaft oder als Einzelstarter an internationalen Meisterschaften mit FAI Cat. 1 Status teilnehmen.

2.

Als Nationalmannschaft wird diejenige Mannschaft bezeichnet, die vom Vorstand zur Entsendung zu einer konkreten internationalen Meisterschaft nominiert wird. In dem Nationalkader werden die Piloten aufgenommen, die die sportartspezifischen Voraussetzungen für eine Aufnahme in den Nationalkader erfüllen. Die Mitgliedschaft im Nationalkader führt nicht zwingend zur Nominierung in die Nationalmannschaft oder zu einer internationalen Meisterschaft.

3.

Die Nominierung erfolgt auf Vorschlag des Nationalkaderchefs (Teamchefs). Dem Vorstand verbleibt nach dem Vorschlag ein Ermessensspielraum, der sich unter Berücksichtigung der Vereinsautonomie und dem Gleichbehandlungsgrundsatz sowie im Rahmen einer vorzunehmenden Interessenabwägung an den nachfolgenden Kriterien orientiert.

II. Voraussetzung der Nominierung

1.

Notwendige Voraussetzung für eine Nominierung ist das Erreichen von Quotenplätzen gemäß den Vorgaben des internationalen Verbandes bzw. Veranstalters im Rahmen der vorgegebenen Kriterien bzw. die Erfüllung von Qualifikationsleistungen, sowie die aktuell gegebene Leistungsfähigkeit die der jeweilige Wettkampf speziell erfordert. Der Pilot hat den jeweils geltenden FAI-Code anzuerkennen. Der Teamchef kann Pflichtwettbewerbe für die Nominierung am Anfang des Jahres vorgeben.

1.1.

Der Nominierung wird die Kader Rangliste zugrunde gelegt, die den internationalen Leistungsstand der Piloten aufzeigt. Die Nominierung sollte etwa 2 Monate vor dem Einsatztermin erfolgen.

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

1.2. Basis der Kader Rangliste

Für die Kader Rangliste werden die Gesamtpunkte der einzelnen Piloten zum jeweiligen Stichtag ohne Änderungen und einschließlich der Zeitabwertung vom CIVL World Ranking System (WPRS) übernommen. Die Kader Rangliste ist somit identisch mit der Liste WPRS-DEU.

2.

Nach Vorgaben der internationalen Verbände und der internationalen Veranstalter, sowie der Sportordnung des DHV und des FAI Sporting Codes in deren jeweils geltenden Fassungen, hat der Pilot das Regelwerk und die Zulassung zu der jeweiligen Veranstaltung zu akzeptieren und hat entsprechende Erklärungen zu unterzeichnen.

3.

Der Pilot schließt mit dem DHV die vom Vorstand vorgelegte Athletenvereinbarung.

4.

Piloten, die wegen eines Verstoßes gegen die Antidoping Bestimmungen für die jeweilige Veranstaltung gesperrt sind, können nicht nominiert werden.

5.

Hat der Pilot innerhalb eines Jahres vor einer jeweiligen Nominierung gegen die nachfolgenden Verhaltensmaßstäbe (DHV-Compliance) verstoßen, kann der Vorstand trotz Erfüllung der sportartspezifischen Kriterien eine Nominierung für die jeweilige Veranstaltung versagen. Vor einer Entscheidung zur Nichtnominierung muss dem betroffenen Piloten die Möglichkeit einer mündlichen oder schriftlichen Anhörung gegeben werden.

Die Anhörung und die Entscheidung müssen rechtzeitig erfolgen, so dass der Pilot Gelegenheit hat, eine rechtliche Überprüfung der Ermessensentscheidung des Vorstandes noch vor dem jeweiligen Veranstaltungsbeginn vorzunehmen, in der Regel ist daher Anhörung und Entscheidung 4 Wochen vor Beginn der jeweiligen internationalen Meisterschaft. Die Stellungnahme des Piloten ist im Rahmen der Interessensabwägung zu würdigen. Folgende Regelbeispiele stellen eine Verletzung der DHV-Compliance dar:

- Grobe Verstöße gegen die DHV Sportordnung oder gegen den FAI Sporting Code.
- Verbandsschädigendes Verhalten während vorausgegangener nationaler oder internationaler Meisterschaften, wenn das Verhalten gleichzeitig einen groben Verstoß gegen die jeweilig geltenden Wettkampfregeln darstellt und zu erheblichen sportlichen Sanktionen, z.B. Punkteabzug in erheblichem Umfang oder Disqualifikation führt und sich auf die Wertung der jeweiligen Nationalmannschaft auswirkt, oder sein Verhalten das Ansehen des DHV bei den Mitgliedern oder in der Öffentlichkeit nachhaltig herabsetzt.
- Begehung einer unerlaubten Handlung gemäß § 823 BGB zum Nachteil von Teilnehmern, Betreuern, Trainern, Funktionären, Veranstaltern, Besuchern etc. bei nationalen und internationalen Wettkämpfen.
- Begehung von Korruptionstatbeständen oder Manipulation von Wettkämpfern durch sittenwidrige Absprachen, z.B. Beteiligung an einem Wettbetrug bei nationalen und internationalen Wettkämpfen.

III. Sonstiges

1. Sprecher

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

2. Teamchef

Der Vorstand des Deutschen Hängegleiterverbandes e.V. (DHV) ernennt den Teamchef. Die Nationalmannschaft bestätigt – sobald ihre Nominierung erfolgt ist – den Teamchef oder schlägt dem DHV Vorstand einen anderen Teamchef vor.

Kapitel IX – DEUTSCHE STRECKENFLUGMEISTERSCHAFT

1. Veranstalter

Deutscher Hängegleiterverband e.V.

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);

3. Organisation und Regeln

Die Kontrolle von Flügen bezüglich luftrechtlicher Bestimmungen und Einhaltung der Regularien wie in der jeweils aktuellen Ausschreibung beschrieben wird durch die Auswerter durchgeführt. Regeländerungen und technische Vorgaben werden durch das DHV-XC-Team erarbeitet. Dieses setzt sich zusammen aus den Auswertern, der Teamleitung, der technischen Administration und Pilotenvertretern.

Regeländerungen, die entscheidende Auswirkungen auf den Wettbewerb haben (Anzahl der Deutschen Meistertitel, Aufgabentypen etc.) oder zu denen keine Einstimmigkeit besteht, müssen durch die DHV-Vorstände entschieden werden.

Regeländerungen für das laufende und nächstfolgende Wettbewerbsjahr können wie in der Ausschreibung beschrieben beschlossen werden, sie treten ab ihrer Veröffentlichung in Kraft.

4. 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.

5. Qualifikation zur Liga

Gleitschirm:

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

Die Qualifikation aus dem DHV-XC (Streckenflugmeisterschaft) zur Internationalen deutschen Meisterschaft wird in Kapitel III.4 geregelt.

Drachen:

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

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

6. Luftraum

Luftraumverletzungen sind verboten. Wenn die aufgezeichneten Positionsdaten mehr als 100 m horizontal oder vertikal in einem gesperrten Luftraum liegen, gilt eine Luftraumverletzung als nachgewiesen. Eine nachgewiesene Luftraumverletzung führt zur Durchgangs-Disqualifikation und zur Löschung des Fluges im DHV-XC.

Kapitel X – NEWCOMER CHALLENGE GLEITSCHIRM

1. Allgemeines, Zweck des Wettbewerbes

Die Newcomer Challenge Wettbewerbe sind als Einstieg in den Wettbewerbssport gedacht. Die Pilotinnen und Piloten sollen an das Leistungsniveau der Gleitschirm-Liga herangeführt werden.

2. Veranstalter

Veranstalter ist der DHV

3. Termin und Orte

Siehe online auf www.dhv.de

4. Teilnehmer

Piloten mit unbeschränktem Luftfahrerschein (B-Schein) und ausreichender Haftpflichtversicherung oder entsprechender ausländischer Lizenz. Teilnahmeberechtigung bis erreichen der maximalen Pilotenzahl.

5. Wettbewerbsklassen und Wertung

Siehe online Ausschreibung auf www.dhv.de

6. Qualifikation zur Gleitschirm-Liga

Siehe Kapitel IV. 5.1.c

Kapitel XI – HG Challenge

1. Allgemeines, Zweck des Wettbewerbes

Die HG-Challenge hat das Ziel, den Wettbewerbssport zu fördern. Junioren, Frauen und Newcomer werden an Wettbewerbe wie Liga und Deutsche Meisterschaft, sowie an internationale Wettkämpfe herangeführt. Sie lernen Rahmenbedingungen und Chancen des Wettbewerbsportes kennen.

2. Veranstalter

Veranstalter ist der DHV.

3. Teilnehmer

Junioren, Frauen und interessierte Piloten jeden Alters, die Mitglied im DHV sind. Nichtmitglieder haben ein höheres Meldegeld zu bezahlen.

4. Voraussetzungen

Unbeschränkter Luftfahrerschein, GPS und eine ausreichende Haftpflichtversicherung.

5. Wertung

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

Kapitel XII – SONDERREGELUNGEN FÜR NATIONALE REKORDE

1. Internationale Rekorde

Für die Anerkennung von Weltrekorden gelten die Regeln des FAI Sporting Codes, insbesondere der Section 7 D. Nationale Rekorde werden in denjenigen Rekordarten, Klassen und für alle Gerätetypen anerkannt, für die auch Weltrekorde anerkannt werden.

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 unterbrechungsfreier Flugaufzeichnung einschließlich Flughöhe und mit gültigem G-Record wird anerkannt.

2. Für nationale Rekorde, bei denen eine Deklaration der Wendepunkte vor dem Flug erforderlich ist, gilt folgende Erleichterung für die Task-Deklaration: Gleichwertig zu zugelassenen Flugrekorden 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.

3. Die Anmeldung zu einem nationalen Rekord muss innerhalb von 30 Tagen nach dem Flug beim DHV eingegangen sein.

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.