



WETTBEWERBSORDNUNG

Gleitschirm Hike and Fly

Stand 04/2026

Inhalt

EINFÜHRUNG	4
Kapitel I - GRUNDREGELN FÜR WETTBEWERBE.....	5
1. Allgemeines.....	5
2. Teilnehmer an Landesmeisterschaften, Nationalmannschaft.....	6
3. Wettbewerbsklassen/Geräte.....	7
4. Wertung eines Wettbewerbes.....	7
5. Regeln für die Wertungsflüge	7
5.5 Ende der Zeitnahme.....	8
5.6 Pflichten des Piloten nach Beendigung der Aufgabe.....	8
5.7 Abbruch eines Durchganges	9
5.8 Späteste Landung.....	9
5.9 Erläuterung der Wertung.....	9
6. Regelwidrigkeiten.....	9
7. Einspruch/Protest	10
8. Wettbewerbsorganisation	10
9. Wettbewerbskennzeichen	11
10. Wettbewerbsaufgaben	12
10.1 Formate.....	12
10.2 Auswertung.....	12
11. Wertung	13
11.1 Einheiten	13
11.2 Festsetzung der Wertungsstrecke	13
11.3 Wertung mehrerer Durchgänge.....	14
12 Siegerehrung.....	14
Kapitel II – LANDESMEISTERSCHAFTEN IM HIKE AND FLY GLEITSCHIRMFLIEGEN.....	15
1. Allgemeines.....	15
2. Teilnehmer	15
3. Wettbewerbsklassen.....	15
4. Wertung	15
5. Sonstiges	15
Kapitel III – INTERNATIONALE DEUTSCHE MEISTERSCHAFT IM HIKE & FLY GLEITSCHIRMFLIEGEN.....	16
1. Allgemeines.....	16
2. Veranstalter/Ausrichter	16
3. Wettbewerbsklassen.....	16
4. Teilnehmer	16
5. Endergebnis/Sieger	16

6. Kontrolle der Geräte	17
Kapitel IV – Nominierung von Piloten und Nationalmannschaft zu internationalen Meisterschaften	18
1. Zuständigkeit, Definition und Befugnisse	18
2. Voraussetzung der Nominierung	18
3. Sonstiges	19
Kapitel V – SONDERREGELUNGEN FÜR NATIONALE REKORDE.....	20
1. Internationale Rekorde	20
2. Dokumentationserleichterungen für nationale Rekorde.....	20
3. Luftraumverletzungen.....	20

EINFÜHRUNG

Die Wettbewerbsordnung regelt den Ablauf und die Durchführung der Wettbewerbe für Hike and Fly Gleitschirmfliegen: Deutschen Meisterschaften, Landesmeisterschaften.

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 Personen jeden Geschlechts. Jede Abweichung von den Regeln dieser Ordnung, die dem Veranstalter eines der genannten Wettbewerbe notwendig erscheint, muss zur Kenntnis gebracht werden.

Veranstalten von sonstigen 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.

Übergreifend gelten die Regelungen der Section 7 der FAI-Wettbewerbsregeln.

Kapitel I - GRUNDREGELN FÜR WETTBEWERBE

1. Allgemeines

1.1 Regelauslegungen

Die Reihenfolge bei Regelauslegungen ist:

- Änderungen vor Wettbewerbsbeginn durch den Wettbewerbsleiter
- Ausschreibung / Local Rules
- Wettbewerbsordnung
- FAI Sporting Code Section 7L
- FAI Sporting Code General Section

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

1.2 Definition Hike and Fly Wettbewerbe

Ein Hike and Fly Wettbewerb ist ein Wettbewerb bei dem die Piloten zu Fuß gehend oder mit dem Gleitschirm fliegend die gestellte Wettbewerbsaufgabe absolvieren. Die Benutzung von Fortbewegungsmitteln jeglicher Art (zum Bsp. Bergbahn, Auto, Bus, Zug, etc.) ist verboten.

1.3 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.

1.4 Verhaltenskodex für Sportlerinnen und Sportler

Dieser Code of Conduct legt die Standards und Werte für alle Mitglieder der Deutschen Gleitschirm- und Drachenliga fest. Die Piloten verpflichten sich zu verantwortungsvollem Handeln nach dem Leitbild des DHV.

Respekt und Fairness

- Alle Mitglieder der Gemeinschaft, sowie auch Dritte, werden mit Respekt und Fairness, unabhängig von Geschlecht, ethnischer Herkunft, Religion, Alter oder sexueller Orientierung behandelt.
- Der Sport wird möglichst Natur- und Landschaftsverträglich gestaltet und ausgeübt
- Ein positives Image unseres Sportes ist zu fördern

Teamfähigkeit

- Eine aktive Teilnahme, um das Gelingen der Veranstaltung zu fördern, wird erwartet
- Konflikte werden offen und konstruktiv angesprochen, um gemeinschaftliche Lösungen zu finden
- Die Piloten sollen einander helfen und Erfahrungen weitergeben

Offene Fehlerkultur

- Wir verstehen Fehler als einen Anlass zum Lernen und für Verbesserungen

- Wir versuchen, Fehler durch konstruktive Gespräche zu klären, mit dem Ziel eine Verbesserung zu erreichen
- Bei uns werden Fehler aktiv angesprochen und nicht verschwiegen
- Wir sind gegenüber anderen Piloten aufmerksam und sensibel. Technische Fehler sprechen wir genauso an, wie offensichtliche Fehleinschätzungen

Vertraulichkeit und Datenschutz:

- Wir fördern Offenheit bei Entscheidungen und im Umgang mit Informationen
- Kritik wird innerhalb der Gemeinschaft diskutiert und nicht öffentlich ausgetragen
- Vertrauliche Informationen werden geschützt

Kontakt & Rückmeldungen

- Bei Fragen, Vorschlägen oder Meldungen wende dich an den Vorstand des DHV

Abschluss

Dieser **Verhaltenscodex/Code of Conduct** ist Bestandteil unserer Gemeinschaft und jedes Mitglied verpflichtet sich, die darin enthaltenen Prinzipien bei allen Wettkämpfen einzuhalten

Bei Verstößen und Fehlverhalten kann der Nationalmannschaftstrainer, Liga-Chef, Vorstandschaft, sowie vom Verband beauftragte Personen Sanktionen verhängen

Verstöße sind individuell je nach Verstoß zu ahnden. Mögliche Folgen sind Verwarnungen, Punktabzug, der Ausschluss bei Wettbewerben, Ligen, Kadern

Des Weiteren können Fördermittel gestrichen werden

Findet ein Ausschluss vor oder während eines Nationalmannschaftseinsatzes statt, entfallen sämtliche Unterstützungen des DHV e.V.

Jeder teilnehmende Pilot des DHV e.V. an nationalen sowie internationalen Wettbewerben hat sich an den Code of Conduct zu halten.

[2. Teilnehmer an Landesmeisterschaften, Nationalmannschaft](#)

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

Teilnehmer anderer Staatsangehörigkeiten müssen einen nationalen Luftfahrerschein oder eine gleichwertige Lizenz (mindestens gleichwertig mit IPPI 3) und den in Deutschland vorgeschriebenen Versicherungsschutz besitzen und ihren ständigen Wohnsitz in Deutschland haben.

[2.1. Mehrere Wohnsitze](#)

Bei mehreren Wohnsitzen entscheidet der beim DHV gemeldete Wohnsitz.

3. Wettbewerbsklassen/Geräte

3.1 Klassen und technische Voraussetzungen

Die Piloten starten in den von der FAI definierten und vom DHV genehmigten Klassen. Technische Voraussetzungen für Gleitschirmwettbewerbe: in Deutschland gültige Musterprüfung, Gurtzeug und Rettungsgerät mit gültiger Musterprüfung, normgeprüfter Helm, Einhaltung der zulässigen Gewichtsbereiche der Gleitschirme. Die Nachweispflicht für die Erfüllung der technischen Voraussetzungen liegt beim Piloten.

3.2 Sorgfaltspflicht und Zulassung

Die Sorgfaltspflicht für die Lufttüchtigkeit des eingesetzten Luftfahrtgerätes liegt beim Piloten. 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 Änderung des Fluggeräts

Das Fluggerät 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 Piloten vor dem nächsten Durchgang oder Start mit der Wettbewerbsleitung abzuklären. 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 Livetracking

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

Es darf nur auf zugelassenen (oder nach Länderrecht gültigen) Startplätzen gestartet werden. Beschädigt ein unbeaufsichtigtes Fluggerät 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.

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 nach 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 ersten 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

Die GPS – Dokumentation ist mit einer Software durchzuführen, 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 Track Log 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.

5.5 Ende der Zeitnahme

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

Wird kein Zeittor verwendet endet die Aufgabe an der letzten Boje (Ziel). Für die korrekte Dokumentation der Reihenfolge ist in diesem Falle der Veranstalter verantwortlich.

5.6 Pflichten des Piloten nach Beendigung der Aufgabe

5.6.1

Nach Ablauf der Deadline ist der Teilnehmer verpflichtet seinen GPS track-log, innerhalb der in der Ausschreibung festgelegten Zeit und Form im Wettkampfbüro abzugeben. Verstöße werden gemäß Kapitel 6.1.2 oder 6.1.3 geahndet.

5.6.2

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.

5.8 Späteste Landung

Bei der Aufgabenstellung kann der späteste Lande-Zeitpunkt vorgeschrieben werden. Erfolgen 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 Maßnahmen bei Verstößen

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

6.1.1 Verwarnungen

Verwarnungen:

1. Verwarnung = Verweis.
2. Verwarnung = Punktabzug von 10 Punkten oder 10% Zeitstrafe
3. Verwarnung = Punktabzug von 30 Punkten oder 30% Zeitstrafe

Wird ein Wettbewerb nur in Zeit gewertet, so kann für die Verwarnung die Platzierungen in Punkte nach Tabelle 1 umgerechnet werden. Nach Abzug der Punkte erhält der Teilnehmer die gemittelte Zeit zwischen den ihm vor- und nachplatzierten Teilnehmer. Alternativ kann eine prozentuale Zeitstrafe erfolgen.

6.1.2 Ausschluss Wertungstag

Ausschluss bzw. Disqualifikation von einem Wertungstag.

6.1.3 Ausschluss Meisterschaft

Ausschluss bzw. Disqualifikation von der gesamten Meisterschaft. Piloten, die sich bewusst gegen die Wettbewerbsordnung des DHV verhalten, werden vom Sportbetrieb ausgeschlossen.

6.2 Entscheidungen nach Verstößen

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

6.3 Vorteilsverschaffung / Betrug

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 oder Ligen ist dies der DHV. Landesmeisterschaften oder Qualifikationen dazu, werden von der Sparte 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 Rückholung vorgesehen
- Erstellung des Aufgabenkatalogs
- Ernennung der Judges, sofern sie vom DHV nicht ernannt werden
- 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 drei 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. Bei sonstigen Wettbewerben zwei Sprecher der Teilnehmer. Die Wahl der Sprecher der Teilnehmer erfolgt im Eröffnungsbriefing. Die zwei 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 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 teilnehmenden 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.
- 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 Protesten 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 Wettkampfregeln verstoßen.

8.3.2 Die Jury berät und entscheidet über Proteste.

Bei Meisterschaften 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 und unzureichender Flugerfahrung/Training 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 Schrift des Wettbewerbskennzeichens

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

10. Wettbewerbsaufgaben

10.1 Formate

10.1.1 Race to Goal

Es wird eine an die Wetterbedingungen angepasste Strecke mit Wendepunkten vorgegeben. Die definierten Wendepunkte müssen korrekt passiert und die Strecke muss in der vorgegebenen Reihenfolge der Wendepunkte zurückgelegt werden.

10.1.2 Score Race

Jeder auf einer Bojenkarte festgelegte Wendepunkt zählt eine definierte Anzahl von Wertungspunkten. In der vorgegebenen Zeit müssen so viele Punkte wie möglich gesammelt werden und das Goal innerhalb der Wertungsfrist erreicht werden.

10.1.3 Out and Return

Start und Goal befinden sich am selben Ort. Innerhalb definierter Frist wird eine möglichst große Entfernung zum Ausgangspunkt hergestellt (es gilt die Luftlinie) und wieder an den Ausgangspunkt zurückgekehrt.

10.2 Auswertung

10.2.1 Race to Goal

Gewertet wird die Zielzeit. Werden mehrere Durchgänge in einem Wettbewerb geflogen werden die Zeiten addiert oder es wird nach Tabelle 1 die Platzierung in Punkte umgerechnet. Dies legt der Veranstalter vorab fest. Wird das Ziel in der vorgegebenen Zeit nicht erreicht, gilt die zurückgelegte Strecke.

10.2.2 Score Race

Jede Boje wird nur einmal gezählt. Gewertet wird die Ankunft im Goal und die Anzahl korrekt passierter Bojen. Erreicht ein Pilot das Ziel nicht, zählen nur die Anzahl korrekt passierter Bojen. Die Erreichung des Goals wird in jedem Fall besser bewertet als nicht Erreichen des Goals – unabhängig von der Punktezahl.

10.2.3 Out and Return

10.2.3.1 MINIMUMDISTANZ

Um in die Wertung zu kommen, muss der Wendepunkt mindestens 15 km (Luftlinie) vom Startpunkt entfernt liegen und mindestens 20% der Gesamtstrecke müssen fliegend zurückgelegt werden! Fliegt jemand weniger als die geforderten 20%, dann wird von der marschierten Strecke so viel abgezogen, bis die 20% Fluganteil erreicht sind.

10.2.3.2 FLUGANTEIL

Die Wettbewerbsleitung behält es sich vor, den 20% Fluganteil, um die Sicherheit des Bewerbes zu gewährleisten, zu verkürzen oder auch ganz zu streichen. Das wird spätestens beim letzten Pflichtbriefing bekanntgegeben und sollte vom Veranstalter nur dann gemacht werden, wenn an allen beiden Renntagen ein Fliegen voraussichtlich nicht möglich sein wird.

10.2.3.3 ZU GERINGER FLUGANTEIL

Bei einem zu geringen Fluganteil (min. 20%, projiziert auf Luftlinien der zurückgelegten Strecke, ist Pflicht), wird die zurückgelegte Strecke auf 5 x Gesamtflugstrecke reduziert (entspricht 20% Flug + 80% Fußmarsch)

10.2.3.4 DISTANZ

Als zurückgelegte Strecke wird die Luftlinie vom Startpunkt zum Wendepunkt (weitest entfernter Punkt vom Start) zum und Endpunkt (Position bei Bewerbende) bewertet; d.h. zurückgelegte Strecke = Strecke hin + Strecke zurück

10.2.3.5 HEIMKEHRBONUS/-MALUS

Piloten, die es bis Bewerben nicht zurückgeschafft haben, wird von der zurückgelegten Strecke die verbleibende Entfernung (Luftlinie) vom Endpunkt zum Zielpunkt abgezogen; d.h.

$$\text{Wertungsstrecke} = \text{zurückgelegte Strecke} - \text{Abzug}$$

Pünktliche Heimkehrer werden mit einem Bonus von 20% belohnt.

Der Teilnehmer muss also während des Wettbewerbs, ähnlich wie beim Streckenfliegen, einen strategisch günstigen Wendepunkt wählen. Eine knifflige Sache, da man seine Flug- und Gehfähigkeiten in Abhängigkeit von Wind und Wetter richtig einschätzen muss; d.h. Wertungs-Ergebnis = zurückgelegte Strecke + 20% (bei Zielankunft).

11. Wertung

Der Ausrichter entscheidet das Tageswertungsverfahren nach den in Section 7L oder in Kapitel I, 10 definierten Wertungen. 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 an der Meisterschaft teilnehmender Piloten herausgefiltert werden; deren Punkte bleiben jedoch unverändert.

Entsprechend wird verfahren, wenn Ergebnislisten für bestimmte Pilotengruppen z.B. Frauen oder Geräteklassen erstellt werden.

11.1 Einheiten

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

11.1.1 GPS-Format

Die Wertungsstrecken werden mittels GPS-Koordinaten auf Basis WG84- Ellipsoid berechnet

11.1.2 Zeitformat

Die Flugzeit wird sekundengenau gemessen.

11.1.3 Distanz

Die Strecke auf volle 100 m auf oder abgerundet.

11.1.4 Genauigkeit

Bei Berechnungen sind folgende Genauigkeiten anzuwenden: Zwischenwerte werden auf 2 Stellen nach dem Komma gerundet, Tagesergebnisse werden auf 1 Stelle nach dem Komma gerundet.

11.2 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.

11.3 Wertung mehrerer Durchgänge

Die Zielzeiten mehrerer Durchgänge können innerhalb eines Wettbewerbes addiert werden.

Die jeweilige Tageswertung wird wie vom Ausrichter festgelegt ermittelt. Werden mehrere Durchgänge ausgetragen, werden die Durchgänge mit folgender Tabelle addiert.

Tabelle 1: Umrechnung Platzierung in Punkte

Platzierung Durchgang	Punkte
1.	100
2.	95
...	...
5.	83
6.	81
7.	79
...	...
20.	53
21.	52
...	...

12. Siegerehrung

Den Abschluss eines Wettbewerbes bildet die Siegerehrung. Sie sollte frühestens 2 Stunden nach Abschluss des letzten Durchgangs stattfinden. Der genaue Termin wird den Piloten bekannt gegeben. Die Anwesenheit aller Piloten ist Pflicht, Nichterscheinen wird als unsportliches Verhalten angesehen und geahndet. Bei unentschuldigtem Fehlen verfallen die Preise.

12.1 Ergebnisbekanntgabe

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

12.2 Sieg

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

Kapitel II – LANDESMEISTERSCHAFTEN IM HIKE AND FLY GLEITSCHIRMFLIEGEN

1. Allgemeines

Dieses Kapitel regelt die Ausrichtung der Landesmeisterschaften im Hike and Fly-Gleitschirmfliegen. Die Regeln gelten pro ausgeschriebene und genehmigte Klassen. Die Landesmeisterschaften sollen als FAI-Kategorie 2 Wettbewerbe angemeldet werden.

2. Teilnehmer

2.1 Einschreibung

Zu einer Landesmeisterschaft sind 80 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 Wohnsitz im Bundesland

Alle Piloten mit ständigem Wohnsitz im jeweiligen Bundesland unter Berücksichtigung von Kapitel 1,2.

2.1.2 Vorangegangene Meisterschaften

Piloten des Landes, die bei der letzten Deutschen Meisterschaft die Plätze 1 - 3 belegt haben und der Landesmeister des Vorjahres sowie die besten 20 Piloten der Weltrangliste.

2.1.3 Eigener Verein

Piloten des ausrichtenden Vereins.

3. Wettbewerbsklassen

Die Piloten starten in den Klassen, die ausgeschrieben wurden.

4. Wertung

4.1 Anerkennung

Die Veranstaltung wird als offizielle Landesmeisterschaft nur dann anerkannt, wenn Ausschreibung und Termin vom DHV-Sportreferat genehmigt wurden.

4.2 Ermittlung Landesmeister

Der Teilnehmer mit der höchsten Punktzahl der LM-Wertung wird Landesmeister. Bei mehreren Wohnsitzen entscheidet der beim DHV gemeldete Wohnsitz.

4.3 Blockmeisterschaften

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 HIKE & FLY 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 Kategorie 2 Wettbewerb bei der FAI/CIVL angemeldet. Sie soll in einem entsprechenden Rahmen den attraktivsten deutschen Wettbewerb für internationale Piloten darstellen.

2. Veranstalter/Ausrichter

Veranstalter ist der DHV. Ausrichter ist der Organisator, welcher auch Stellvertreter ernennen kann.

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) Nationale und internationale Piloten können zur Internationalen Deutschen Meisterschaft zugelassen werden, wenn sie genügend fliegerisches Können nachweisen. Diese Entscheidung liegt beim Wettbewerbsleiter, beraten durch den DHV. Richtwert liegt bei einer Platzierung in der aktuellen Weltrangliste WPRS besser als Platz 1000, oder besser.
- b) Platz 50 oder besser in der Deutschen Meisterschaft / Landesmeisterschaft 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 zu begründen.

Die Teilnehmerzahl einer German Open soll auf 80 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.

5. Endergebnis/Sieger

Sieger der Int. Deutschen Meisterschaft „German Open“ ist der internationale Teilnehmer, der nach der aktuell gültigen Formel mit international üblichen Settings die meisten Punkte oder schnellste Zeit 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 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 ein gültiger Durchgang erreicht wurde, bei dem mindestens 20 % der am Startplatz anwesenden Piloten über 10 km zurückgelegt haben. Für die Mindeststrecke einzelner Tasks gelten die Regeln aus Kapitel I, 5.10.

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 1, 3.1. entspricht.

Kapitel IV – Nominierung von Piloten und Nationalmannschaft zu internationalen Meisterschaften

1. Zuständigkeit, Definition und Befugnisse

1.1 Nominierung von Piloten

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

1.2 Nationalmannschaft

Als Nationalmannschaft wird diejenige Mannschaft bezeichnet, die vom Vorstand des DHV 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.

1.3 Ermessensspielraum/Interessenabwägung

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.

2. Voraussetzung der Nominierung

2.1 Quotenplätze

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.

2.1.1 Zeitpunkt der Nominierung

Der Nominierung wird die Kader Rangliste zugrunde gelegt, die den internationalen Leistungsstand der Piloten aufzeigt. Die Nominierung sollte etwa 4 Monate vor dem Einsatztermin erfolgen.

2.1.2. Basis der Kader Rangliste

Für die Kader Rangliste werden die Gesamtabweichungen in cm 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 WPRSDEU.

2.2 Pilotenerklärungen

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.

2.3. Athletenvereinbarung

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

2.4 Verstoß Antidoping-Bestimmungen

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

2.5. Versagung der Nominierung

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 Wettkampffregeln 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.

3. Sonstiges

3.1. Sprecher

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

3.2. 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 V – SONDERREGELUNGEN FÜR NATIONALE REKORDE

1. Internationale Rekorde

Für die Anerkennung von Weltrekorden gelten die Regeln des FAI Sporting Codes, insbesondere der Section 7 L. 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 Rekorde gelten folgende Erleichterungen für die Dokumentation:

- Für nationale Rekorde werden Sportzeugen einer offiziellen Jury gemäß Section 7 L benötigt.
- 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.