

## Ausführungsbestimmungen zum 60. Internationalen Hotzenwald-Segelflugwettbewerb vom 07.06.-14.06.2025

### 1. Veranstalter und Ausrichter

Luftsportgemeinschaft Hotzenwald e.V. (<http://www.lghotzenwald.de>)

### 2. Termin und Ort

Die internationale Sportveranstaltung wird auf dem Sonderlandeplatz Hütten Hotzenwald (EDSF) vom 07. Juni bis 14. Juni 2025 durchgeführt.

|  |            |                           |
|--|------------|---------------------------|
| Freischaltung der Anmeldung                          | Samstag    | 01. Februar 2025          |
| Meldeschluss   | Freitag    | 30. Mai 2025; 24:00       |
| Anreise  | Ab Freitag | 06. Juni 2025             |
| Trainingsmöglichkeit (nach Absprache)                | Ab Samstag | 31. Mai 2025              |
| Dokumentenkontrolle/Verzichtserklärung <sup>*)</sup> | Ab Freitag | 06. Juni 2025 ab 20:00Uhr |
| Eröffnungsbriefing und erster Wettbewerbstag         | Samstag    | 07. Juni 2025, 09:00 Uhr  |
| Letzter Wettbewerbstag                               | Samstag    | 14. Juni 2025             |
| Abschlussfest und Siegerehrung                       | Samstag    | 14. Juni 2025 ab 19.00Uhr |

<sup>\*)</sup> spätestens vor dem ersten Wertungsflug

### 3. Regeln

Es gelten die in der Ausschreibung für den 60. Internationalen Hotzenwaldwettbewerb 2025 und die in dieser Ausführungsbestimmung genannten Auflagen sowie der aktuelle FAI Sporting Code Teil 3 Annex A bzw. die Wettbewerbsordnung des DAeC.

Die Vorschriften der DFS, sowie die des täglichen Briefings sind für alle Teilnehmer verbindlich.

Auf den Sporting Code sowie die neue Wettbewerbsordnung des DAeC wird hingewiesen. Diese können [unter diesem Link](#) heruntergeladen werden. Wir erwarten von jedem Teilnehmer, dass er sich sportlich fair verhält und stets auf seine und die Sicherheit anderer achtet!

#### 4. Beurkundung

Die Beurkundung der Wettbewerbsflüge erfolgt mit dem „GNSS-Flight Recorder System“. Es dürfen nur von der IGC zugelassene Logger eingesetzt werden. Das Aufzeichnungsintervall muss kleiner oder gleich 12s liegen. Es wird empfohlen, ein Loggerintervall von 4s oder weniger zu verwenden.

Für Segelflugzeuge mit Klapptriebwerken muss eine Motorlauf-Aufzeichnung gewährleistet sein. Für die ordnungsgemäße Funktion seines GNSS-Systems, sowie für die korrekte Erfassung der Wendepunkt Koordinaten, sofern die Eingabe durch ihn selbst möglich bzw. erforderlich ist, ist jeder Pilot selbst verantwortlich

Die Flugplatzhöhe ist fix auf 873m NN definiert. Diese Höhe wird der Auswertung zugrunde gelegt.

Als Backup kann auch die FLARM Aufzeichnung anerkannt werden, sofern bei Flugzeugen mit Antrieb die Motorlaufzeit aufgezeichnet wird.

#### 5. Verhaltensweise Motorsegler

Der Motorlaufraum (Steigraum) wird beim Briefing definiert. Die Selbststarter dürfen die Schlepphöhe der Segelflugzeuge nur um das Maß übersteigen, das für den Einfahrtvorgang des Triebwerks notwendig ist. Der Übergang in den reinen Segelflug darf nicht oberhalb der Schlepphöhe der Segelflugzeuge erfolgen. Dies gilt auch für „Turbos“.

Ein Wiederstart für motorisierte Segelflugzeuge kann in der Luft erfolgen. Dazu muss der Motor im vorgegebenen Wiederstartraum in Betrieb genommen werden. Eine Inbetriebnahme des Motors außerhalb des Wiederstartraumes gilt als Außenlandung.

Die untere Grenze des Wiederstartraums liegt auf 1150mNN (ca. 300m GND). Ein Wiederstart des Motors unterhalb dieser Höhe wird mit 1 Strafpunkt pro Meter bis 1050mNN geahndet. Ein Wiederstart unterhalb 1050mNN (ca. 200m GND) wird mit einer Tagesdisqualifikation geahndet.

#### 6. Teilnehmer, Segelflugzeug und Ausrüstung

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer bestätigt durch Unterschrift anlässlich der Dokumentenkontrolle, zu der die Dokumente 1– 7 bereitzuhalten sind, dass die folgenden Unterlagen zu Flugzeug und Pilot(en) vollständig sind:

1. Zulassung des Segelflugzeuges
2. Gültiges ARC
3. Lufttüchtigkeitszeugnis
4. Haftpflichtversicherungsnachweis Minimum in gesetzlicher Mindesthöhe
5. Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle
6. Nachprüfschein des Fallschirms, Packbuch
7. Gültige, in Europa anerkannte Segelflugpilotenlizenz mit F-Schlepp, bzw. Eigenstartberechtigung und gültigem Medical.

Bordbuch, Flughandbuch und Flugbuch sind mitzuführen.

Für die Bodenfunkstellen muss eine Genehmigung vorliegen.

Für die Teilnahme am Wettbewerb ist eine FAI IGC ID erforderlich, die kostenlos bei <http://sailplane.aero/igcrankings/pilots/add-a-new-pilot.aspx> angelegt werden kann.

Das Segelflugzeug muss ausgerüstet sein mit:

- Zugelassenem Rettungsfallschirm
- Funkgerät
- IGC-zugelassenen Dokumentationssystem, das die Anforderungen gem. Annex B Sporting Code erfüllt (<https://www.fai.org/page/igc-approved-flight-recorders>)
- FLARM

Der verantwortliche Luftfahrzeugführer versichert darüber hinaus, das Segelflugzeug nur innerhalb der zulässigen Betriebsgrenzen zu betreiben. Dies gilt insbesondere für die maximal zulässigen Abflugmassen.

## 7. Blindflug- und Navigationshilfen

Instrumente, die das Fliegen ohne Sicht ermöglichen sind grundsätzlich erlaubt, solange sie nicht zum Wolkenflug genutzt werden (siehe auch SWO, Absatz 9.1).

## 8. Funkbetrieb / Verfahren

- a. Start, Schlepp                      wird bekannt gegeben MHz
- b. Abflug, Überflug und Unterwegs    125.815 MHz

Die Frequenzen werden endgültig beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben. Während der Aufbau-  
phase ist bis zum Startbeginn Hörbereitschaft auf der Abflugfrequenz für evtl. Durchsagen zu halten.

Während des Schleppvorgangs ist die Schleppfrequenz –wird noch zugeteilt- zu rasten.

Das Schleppflugzeug signalisiert durch Wackeln der Fläche, dass der Ausklinkraum erreicht und auszuklinken ist. Nach dem Ausklinken ist unverzüglich auf die Abflugfrequenz 125.815 MHz umzuschalten.

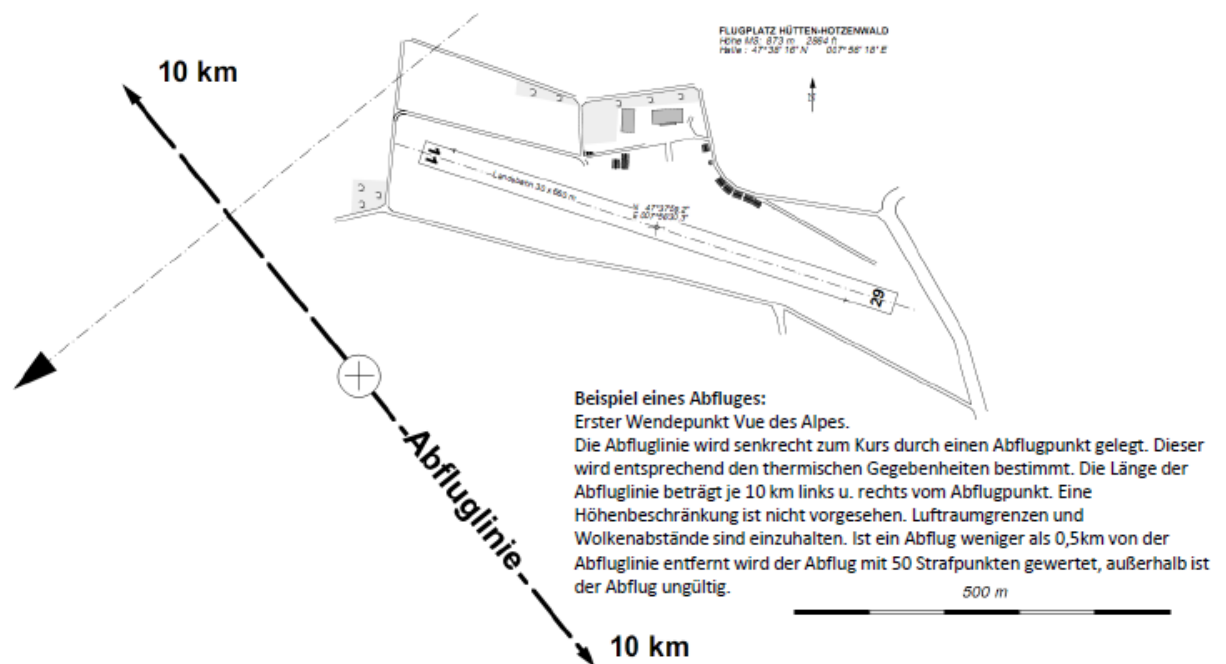
Befinden sich mehrere Flugzeuge des Wettbewerbsfeldes in unmittelbarer Nähe, ist aus Sicherheitsgründen auf der 125.815 MHz Hörbereitschaft zu halten.

## 9. Flugdokumentation

### 9.1. Abflug

Die Eröffnung des Abfluges wird für die einzelnen Klassen 15 Minuten nach Start des letzten Flugzeuges der Klasse freigegeben und ist vom Pilotensprecher der jeweiligen Klasse zu bestätigen. Die Freigabe des Abfluges wird von der Sportleitung 15 Minuten, 10 Minuten und 5 Minuten vorher durch Funk angekündigt.

Abflugrichtung ist die Kurslinie zum ersten Wendepunkt über eine (gedachte) Abfluglinie von 20 km Breite (siehe Skizze). Für den Abflug besteht keine Höhenbegrenzung. Achtung! Wolkenabstand und Luftraumstruktur müssen jedoch eingehalten werden!



Es gibt verschiedene Abflugpunkte (siehe Wendepunktliste). Der Überflug über die Abfluglinie wird durch das GNSS-System dokumentiert. Erfolgt der Abflug weniger als 0,5 km von der Abfluglinie entfernt, wird der Abflug mit 50 Strafpunkten gewertet. Außerhalb der Abfluglinie und dessen Toleranz (0,5 km) ist der Abflug ungültig.

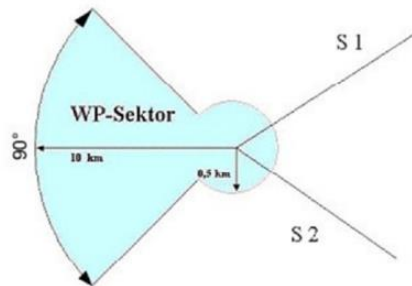
### 9.2. Aufgabenstellung

Je nach Anzahl der fliegbaren Tage und den gegebenen Wetterbedingungen sind folgende Aufgaben geplant:

#### Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendepunkten (Racing Task RT):

Dies ist die klassische Aufgabe mit definierten Wendepunkten. Es muss in den Sektor eingeflogen werden.

Sofern im Briefing nicht anders vorgegeben besteht für die Racing Task ein Wendegebiet aus einem Zylinder mit einem Radius von 0,5km um den Wendepunkt herum und einem 90°Kreissegment mit einem Radius von 10km zum Wendepunkt, siehe Skizze:



#### Geschwindigkeitsaufgabe mit festgelegten Wendegebieten (Assigned Area Task AAT):

Flächenaufgabe mit Mindestzeit. Gewertet wird der Quotient aus Strecke und Zeit. Wenn die Mindestzeit unterschritten wird, gilt letztere. Außenlandungen werden mit Streckenpunkten bewertet.

#### Handicapped Distance Task (HDT)

Racing Task Aufgabe mit der Besonderheit, dass der Durchmesser des Zylinders am Wendepunkt abhängig des Flugzeug Index ist. Je kleiner der Index, umso größer der Zylinderdurchmesser. Die Länge der Strecke ist dementsprechend Index-abhängig. Beispiel: Für eine Strecke von 100 km wären die Wenderadien für eine LS1-f mit Index 100 so ausgewählt, dass die Gesamtstrecke 100 km beträgt. Für einen Arcus mit Index 120 wären die Wendezyylinder entsprechend kleiner, so dass die Strecke für den Arcus bei 120 km (+20% zur LS1-f) liegt. Somit wird der Index vor dem Start angewendet. Es zählt die reale Zeit, die für die Bewältigung der Strecke benötigt wurde.

Eine Wende bis zu 0,5km vor einem Wendegebiet wird mit 50 Strafpunkten gewertet.

Luftraumverletzungen horizontal oder vertikal, werden

- beim ersten Vergehen mit einer virtuellen Außenlandung,
- beim zweiten Vergehen mit einer Tagesdisqualifikation und
- beim dritten Vergehen mit einer Wettbewerbsdisqualifikation

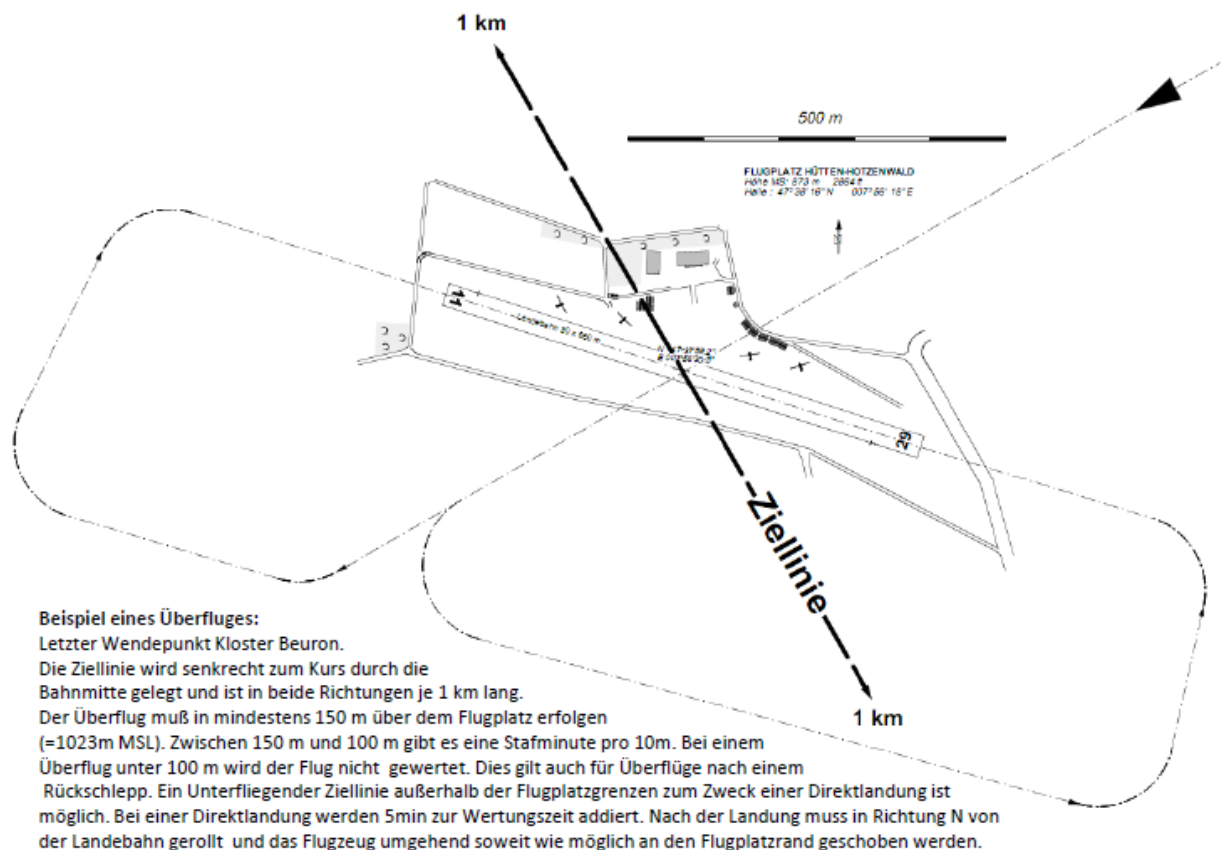
bestraft.

Die Auswertung erfolgt nach dem 1000 Punkte Wertungssystem.

### 9.3. Zielflüge

Die Ziellinie liegt rechtwinklig zum Kurs vom letzten Wendepunkt durch die Bahnmitte mit 2 km Breite (siehe Skizze). Die Mindestüberflughöhe ist 150 m (entspr. 1023 m MSL). Zwischen 100 m und 150 m gibt es 1 Strafminute pro 10 m. Bei einem Überflug unter 100 m wird der Flug nicht gewertet. Für eine Direktlandung ohne Überflug werden zur Wertungszeit 5 Strafminuten addiert.

Die Meldung zum Überflug bzw. zur Direktlandung soll mindestens 3 Minuten vor dem Zielüberflug erfolgen.



Die Platzrunde und die Landerichtung werden von der Flugleitung durchgegeben. Bei einer Landung auf die "11" ist bei starkem Ostwind auf das Lee im Anflug zu achten. Bei der Landung auf die "29" muss die Straße in mindestens 15 m Höhe überflogen werden. Nach der Landung ist grundsätzlich nach Norden von der Landebahn zu rollen. Nach dem Ausrollen ist das Flugzeug umgehend so weit wie möglich an den Flugplatzrand zu schieben.

Die Wettbewerbsfrequenz bleibt bis zum Abtransport des Flugzeuges aus der Landepiste gerastet.

IGC Dateien sind bis spätestens 30 min nach Zielüberflug bei der Wettbewerbsleitung abzugeben. Akzeptiert werden gängige Speichermedien, sowie Email an [hw@hotzenwaldwettbewerb.de](mailto:hw@hotzenwaldwettbewerb.de). Die Wettbewerbsleitung wird keine Logger auslesen. Bei einer Außenlandung sind die Koordinaten **per Telefon über gängige Kommunikationskanäle an die Wettbewerbsleitung** durchzugeben. Damit ist dann eine vorläufige Wertung möglich.

## 10. Proteste

Proteste können gegen eine Protestgebühr von 300 Euro eingereicht werden.

Die Namen der Jurymitglieder werden im Eröffnungsbriefing bekannt gegeben.

## 11. Außenlandung

Nach einer Außenlandung muss das Landefeld unverzüglich geräumt werden, um weiteren Flugzeugen eine problemlose Landung zu ermöglichen. Die Frequenz 125.815 MHz ist zu rasten, um ggf. Kontakt mit anderen Piloten aufnehmen zu können.

Die Wettbewerbsleitung ist schnellstmöglich telefonisch oder über das [Lowerop-Online-Tool](#) über die Außenlandung zu informieren.

Rückschlepps werden mit 5,- EUR / min **Überführungskosten und 5,50 EUR / min Schleppkosten** berechnet.

### 11.1. Landewiese Wehr 2

Die Landewiese [Wehr 2](#) befindet sich auf dem Dinkelberg, westlich und oberhalb von Wehr.

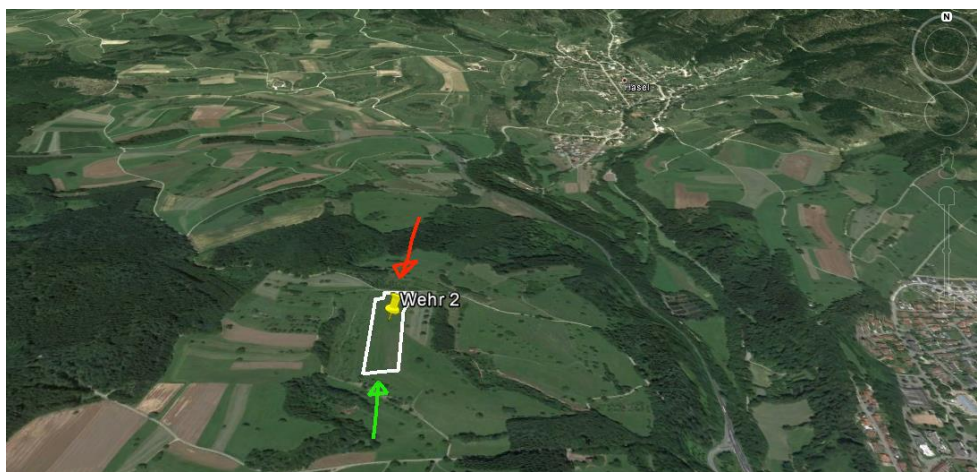
- Koordinaten: 4738.317N, 00753.217E
- Höhe: 454.0m
- Länge: 260.0m
- Hinweise: Gelände steigt leicht nach Norden an. 3 Windsäcke am Feld vorhanden. Nach der Landung auf die Seite ausrollen.

Wehr 2 ist das Motorgleitschirmfluggelände einer professionellen Motorschirmflugschule. Es findet regelmäßig, auch unter der Woche, Flugbetrieb statt. Die Funkfrequenz für Wehr 2 ist **122.555 MHz**.

Die Landung **muss** unbedingt **auf 122.555 MHz mindestens 5 Minuten vorher angemeldet** werden. Auch wenn kein Flugbetrieb zu sehen oder niemand am Funk ist, muss eine Blindmeldung abgegeben werden.

Der Motorschirm benötigt ein paar Minuten Zeit, um das Feld freizumachen (Schirm zusammenlegen, etc.). Nach der Landung ist das Feld zu räumen. Es kann problemlos auf die Seite ausgerollt werden.

Nach der Landung bitte zwingend Christoph Nägele (Eigner und Betreiber des Motorschirmfluggeländes) +49 151 1078 1915 kontaktieren!





**12. Telefon**

- Wettbewerbsleitung +49 7765 8588 und +49 7765 918 9300
- Landemeldungen +49 7765 8588 und +49 7765 918 9300  
oder <https://lowcrop.aero>

**13. Postanschrift**

Flugplatz Hütten  
Hotzenwaldwettbewerb  
Rüttehof 3  
79736 Rickenbach

**14. Wettbewerbsgebiet/Kartenmaterial**

Es muss mit aktuell gültigem Kartenmaterial geflogen werden (2025er Ausgabe).

Das Wettbewerbsgebiet umfasst die Gebiete der ICAO-Karten 1:500.000 Stuttgart und Schweiz. Die Segelflugkarte der Schweiz wird empfohlen. Es gibt eine [kostenlose digitale Version](#) der Segelflugkarte der Schweiz, von der eigene Ausdrucke angefertigt werden können.

Der Wendepunktatalog kann auf [Soaringspot](#) für jedes gängige Format heruntergeladen werden.

Die Wettbewerbssoftware enthält die aktuelle Luftraumstruktur des Wettbewerbsraumes und erkennt Luftraumverletzungen automatisch. Bitte beachten!

Kartenmaterial kann auch bei der Buchhandlung Volk in Wehr Tel: +49 7762 51166 vorbestellt werden: <http://www.buchhandlung-volk.de>

**15. Unterkunft/Verpflegung**

Jeder Teilnehmer sorgt für Unterkunft und Verpflegung für sich und seine Mannschaft selbst. Für die Unterkunft stehen umliegende Pensionen und ausgewiesene Campingflächen am Platz zur Verfügung (Camping 10 €/Tag und Person über 14 Jahren). Ein Frühstücksbrötchen Service wird angeboten. Die Fliegerklausen ist von den Pächtern leider nicht durchgehend geöffnet. Während der Öffnungszeiten kann in der Klausen à la carte gegessen werden. Bei Interesse bitte täglich die Öffnungszeiten prüfen, da diese stark variieren.



**16. Wettbewerbsleitung**

- Wettbewerbsleitung Lucia Liehr
- Sportleiter Marc Wielscher
- Wetter & Briefing Marcus Neubronner
- Flugleitung Johannes Michalski, Christoph Schäufele
- Presse Ramona Riesterer
- Jury wird am Eröffnungsbriefing bekannt gegeben

Falls Änderungen der Ausschreibung oder dieser Ausführungsbestimmungen notwendig werden, wird dies spätestens beim Eröffnungsbriefing bekannt gegeben und sind damit für den Wettbewerb verbindlich.

Hütten, 18.01.2025

gez. Lucia Liehr, Marcus Neubronner

Änderungen zum Vorjahr sind gelb hinterlegt