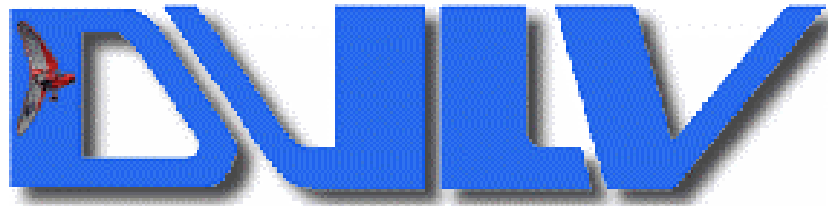


# DEUTSCHER MOTORSCHIRM POKAL 2006

## IN CRAWINKEL

**Deutscher Ultraleichtflugverband e.V.**



**Veranstaltungsinformation  
und Ausschreibung für die  
„Offene Deutsche Motorschirm  
Meisterschaft“  
und den „DULV Fun-Cup“**

# Deutscher Motorschirm Pokal 2006 Deutsches Motorschirm Team 2006

powered by:



[www.otgs.de](http://www.otgs.de)



# INHALTSVERZEICHNIS

Nr.	Thema	Seite
1.	Allgemeine Informationen	4
1.1.	Flugplatzbeschreibung	5
1.2.	Veranstaltungsprogramm	5
1.3.	Veranstaltungsablauf	6
1.4.	Die wichtigsten Motorschirm-Regelungen	7
1.4.	Flugplatzansicht	7
1.5.	Eventgelände und No-Flying-Zone	8
1.6.	Anflugskizze	8
2.	Wettbewerbsregeln für die „Offene Dt. Motorschirm Meisterschaft“	9
3.	Teilnahmebedingungen für die „Offene Dt. Motorschirm Meister.“	9
4.	Organisation	11
5.	Durchführung	11
6.	Aufgaben	12
7.	Wertung	12
8.	Auswahlkriterien für internationale Wettbewerbe	13
9.	Kodex für internationale FAI-Meisterschaften	13
10.	„DULV Fun-Cup“	13
11.	Anmeldung zur „Offenen Dt. Motorschirm Meisterschaft“	15
12.	Haftungserklärung für die „Offene Dt. Motorschirm Meisterschaft“	16
13.	Anmeldung zum „DULV Fun-Cup“	17
14.	Haftungserklärung für den „DULV Fun-Cup“	18
15.	Aufgabenkatalog für die „Offene Dt. Motorschirm Meisterschaft“	20

## 1. Allgemeine Informationen

<b>Ausrichter:</b>	Deutscher Ultraleichtflugverband e.V.
<b>Veranstalter:</b>	Luftsportverein Crawinkel e.V.
<b>Veranstaltungsort:</b>	Flugplatz Crawinkel
<b>Platzkoordinaten</b>	50° 46' 74" Nord, 10° 48' 54" Ost
<b>Platzzulassung:</b>	Nach § 6 LuftVG für Ultraleicht, Drachen und Gleitschirm
<b>Platzhöhe</b>	472 m ü. NN
<b>Website:</b>	<a href="http://www.flugplatz-crawinkel.de">http://www.flugplatz-crawinkel.de</a>
<b>Organisationsleitung:</b>	Thomas Keller
<b>Wettbewerbsleitung und Auswertung „Offene Deutsche Meisterschaft“:</b>	Oscar Diez
<b>Wettbewerbsleitung und Auswertung „DULV Fun-Cup“:</b>	Hartmut Moll
<b>Marshalls:</b>	Martin Mühleck, Werner Busch, Margit Pfannes, Patricia Haymann
<b>Wettbewerbsjury (Pilotenvertretung):</b>	wird bei Bedarf vor Ort gewählt
<b>Briefing Freiflieger und Streckenflug:</b>	Bernd Koop und Steffen Wöhler
<b>Trike-Starttraining:</b>	Michael Werner und Jügen Treek
<b>Packkurs für Rettungsgeräte:</b>	Reinhold Müller
<b>Reparatur-Service:</b>	Fresh Breeze
<b>Zimmerauskunfte:</b>	<a href="http://www.crawinkel.de">www.crawinkel.de</a>

## 1.1. Flugplatzbeschreibung:

Der Flugplatz Crawinkel liegt am Rande des Thüringer Waldes und ist über die nahe gelegenen Autobahnen verkehrsgünstig zu erreichen. Für „Freiflieger“ und Wettbewerbsteilnehmer steht ein großes Campingareal sowie weiträumige Start- und Landeplätze zur Verfügung. Aus Sicherheitsgründen ist jeder Pilot verpflichtet an einem Briefing teilzunehmen. Diverse Briefingtermine werden täglich angeboten, dessen Teilnahme durch einen Helmaufkleber dokumentiert wird. Sanitäre Einrichtungen (inkl. Duschen) werden während der Veranstaltungstage eingerichtet. Strom steht in eingeschränktem Maß zur Verfügung. In einem Gemeinschaftszelt werden Kaffeemaschinen und Kocher zur freien Verfügung angeboten. Für das leibliche Wohl sorgt die Flugplatzgasstätte. Darüber hinaus werden Essen- und Getränkestände im Eventbereich eingerichtet. Die Startbahn bleibt für an- und abfliegende UL´s während der Veranstaltungstage geöffnet.

## 1.2. Veranstaltungsprogramm

Um den vielen Aktivitäten gerecht zu werden, wurde die Gesamtveranstaltung in diesem Jahr um einen Tag verlängert (23. bis 28. Mai 2006). Zu den bewährten Aktivitäten zählen neben der „Offenen Deutschen Motorschirm Meisterschaft“ und dem „DULV Fun-Cup“, eine Motorschirmmesse, ein Guinnessrekordversuch sowie Barbecues, Lagerfeuer und eine große Fliegerparty. Ein organisierter Streckenflug für alle Motorschirmflieger und ein Motorschirm-Trike Training, ergänzen u. a. das Programm. Erstmals besteht auch die Möglichkeit zum Gleitschirmschlepp per Winde. Passagierflüge mit doppelsitzigen Motorschirmen und ein Reparaturservice sind weitere Aktionen. Darüber hinaus ist am Himmelfahrtstag ein umfangreiches Unterhaltungsprogramm im Eventbereich vorgesehen.

### Motorschirmmesse

Zahlreiche Motorschirmhersteller, Motorschirmimporteure und Flugschulen haben für die Motorschirmmesse bereits fest zugesagt. Interessierte erfahren hier nicht nur neues aus der Motorschirmszene – und da gibt es in diesem Jahr wieder einige Neuigkeiten – sie können die Produkte auch gleich auf dem Flugplatz ausprobieren (Motorschirmlizenz und Zustimmung der Aussteller vorausgesetzt). Vom 24. bis 27. Mai bietet im Rahmen der Messe die Firma Fresh Breeze wieder ihren bewährten Reparaturservice an.

### Guinness Rekordversuch

Erneut wird versucht den bestehenden Guinnessrekord im Massenfliegen (powered paragliders – most airborne simulatenously) zu verbessern. Dafür ist der Abend des 26. Mai vorgesehen. Bei schlechter Witterung besteht die Möglichkeit den Versuch am 27. Mai erneut zu starten. Das Organisationsteam hofft auf die Anreise möglichst vieler Motorschirmpiloten, egal ob Wettbewerbspilot oder „Freiflieger, die sich an dem erneuten Rekordflug beteiligen möchten.

### „Freiflieger“ und Besucher

Das Organisationsteam weist daraufhin, dass „Freiflieger“ in Crawinkel herzlich willkommen sind und nach Herzenslust mit ihren Motorschirmen oder sonstiges UL´s fliegen können. Für alle Freiflieger wird eine Flatrate von lediglich 30 € erhoben (DULV-Mitglieder 20 €), die sämtliche Starts- und Landungen während der sechs Veranstaltungstage abdecken. Unabhängig davon, wie oft ihr startet und landet. Die

geringe Gebühr beinhaltet ebenfalls den Stellplatz für Wohnwagen, Wohnmobil oder Zelt. Sanitäre Einrichtungen werden ausreichend vorhanden sein (inkl. Duschen). Und das Beste: Vom Campingareal zu den Start- und Landeplätzen sind es nur wenige Meter. „Nichtflieger“ zahlen lediglich eine geringe Campinggebühr von 5 € pro Tag. Für Kinder wird keine Gebühr erhoben. Strom wird in eingeschränktem Umfang zur Verfügung stehen. Um den Verbrauch zu kanalisieren, werden in einem Gemeinschaftszelt Kaffeemaschinen und Kochstellen zur freien Verfügung angeboten. Für das leibliche Wohl wird vor Ort gesorgt. Entweder an den Ständen im Eventbereich oder in der Vereinsgaststätte.

### 1.3. Veranstaltungsablauf:

#### Dienstag, 23.05.2006

- Anreise, Training und Vorort-Registrierung
- 20.30 Uhr: Registrierungsende „DULV Fun-Cup“ und „Offene Deutsche Motorschirm Meisterschaft“
- 21.00 Uhr Eröffnung im der Gemeindschänke Crawinkel mit Buffet anschließend 1. Briefing für den 1. Wettbewerbstag im Saal (Teilnahmepflicht für Wettbewerbspiloten !!!)

#### Mittwoch, 24.05.2006

- 07.00 Uhr Wettbewerbsbeginn mit erstem Wettbewerbsflug am Platz
- 13.00 Uhr: Wertungsflüge (evtl. Thermik)
- 18.30 Uhr evtl. Wertungsflüge am Platz
- 20.30 Uhr Briefing für Freiflieger (Streckenflug)
- 21.00 Briefing für Wettbewerbspiloten
- anschließend
  - Lagerfeuer und Barbecue
  - Gitarrensessenion mit Markus und Jost
- ganztags: Motorschirmmesse, Passagier-Rundflüge, Gleitschirmschlepp, Reparaturservice Fresh Breeze

#### Donnerstag, 25.05.2006

- 07.00 Uhr Wertungsflüge (Navigation)
- 08:00 Uhr Gemeinsamer Streckenflug für Freiflieger
- 13.00 Uhr: evtl. Wertungsflüge (evtl. Thermik)
- 19.00 Uhr Wertungsflüge am Platz
- 21.00 Briefing für Wettbewerbspiloten
- anschließend Lagerfeuer und Barbecue
- ganztags: Motorschirmmesse, Passagier-Rundflüge, Gleitschirmschlepp, Reparaturservice Fresh Breeze, Unterhaltungsprogramm am Platz

#### Freitag, 26.05.2006

- 07.00 Wertungsflüge (Navigation)
- 09.00 bis 12:00 Uhr Trike-Starttraining für Interessierte mit Michael Werner und Jürgen Treek
- 17.00 Uhr Briefing Guinness Rekordflug
- 19.00 Start Guinness Rekordflug
- 21.00 Briefing für Wettbewerbspiloten
- anschließend Lagerfeuer und Barbecue
- ganztags: Motorschirmmesse, Passagier-Rundflüge, Gleitschirmschlepp, Reparaturservice Fresh Breeze

#### Samstag, 27.05.2006

- 07.00 Wertungsflüge am Platz
- 13.00 Uhr Wertungsflüge am Platz
- 17.30 Uhr Briefing Gemeinsamer Rundflug
- 19.00 Gemeinsamer Rundflug (u. U. Ersatztag für Guinnessrekord)
- 21.30 Uhr Große Fliegerparty im Hangar mit Live-Band und Buffet
- 22.30 Uhr Siegerehrung (sofern mind. 4 Wertungsflüge gewertet werden konnten)
- ganztags: Motorschirmmesse, Passagier-Rundflüge, Gleitschirmschlepp, Reparaturservice Fresh Breeze

## Sonntag, 28.05.2006

- Ersatztag: Sofern keine 4 Wertungsflüge im Rahmen der Deutschen Meisterschaft geflogen werden konnten
- Freies Fliegen
- Abreise

Anmerkung: Wetter oder organisatorisch bedingte zeitliche Verschiebungen sind möglich!

### 1.4. Die wichtigsten Motorschirm-Regelungen:

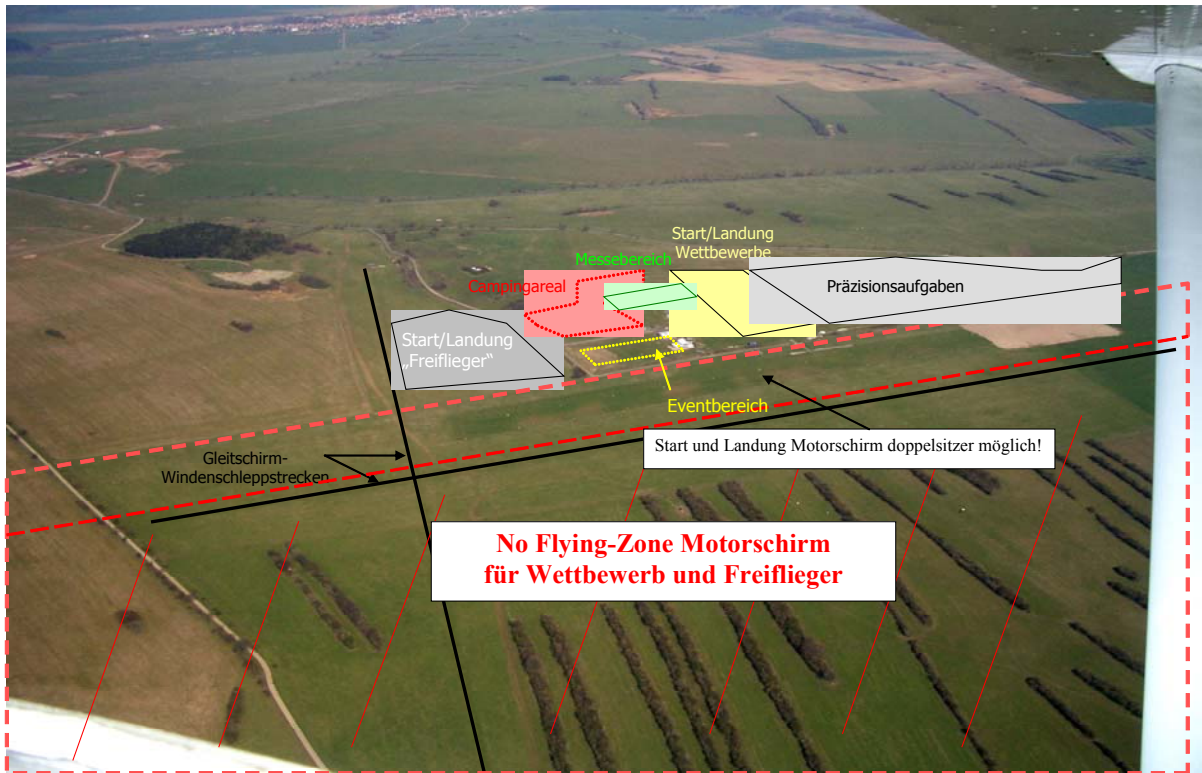
Wenige, aber wichtige Regelungen sollen die Sicherheit am Platz während der Veranstaltungstage gewährleisten:

1. Jeder Pilot erhält beim Briefing einen Aufkleber. Vor dem Flug ist der Aufkleber am Helm anzubringen. Achtung: Kein Fliegen ohne Aufkleber!
2. Die „No Flying Zone“ (siehe Seite 8) ist mit Motorschirmen strikt zu meiden. Vorteil: Es ist kein Flugfunk während der Veranstaltungstage erforderlich!
3. Für Start- und Landung stehen gekennzeichnete geräumige, ebene Flächen zur Verfügung, die strikt einzuhalten sind.
4. Das Überfliegen des Camps ist strengstens untersagt!
5. Fahnenregelung:
  - Grüne Fahne = Freies Fliegen
  - Gelbe Fahne = Nur Wettbewerb, Fun-Cup oder Guinnessrekordflug
  - Rote Fahne = Ein Motorschirmstart ist untersagt!

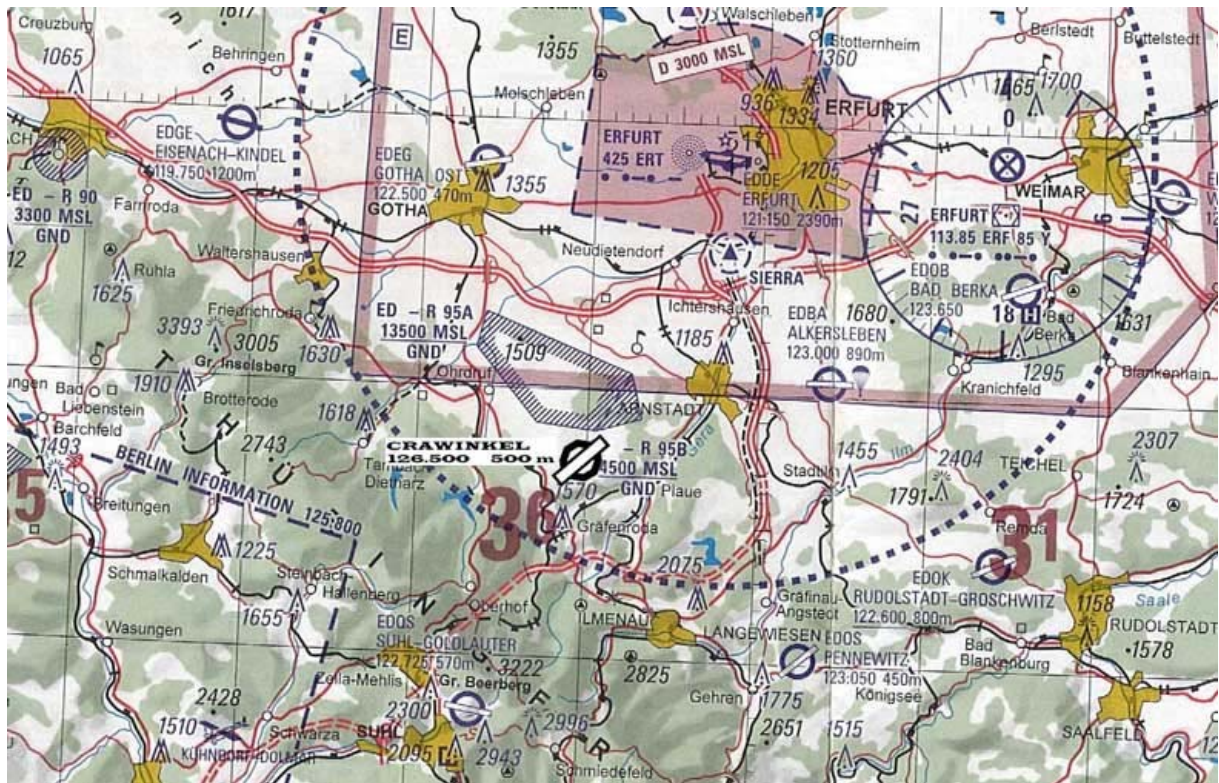
### 1.5. Flugplatzansicht:



## 1.6. Eventgelände und No-Flying-Zone:



## 1.7. Anflugskizze (ICAO-Karte):





## **2. Wettbewerbsregeln für die „Offene Deutsche Motorschirm Meisterschaft“**

2.1. Die 9. „Deutsche Motorschirm Meisterschaft“ – die als offene Meisterschaft ausgefliegen wird, hat zum Ziel, unter sportlichen Gesichtspunkten einen Sieger zu ermitteln und Auswahlkriterien für künftige internationale Meisterschaften zu liefern. Ferner soll sie der Freundschaft und dem Erfahrungsaustausch zwischen Motorschirm-Piloten bzw. -Pilotinnen (nachfolgend Piloten) dienen und den Sport positiv in der Öffentlichkeit darstellen. Die Regeln des Wettbewerbs lehnen sich an die allgemeinen Regeln der FAI für internationale Wettbewerbe sowie an den FAI Sporting Code (Sekt. 10) an.

2.2. Eine Meisterschaftswertung erfolgt in folgenden Motorschirm-Klassen:

**a) Motorschirm (einsitzig, fußstartfähig) = PF1**

**b) Motorschirm-Trike (einsitzig) = PL1**

**c) Motorschirm-Trike (doppelsitzig) = PL2**

2.3. Die im Anhang beschriebenen Aufgaben gelten für alle drei Klassen (PF1, PL1 und PL2). Lediglich die Tasks 5, 6 und 7 gelten nicht zwangsläufig für die PL2 Klasse. Mögliche abweichende Anforderungen werden vor Ort bekannt gegeben.

2.4. Eine Aufgabe ist dann gültig, wenn alle Teilnehmer bzw. Teilnehmerinnen (nachfolgend Teilnehmer) die Möglichkeit hatten, den Wettbewerbsflug durchzuführen.

2.5. Eine Meisterschaftswertung erfolgt nur dann, wenn mindestens vier Aufgaben je Klasse durchgeführt und gewertet worden sind. Die Mindestteilnehmerzahl beträgt 4 deutsche Teilnehmer pro Klasse.

2.6. Sieger ist der Teilnehmer, der in seiner Klasse die höchste Punktzahl erreicht hat, die sich aus der Addition aller Wettbewerbsaufgaben ergibt. Aufgaben können aus organisatorischen Gründen mehrfach geflogen werden.

2.7. Alle Teilnehmer werden mit einer Urkunde ausgezeichnet. Der beste deutsche Teilnehmer einer jeden Klasse erhält einen attraktiven Wanderpokal des DULV bis zur Austragung des nächsten Motorschirm-Pokals. Bei dreimaligem Gewinn des Wanderpokals geht dieser in das Eigentum des Piloten über. Die jeweils ersten drei Piloten der internationalen Wertung werden mit einer attraktiven Medaille ausgezeichnet (Gold, Silber, Bronze).

2.8. Der beste deutsche "Erstteilnehmer" aller Klassen (PF1, PL1, PL2) erhält eine gesonderte Auszeichnung, sofern es mehr als einen "Erstteilnehmer" gibt.

## **3. Teilnahmebedingungen für die „Offene Deutsche Motorschirm Meisterschaft“**

3.1. Zur Teilnahme sind Piloten berechtigt,

- die die deutsche Staatsbürgerschaft besitzen
- die über eine in Deutschland anerkannte gültige Motorschirm-Lizenz verfügen
- die ein komplettes Luftsportgerät (Motorschirm/Motorschirm-Trike) gemäß deutschen Zulassungs-/Musterprüfungs-Bestimmungen beim Wettbewerb einsetzen
- die mindestens 50 Std. Flugerfahrung mit einem Motorschirm/Motorschirm-Trike aufweisen
- die eine gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung vorweisen können
- die das Startgeld (siehe Seite 14) bezahlt haben

- die sich über die Homepage [www.flymicro.com/comps](http://www.flymicro.com/comps) für den Wettbewerb vorab registriert haben!!!

Bei Problemen mit der Pre-Registrierung können sich die Teilnehmer an die Wettbewerbsorganisation wenden ([Thomas2.Keller@t-online.de](mailto:Thomas2.Keller@t-online.de); Tel. 05374-918591).

3.2. Ausländische Piloten bzw. Piloten, deren ständiger Wohnsitz nicht in der Bundesrepublik Deutschland ist, können abweichend zu 3.1. ebenfalls an der Meisterschaft teilnehmen. Die Anzahl der ausländischen Piloten ist aus Kapazitätsgründen auf 20 Piloten begrenzt. Für die Teilnahme wird der nationale Luftfahrerschein sowie die internationale Sportpilotenlizenz benötigt, sofern der Pilot über keinen deutschen Luftfahrerschein verfügt. Außerdem ist eine Haftpflichtversicherung mit einer Deckungssumme von mindestens 1 Mio. € für Sach- und Personenschäden vorzuweisen. Das Luftsportgerät des ausländischen Piloten muss in dem europäischen Land eingetragen oder zugelassen sein, sofern dies in dem jeweiligen Land notwendig ist. Es kann auch ein nach deutschen Bestimmungen geprüftes bzw. zugelassenes Luftsportgerät eingesetzt werden. Der Titel des Deutschen Meisters wird an einen ausländischen Piloten nicht vergeben. Die Organisation behält sich das Recht vor, ausländische Piloten vom Wettbewerb auszuschließen, deren Luftsportgeräte die deutsche UL-Lärmnorm von 60 dba wesentlich überschreiten.

3.3. Teilnahmeanträge werden akzeptiert, wenn sie zusammen mit der Meldegebühr eingehen. Eine Erstattung der Startgebühren ist bei einem Abbruch der Wettbewerbe nicht vorgesehen. Dies gilt auch bei höherer Gewalt.

3.4. Die Teilnehmer erkennen durch ihre Unterschrift auf dem Anmeldeformular die Wettbewerbsregeln und die daraus resultierenden Konsequenzen an.

3.5. Von den Teilnehmern wird erwartet, dass sie die Regeln und Bestimmungen der Ausschreibung akzeptieren und sich an die einschlägigen Gesetze und Bestimmungen halten.

3.6. Jeder Teilnehmer für die Einhaltung aller einschlägigen Gesetze und Bestimmungen im vollen Umfang selbst verantwortlich. Das Gerät muss während des gesamten Wettbewerbs als geschlossene Einheit inkl. Rettungsgerät und Gurtzeug geflogen werden. Komponenten dürfen nach einem Schaden nur mit Einverständnis der Wettbewerbsleitung gewechselt werden. Propeller sind hiervon nicht ausgenommen.

3.7. Jeder Pilot muss eine vom Veranstalter ausgegebene Startnummer an seinem Helm und ggf. auf der Unterseite seines Gleitsegels anbringen. Sofern keine Startnummer ausgegeben wird, ist der Pilot für die Erstellung einer Startnummer durch z. B. schwarzes Tape selber verantwortlich.

3.8. Als Mindestausrüstung sollte jeder Pilot über ein Variometer, einen Höhenmesser, einen Kompass und einen Kartenhalter verfügen. Das Mitführen und Benutzen von Funk sowie eines GPS - Gerätes (Ausnahme Flightlogger, deren Display versiegelt ist) ist nicht gestattet. Mitgeführte Handys sind zu versiegeln.

3.9. Die maximale Teilnehmerzahl (Piloten) in allen Klassen beträgt aus organisatorischen Gründen 50. Bei Überschreiten der maximalen Teilnehmerzahl entscheidet die Reihenfolge der eingegangenen Anmeldungen.

## 4. Organisation

4.1. Der Wettbewerbsleiter hat die generelle organisatorische Verantwortung für den Wettbewerb.

4.2. Helfer unterstützen und beraten den Wettbewerbsleiter. Mit ihm zusammen wickeln sie die Wettbewerbsaufgaben ab.

4.3. Eine Beschwerde ist die Aufforderung eines Wettbewerbsteilnehmers, eine organisatorische Angelegenheit oder Wertung zu untersuchen, mit der er nicht einverstanden ist. Eine Beschwerde ist spätestens 24 Std. nach Bekanntgabe der jeweiligen Task-Ergebnisse anzumelden (am Finaltag spätestens 1 Std. nach Bekanntgabe der Ergebnisse). Ein Protestverfahren nach FAI-Regeln ist nicht vorgesehen!

4.4. Der Wettbewerbsleiter befindet zunächst darüber, ob einer Beschwerde stattgegeben wird. Sollte diese vom Piloten nicht anerkannt werden, entscheidet die einfache Mehrheit der teilnehmenden Piloten über die Anerkennung der Beschwerde. Kann auch hier keine Einigung erzielt werden (z. B. bei einer Patt-Situation), entscheidet eine Pilotenjury (gewählt durch Losverfahren - bestehend aus 5 Piloten inkl. Wettbewerbsleitung), die durch einfache Mehrheit entscheidet.

4.5. Der Wettbewerbsleiter hat das Recht, Wettbewerbsteilnehmer auszuschließen, wenn sie die Wettbewerbsregeln oder die allgemein geltenden Bestimmungen missachten oder offensichtliches Fehlverhalten an den Tag legen. Dieser Vorgang wird im Rahmen eines Briefings mit allen teilnehmenden Piloten besprochen. Bei Nicht-Akzeptanz durch den Piloten entscheidet die einfache Mehrheit aller Piloten über den Ausschluss.

## 5. Durchführung

5.1. Bei der Registrierung muss der Pilot alle erforderlichen Dokumente vorweisen und sein für den Wettbewerb vorgesehenes Luftsportgerät vorführen.

5.2. Die Teilnahme am Briefing ist für jeden Piloten Pflicht. Abwesenheiten sind mit dem Wettbewerbsleiter abzustimmen.

5.3. Flugsicherheitsforderungen, die beim Briefing bekannt gegeben werden, haben den Status zusätzlicher Wettbewerbsregeln.

5.4. Während des Wettbewerbs sind Hilfestellungen durch Funk, Funknavigations- sowie Satellitennavigationsgeräte und Mobiltelefone nicht erlaubt.

5.5. Die Aufzeichnung und Auswertung von Navigationsflügen kann ggf. mit Hilfe eines Flightloggers erfolgen, sofern den Loggern keine Informationen im Flug zu entnehmen sind.

5.6. Der Wettbewerbsleiter kann den Wettbewerb unterbrechen, nachdem bereits Starts stattgefunden haben, falls die Fortsetzung gefährlich wäre. Beträgt die Unterbrechung jedoch mehr als 12 Stunden, muss die Aufgabe neu angesetzt werden.

5.7. Wird die durchschnittliche Bodenwindgeschwindigkeit (in 2 m Höhe über dem Erdboden) von 25 km überschritten, wird keine Aufgabe geflogen bzw. ist eine bereits begonnene Aufgabe abzubrechen. Dies kann u. a. durch die Auslegung eines Abbruchzeichens erfolgen. Bei zweifelhaften Wetterbedingungen (starker Wind, aufziehende Front, starke Leeturbulenzen, etc.) entscheidet die einfache Mehrheit der Piloten, ob eine Aufgabe geflogen werden kann.

## 6. Aufgaben

Die Wettbewerbsaufgaben (siehe Anhang) lehnen sich an die internationalen Aufgaben der FAI an. Sie gelten sowohl für die Klasse PF1 als auch für die Klasse PL1 und PL2 (außer Task 5, 6 und 7).

6.1. Die Aufgaben bestehen aus:

a) **Navigation** mit dem Finden von Wendepunkten und / oder Identifizieren von Fotos oder ausgelegten Zeichen. Bei den Überlandflügen können ein oder mehrere Wendepunkte und Zwischenlandungen eingeplant werden. Darüber hinaus können die Pünktlichkeit bzw. die Genauigkeit mit der Einhaltung einer vor dem Start angegebenen Reisegeschwindigkeit oder Überflugzeit gewertet werden.

b) **Präzision** wie z. B. Ziellandungen mit und ohne Motorkraft, Kicking Sticks, Fast/Slow oder Le Mans.

c) **Wirtschaftlichkeit** z. B. bezogen auf die Flugdauer

6.2. Die Einhaltung der 1/3 Regelung nach FAI-Reglement ist nicht vorgesehen. Vielmehr soll das Pilotenkönnen im Vordergrund stehen. Daher wird der Anteil der Wirtschaftlichkeitsaufgaben möglichst gering gehalten bzw. so angelegt, dass Piloten mit verbrauchsarmen Geräten nicht unverhältnismäßig bevorteilt werden.

## 7. Wertung

7.1. Eine Wertung wird stets mit der nächsten ganzen Zahl ausgedrückt. Alle Entfernungen werden auf volle Kilometer aufgerundet. Strafpunkte werden vor Abschluss der Wertung abgezogen.

7.2. Ein Teilnehmer, der nicht gestartet ist, wird mit 0 Punkten gewertet und die Wertung mit der Bezeichnung NPV (no point value) versehen.

Ein disqualifizierter Pilot wird mit der Bezeichnung DSQ (disqualified) in der Wertungstabelle versehen.

7.3. Ein Pilot, der nicht oder verspätet zum Briefing erscheint (Toleranzzeit max. 10 Min.), erhält einen Abzug von 50% der erzielten Punkte. Er kann von der Aufgabe ausgeschlossen werden, wenn die Sicherheit es erfordert. Die Briefingzeiten sind mit ausreichendem zeitlichen Vorlauf anzukündigen.

7.4. Ein Pilot, der nicht zur im Briefing vorgegebenen Zeit bzw. Zeitfenster startbereit ist, erhält einen Abzug von 50 % der erzielten Punkte. Er kann seinen Start ggf. nach dem letzten Starter nachholen.

7.5. Eine negative Punktzahl ist nicht vorgesehen.

7.6. Um möglichst viele Aufgaben zu fliegen, können diese mit einem Faktor gewertet werden, um eine Einseitigkeit der Kategorien Navigation, Präzision und Wirtschaftlichkeit zu vermeiden. Es werden bevorzugt gemischte Aufgaben angestrebt. Insbesondere können Aufgaben mehrfach geflogen werden, um für die Zuschauer einen attraktiven Wettbewerb zu bieten.

## **8. Auswahlkriterien für internationale Wettbewerbe**

Zur Teilnahme an internationalen Motorschirm-Wettbewerben (Welt- und Europameisterschaften, World Air Games oder World CUP's) sind seitens des Teilnehmers folgende Kriterien zu erfüllen:

8.1. Teilnahme bei mindestens einer Deutschen Meisterschaft, mit einem entsprechend guten Abschneiden.

8.2. Die Teamfähigkeit bzw. die Zuverlässigkeit des Teilnehmers bzw. der Teilnehmer ist/sind ein weiteres wesentliches Kriterium für eine Nominierung.

8.3. Erfüllen mehrere Piloten die Nominierungskriterien, entscheiden u. a. die besseren Platzierungen bei den letzten Deutschen Meisterschaften, sofern die Anzahl der möglichen Startplätze bei einer internationalen Meisterschaft überschritten wird.

8.4. Die Nominierung der Wettbewerbsteilnehmer erfolgt - in Absprache mit dem DULV-Motorschirmreferent - durch den DULV/DAeC Sportreferenten.

## **9. Kodex für internationale FAI-Meisterschaften**

9.1. Teilnehmer an internationalen Meisterschaften vertreten den DAeC/DULV und repräsentieren die Bundesrepublik Deutschland.

9.2. Unzufriedenheit z. B. mit der eigenen Leistung, dem Fluggerät, den Wetterverhältnissen oder organisatorischen Mängeln rechtfertigen keine vorzeitige Abreise. Eine verfrühte Abreise vor dem Ende der Siegerehrung führt auf Verlangen des Verbandes zur Rückzahlung verauslagter Startgelder. Gleiches gilt für ggf. zugesagte bzw. erhaltene Sponsoringgelder.

9.3. Das Mannschaftsinteresse steht während der Meisterschaft über dem des individuellen Interesses. Bei Unstimmigkeiten in der Mannschaft obliegt die letztendliche Entscheidung dem Teamchef.

9.4. Mit der Zustimmung zur Teilnahme stimmen die Teilnehmer dem Kodex für internationale FAI-Meisterschaften zu.

## **10. „DULV Fun-Cup“**

10.1. Die Wettbewerbsregeln für den „DULV Fun-Cup“ werden vor Ort im Rahmen des jeweiligen Briefings bekannt gegeben und erläutert. Sie sind so ausgelegt, dass auch Motorschirm-Einsteiger im Regelfall nicht überfordert werden.

10.2. Die Aufgabenschwerpunkte teilen sich in Boden- und Luftaufgaben auf. Bei den Aufgabenstellungen steht der Fun-Charakter im Vordergrund.

10.3. Eine umfassende Flugerfahrung ist nicht erforderlich.

10.4. Zur Teilnahme sind Piloten berechtigt:

- die über eine in Deutschland anerkannte gültige Motorschirm-Lizenz verfügen
- die ein komplettes Luftsportgerät (Motorschirm Fußstart / Motorschirm-Trike einsitzig) gemäß deutschen Musterprüfungs-Bestimmungen beim Wettbewerb einsetzen
- die eine gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung vorweisen können
- die das Startgeld (siehe Seite 17) bezahlt haben

## 11. Anmeldung zur „Offenen Deutschen Motorschirm Meisterschaft 2006“

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Geburtsdatum: \_\_\_\_\_ Nationalität: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Anschrift: \_\_\_\_\_

Flugerfahrung: \_\_\_\_\_ Std. Motorschirm (min. 50 Flugstd. mit einem Motorschirm)

Beiblatt 'F' zum Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer vom: \_\_\_\_\_

Schirm-Typ/Größe: \_\_\_\_\_ Motor-Typ: \_\_\_\_\_

Klasse: Motorschirm (PF1)  Motorschirm-Trike (PL1)

Motorschirm-Trike (PL2)  Name Co-Pilot: \_\_\_\_\_

Kennzeichen, sofern vorhanden: D -M \_\_\_\_\_ DULV-Mitgliedsnummer: \_\_\_\_\_

*Hinweis: Die Gerätedaten können vor dem Wettbewerbsbeginn (1. Wettbewerbsbriefing) noch aktualisiert werden.*

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift/en: \_\_\_\_\_

---

Startgeld je Teilnehmer:		DULV-Mitgl. (-20%)
Anmeldung bis 01. April 2006:	€ 125	€ 100
Anmeldung ab 2. April bis 30. April 2006:	€ 150	€ 120
Anmeldung ab 01. Mai 2006:	€ 175	€ 140

Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt und wenn das Startgeld voll bezahlt ist. Die Anmeldung und die Haftungserklärung sind an folgende Anschrift zu schicken: Thomas Keller, Sandweg 5, D-38551 Ribbesbüttel; Fax: 0531-212 7 3814; Email: [Thomas2.Keller@t-online.de](mailto:Thomas2.Keller@t-online.de). Die Überweisung des Startgeldes erfolgt an: Deutscher Ultraleichtflugverband e.V., 71522 Backnang, Kreissparkasse Waiblingen: Konto: 8182487, BLZ: 602 500 10, Stichwort: Deutsche Motorschirm Meisterschaft 2006; Int. Bank Account Number: DE 22 6025 0010 0008 182487 Swift-Bic: SOLA DE S1 WBN

**Anmerkung: Die Pre-Registrierung über [www.flymicro.com/comps](http://www.flymicro.com/comps) ist Bestandteil der Registrierung für die „Offene Deutsche Motorschirm Meisterschaft“!**

## **12. Haftungserklärung für die „Offene Deutsche Motorschirm Meisterschaft 2006“**

Der/die Teilnehmer erklärt/erklären hiermit, dass er/sie, außer in Fällen von Vorsatz, auf alle Schadensersatzansprüche gegenüber dem Veranstalter und Ausrichter sowie gegenüber deren Organen und Erfüllungsgehilfen verzichtet/verzichten. Dieser Verzicht gilt nicht soweit und in der Höhe, als die Ersatzpflichtigen durch eine Versicherung gedeckt sind. Der/die Teilnehmer erklärt/erklären ferner, dass er/sie die Regeln der Ausschreibung in allen Punkten anerkennt bzw. anerkennen und seine/ihre Motorschirmausrüstung (Rucksackmotor/Trike/Schirm, etc.) den aktuellen deutschen luftrechtlichen Bestimmungen\* entspricht. Soweit der/die Teilnehmer mit fremdem Eigentum an dem Wettbewerb teilnimmt/teilnehmen, erklärt der Eigentümer, dass er mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens einverstanden ist.

---

Ort, Datum, Unterschrift der/des Wettbewerbsteilnehmer/s

---

Ort, Datum, Unterschrift des Motorschirm-Eigentümers

---

*\* für ausländische Piloten gelten die entsprechenden Bestimmungen des Heimatlandes.*

**Hinweis:**

Das Startgeld für die „Offene Deutsche Meisterschaft 2006“ enthält folgende Leistungen:

- Wettbewerbsorganisation
- Landeplatzgebühren
- Campinggebühren
- Nutzung der sanitären Einrichtungen
- Eröffnungsbuffet
- 3 Barbecues inkl. Lagerfeuer
- Eintritt und Buffet zur Fliegerparty
- Auszeichnungen

*Getränke sind nicht in der Startgebühr enthalten.*



### 13. Anmeldung zum „DULV Fun-Cup 2006“

Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_

Geburtsdatum: \_\_\_\_\_ Nationalität: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_ Fax \_\_\_\_\_

E-Mail: \_\_\_\_\_

Anschrift: \_\_\_\_\_

Beiblatt 'F' zum Luftfahrerschein für Luftsportgeräteführer vom: \_\_\_\_\_

Schirm-Typ/Größe: \_\_\_\_\_ Motor-Typ: \_\_\_\_\_

Klasse: Motorschirm (PF1)  Motorschirm-Trike (PL1)

Kennzeichen, sofern vorhanden: D -M \_\_\_\_\_ DULV-Mitgliedsnummer: \_\_\_\_\_

*Hinweis: Gerätedaten können vor dem Wettbewerbsbeginn (1. Wettbewerbsbriefing) noch aktualisiert werden.*

Datum: \_\_\_\_\_ Unterschrift/en: \_\_\_\_\_

Startgeld je Teilnehmer:		DULV-Mitgl. (-20%)
Anmeldung bis 01. April 2006:	€ 125	€ 100
Anmeldung ab 2. April bis 30. April 2006:	€ 150	€ 120
Anmeldung ab 01. Mai 2006:	€ 175	€ 140

Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt und wenn das Startgeld voll bezahlt ist. Die Anmeldung und die Haftungserklärung sind an folgende Anschrift zu schicken: Thomas Keller, Sandweg 5, D-38551 Ribbesbüttel; Fax: 0531-212 7 3814; Email: [Thomas2.Keller@t-online.de](mailto:Thomas2.Keller@t-online.de). Die Überweisung des Startgeldes erfolgt an: Deutscher Ultraleichtflugverband e.V., 71522 Backnang, Kreissparkasse Waiblingen: Konto: 8182487, BLZ: 602 500 10, Stichwort: DULV Fun-Cup 2006 Int. Bank Account Number: DE 22 6025 0010 0008 182487 Swift-Bic: SOLA DE S1 WBN

**Achtung: Für den DULV Fun-Cup ist keine Pre-Registrierung über [www.flymicro.com/comps](http://www.flymicro.com/comps) möglich!**

## 14. Haftungserklärung für den „DULV Fun-Cup 2006“

Der Teilnehmer erklärt hiermit, dass er, außer in Fällen von Vorsatz, auf alle Schadensersatzansprüche gegenüber dem Veranstalter und Ausrichter sowie gegenüber deren Organen und Erfüllungsgehilfen verzichtet. Dieser Verzicht gilt nicht soweit und in der Höhe, als die Ersatzpflichtigen durch eine Versicherung gedeckt sind. Der Teilnehmer erklärt ferner, dass er die Regeln der Ausschreibung in allen Punkten anerkennt und seine Motorschirmausrüstung (Rucksackmotor/Trike/ Schirm, etc.) den aktuellen deutschen luftrechtlichen Bestimmungen\* entspricht. Soweit der Teilnehmer mit fremdem Eigentum an dem Wettbewerb teilnimmt, erklärt der Eigentümer, dass er mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens einverstanden ist.

---

Ort, Datum, Unterschrift des Wettbewerbsteilnehmers

---

Ort, Datum, Unterschrift des Motorschirm-Eigentümers

---

*\* für ausländische Piloten gelten die entsprechenden Bestimmungen des Heimatlandes.*

**Hinweis:**

Das Startgeld für den „DULV Fun-Cup“ enthält folgende Leistungen:

- Wettbewerbsorganisation
- Landeplatzgebühren
- Campinggebühren
- Nutzung der sanitären Einrichtungen
- Eröffnungsbuffet
- 3 Barbecues inkl. Lagerfeuer
- Eintritt und Buffet zur Fliegerparty
- Auszeichnungen

*Getränke sind nicht in der Startgebühr enthalten.*

## Anhang:

### **Aufgabenkatalog für die „Offene Deutsche Motorschirm Meisterschaft 2006“**

#### **Task 1: Thermik**

#### **WIRTSCHAFTLICHKEIT**

##### Ziel:

Es geht darum, mit einer festgelegten Spritmenge so lange wie möglich in der Luft zu bleiben.

##### Sonderregeln:

- Es wird innerhalb eines festgelegten Zeitfensters gestartet.
- Der Start muss einem Marschall angezeigt werden, es ist auf dessen Freigabe zu warten. Eine Zuwiderhandlung bedeutet null Punkte.
- Eine Landung außerhalb des Flugplatzes bedeutet null Punkte.
- 20% Punktabzug für eine Landung außerhalb des Landedecks.
- Ein begrenzter Flugkorridor kann durch die Wettbewerbsleitung festgelegt werden. Ein Verlassen des Korridors wird mit einem Punktabzug von 20% gewertet.

##### Bewertung:

Pilotenwertung =  $1000 \times Z_p / Z_{max}$

$Z_p$  = Zeit des Piloten

$Z_{max}$  = längste geflogene Zeit eines Piloten

##### **Anmerkung:**

Die Aufgabe wird nur bei thermischen Bedingungen angesetzt!!!

## Task 2: Thermik/Navigation

## WIRTSCHAFTLICHKEIT/ NAVIGATION

### Ziel:

Es geht darum, mit einer festgelegten Spritmenge einen vorgegebenen Kurs abzufliegen und gleichzeitig so lange wie möglich in der Luft zu bleiben.

### Regeln:

- Es wird innerhalb eines festgelegten Zeitfensters gestartet.
- Der Start muss einem Marschall angezeigt werden, es ist auf dessen Freigabe zu warten. Eine Zuwiderhandlung bedeutet null Punkte.
- Eine Landung außerhalb des Flugplatzes bedeutet null Punkte.
- 20% Punktabzug für eine Landung außerhalb des Landedecks.
- Ein begrenzter Flugkorridor kann durch die Wettbewerbsleitung festgelegt werden. Ein Verlassen des Korridors wird mit einem Punktabzug von 20% gewertet.

### Bewertung:

Pilotenwertung =  $(500 \times AWp / AWmax) + (500 \times Zp / Zmax)$

*AWp = Anzahl der Marker und/oder Wendpunkte die vom Pilot angefliegen wurden*

*AWmax = Die maximale Anzahl vom Markern und/oder Wendepunkten*

*Zp = Zeit des Piloten*

*Zmax = längste geflogene Zeit*

### **Anmerkung:**

Die Aufgabe sollte nur bei thermischen Bedingungen angesetzt werden.

## Task 3: Präzisionsstart und Landung

## PRÄZISION

### Ziel:

Es geht darum, einen „sauberen“ ersten Startversuch zu absolvieren und so nah wie möglich an einem markierten Punkt zu landen.

### 3a) Beschreibung:

Jeder Pilot hat vier Startversuche und muss den Zielkreis in einer Höhe von ca. 150m überfliegen und den Motor abstellen. Ob die Höhe erreicht wurde, wird dem Piloten z.B. mittels Schwenken einer Fahne signalisiert. Im Anschluss daran ist ein imaginäres Tor zu passieren. Es muss so nah wie möglich an einem markierten Zielpunkt gelandet werden, wobei die erste Bodenberührung die Maßgebliche ist. Um das Erkennen der Landung im Mittelpunkt zu erleichtern, kann ein Ball in der Mitte des Zielkreises bzw. einer Ziellandefläche ausgelegt werden.

### Regeln:

250 Punkte für den ersten, 170 Punkte für den zweiten, 90 Punkte für den dritten und null Punkte für den vierten „sauberen“ Startversuch.

Als „sauberer“ Startversuch zählt:

- Sobald der Pilot das Zeichen zum Start gegeben hat, darf der Schirm den Boden nach dem Aufziehen kein zweites Mal mehr berühren
- Berührt das Gleitsegel ein zweites Mal den Erdboden, gilt dies als weiterer Startversuch.
- Es darf sowohl mit der "Vorwärts-Starttechnik" wie auch mit der "Rückwärts-Starttechnik" gestartet werden
- Beim Motorschirm-Trike gilt als „sauberer“ Start, wenn das Trike in die Luft kommt ohne die Startphase abubrechen (z. B. durch anhalten, weil das Gleitsegel sich nicht richtig aufstellen ließ oder durch Umkippen). Der Start hat nur auf den Rädern zu erfolgen!

Null Punkte Bewertung für die Landung bei:

- Berührung des Bodens mit einem Teil des Motors, bevor das Gleitsegel am Boden liegt.
- Hinfallen des Piloten als ein Resultat der Landung, wobei zwei Hände oder zwei Knie den Boden berühren. Das Berühren des Erdbodens mit einer Hand und/oder eines Knies zählt als gestanden.
- Umkippen mit dem Motorschirm-Trike als Resultat der Landung, bevor das Gleitsegel am Boden liegt.
- Landen mit laufendem Motor
- Tor wird nicht durchflogen oder der Motor wird vor dem Tor nicht ausgeschaltet.

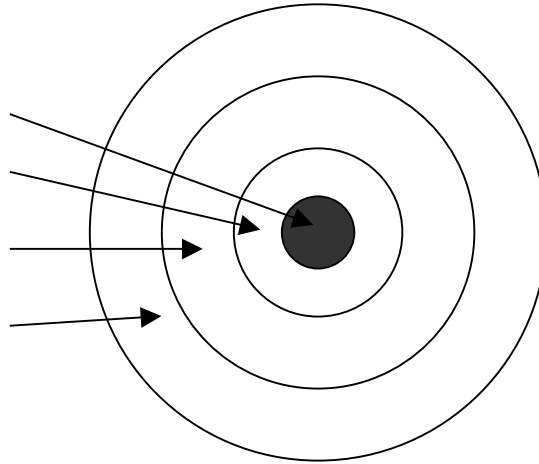
Achtung: Berührt der Pilot oder ein Teil des Motors außerhalb des Landedecks den Boden, so wird die gesamte Aufgabe mit null Punkten bewertet.

### Bewertung:

Pilotenwertung = (Bst + Bld)

Bst = Startpunkte, Bld = Landepunkte

25 cm Radius	<b>250 Punkte</b>
2 m Radius	<b>175 Punkte</b>
4 m Radius	<b>100 Punkte</b>
6,50 m Radius	<b>50 Punkte</b>



### 3b) Beschreibung:

Abweichend zu 3a) ist auch folgende Wertung möglich.

### Bewertung.

Pilotenwertung = Bst + (250xDp/Dmin)

Bst= Startwertung

Dmin = 250 - min. Distanz der Landung eines Piloten zum Zielkreis

Dp = 250 - Distanz der Landung des Piloten zum Zielkreis

Landung außerhalb des Landesektor = 0 Punkte für die Landebewertung.

Die Distanz zur Sektormitte wird in cm gemessen.

### Ziel:

Es geht darum, sich so schnell wie möglich seine komplette Ausrüstung anzulegen und eine vorgegebene Strecke bzw. vorgegebene Flugaufgaben abzufliegen.

### Beschreibung:

Der Pilot läuft von einer vorgegebenen Startlinie in das Startdeck und legt sich seine Ausrüstung an (Helm und Rettungsgerät gehören zur Pflichtausrüstung). Danach fliegt er zu einem kleinen Parcours, bestehend aus vier Stangen, wovon drei berührt werden müssen. Welche der Stangen zuerst angefliegen wird bleibt dem Piloten überlassen. Die zweite Stange muss in der Verlängerung der ersten liegen. Die dritte Stange muss in der Diagonalen des Parcours liegen.

Anschließend fliegt der Pilot zurück zum Landedeck, wo das Berühren einer weiten Stange die Zeitmessung stoppt oder wo zur Zeitmessung ein am Boden liegender Fußball getreten werden muss. Der Wettbewerbsleiter kann das Aufgabenspektrum um das Abwerfen von 2 Sandsäcken in einen Zielkreis ergänzen.

### Sonderregeln:

- Jeder Pilot hat drei Startversuche aus dem Startdeck. Eine extra Startwertung gibt es nicht.
- Von dem Parcours muss mindestens eine Stange berührt werden, um eine Wertung zu erhalten. Jede weitere Stange darf nur einmal angefliegen werden.
- Das Berühren der Stange an der Start / Ziellinie (bzw. eines Balles) stoppt die Zeitmessung
- Als Berührung zählen nur eindeutig erkennbare Anschläge durch den Piloten oder eines Teils des Motors.
- Die Sandsäcke werden nur gewertet, wenn sie nach dem Abwurf im Zielkreis (Durchmesser 50 cm) zu liegen kommen. Die Linie zählt zum Kreis. Die Mindestflughöhe beträgt 2 m. Die Mindestflughöhe wird durch eine Kippstange gekennzeichnet. Beim Berühren der Stange wird der Abwurf nicht gewertet.
- Gelandet wird im Landedeck. Eine Landung außerhalb des Decks bedeutet einen Punktabzug von 20% der bei der Aufgabe ursprünglich erzielten Punktzahl.

Achtung: Berührt der Pilot oder ein Teil des Motors während des Durchgangs den Boden, so wird die gesamte Aufgabe mit null Punkten bewertet.



## Bewertung:

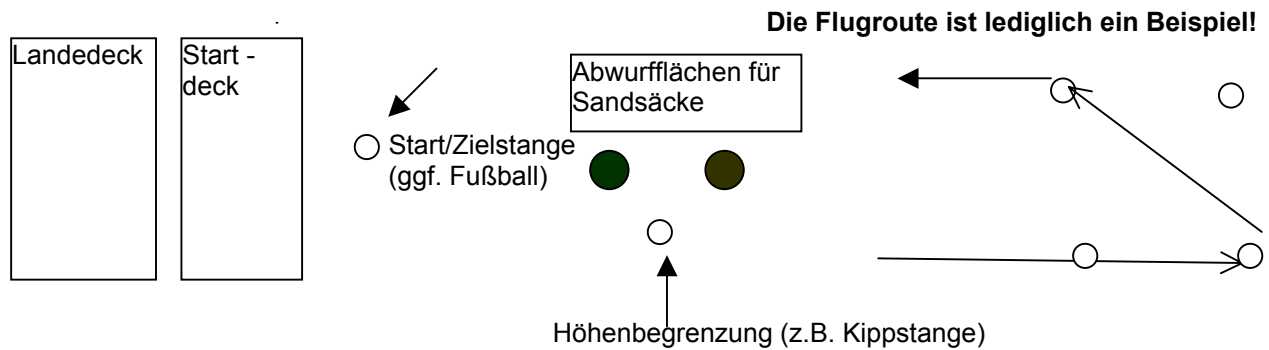
Pilotenwertung =  $1000 \times Q / Q_{\max}$

$Q = A_{St}^3 / Z_p$

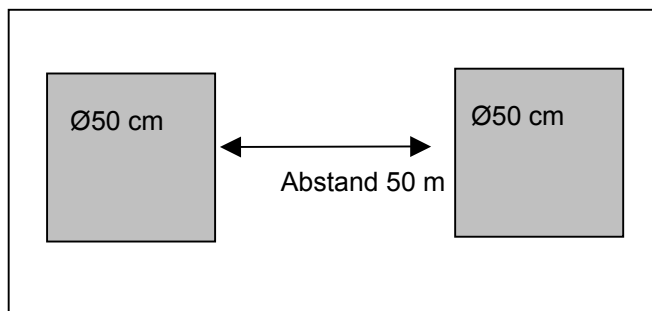
$A_{St}$  = Anzahl der getroffenen Stangen oder der im Kreis platzierten Sandsäcke,

$Z_p$  = benötigte Zeit des Piloten

## Vier Stangen/Sandsackabwurf:



## Abwurfflächen für Sandsäcke:



## 4b)

Ein Le Mans Start in Verbindung mit einer anderen Aufgabe ist ohne gesonderte Punkteregelung auch möglich.

## Task 5: Kicking Sticks

## PRÄZISION

### Ziel:

Es geht darum, eine Anzahl von ca. zwei Meter hohen Kippstangen in einer festgelegten Reihenfolge so schnell wie möglich umzutreten.

### Beschreibung:

Der Parcours besteht aus 10 ca. 2 Meter hohen Kippstangen, die in jeder Richtung 50 Meter voneinander entfernt sind. Die ersten vier Stangen stehen in einer Reihe. Die nächsten vier Stangen bilden einen Slalom. Die neunte Stange ist 50 Meter außerhalb des Parcours platziert und muss im Uhrzeigersinn umflogen werden (Körper des Piloten), bevor die zehnte Stange angeflogen wird.

### Regeln:

- Die Zeit beginnt zu laufen bei Berührung der ersten Stange
- Die erste und die zehnte Stange dürfen jeweils drei Mal angeflogen werden. Jede weitere Stange darf nur einmal angeflogen werden.
- Die neunte Stange muss im Uhrzeigersinn (Körper des Piloten) umflogen werden.
- Als Berührung zählen nur eindeutig erkennbare Anschläge durch den Piloten oder eines Teils des Rucksackmotors.
- Bleibt eine Stange am Pilot oder Fluggerät bzw. zwischen Fluggerät und Pilot hängen oder wird das Fluggerät beschädigt, muss der Pilot entscheiden, ob er weiterfliegt oder die Aufgabe abbricht. Eine Wiederholung ist nicht möglich.
- Jeweils 3 Piloten haben sich im Warteraum in der entsprechenden Reihenfolge aufzuhalten.
- Berührt der Pilot, ein Teil des Rucksackmotors oder ein Rad des Trikes während des Durchgangs den Boden, so wird die gesamte Aufgabe mit null Punkten bewertet.

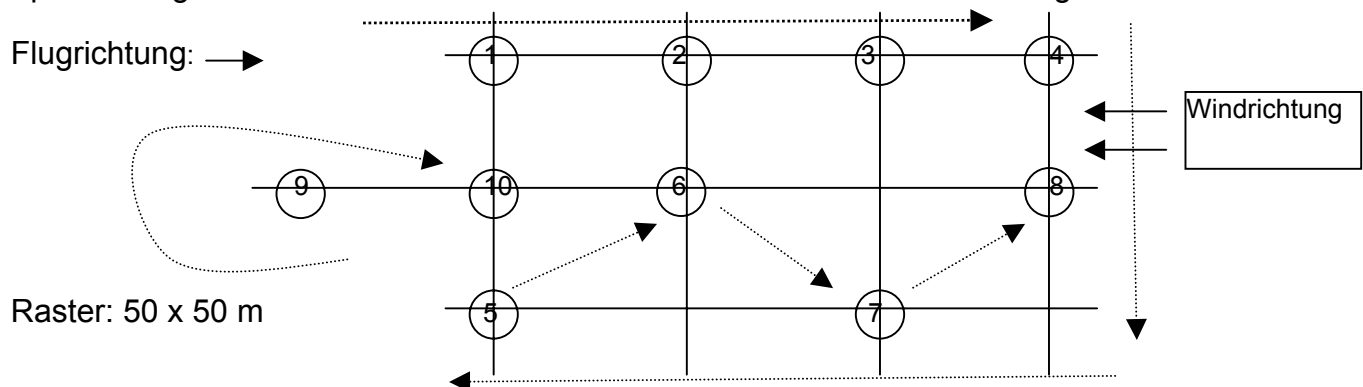
### Bewertung:

Pilotenwertung =  $1000 \times Q / Q_{\max}$

$Q = ASt^3 / Zp$

ASt = Anzahl der getroffenen Stangen,

Zp = benötigte Zeit des Piloten zwischen der ersten und der zehnten Stange



## Task 6: Japanese Slalom

## PRÄZISION

### Ziel:

Vier ca. 2 m hohe Kippstangen sind auf einen 50 x 50 m großen Rasterfeld aufgestellt. Es geht darum, die Kippstangen in einer festgelegten Reihenfolge so schnell wie möglich zu umfliegen bzw. zu treffen.

### Beschreibung:

Der Pilot fliegt gegen den Wind und berührt Stange 1. So bald die Stange berührt wurde, beginnt die Zeit zu laufen. Anschließend versucht der Pilot die Stangen 2 und 3 zu berühren. Danach fliegt er im Uhrzeigersinn um Stange 1, umfliegt gegen den Uhrzeigersinn Stange 2 und wieder im Uhrzeigersinn Stange 3. Anschließend werden die Stangen 1, 4 und 3 versucht zu berühren. Die Zeit wird bei der letzten Berührung der Stange 3 gestoppt.

### Regeln:

- Als Berührung zählen nur eindeutig erkennbare Anschläge durch den Piloten oder einen Teil des Rucksackmotors.
- Wenn eine Stange als Pylon dient, muss sie eindeutig mit dem Körper des Piloten umrundet werden.
- Bleibt eine Stange am Pilot oder Fluggerät bzw. zwischen Fluggerät und Pilot hängen oder wird das Fluggerät beschädigt, muss der Pilot entscheiden, ob er weiterfliegt oder die Aufgabe abbricht. Eine Wiederholung ist nicht möglich.
- Jeweils 3 Piloten haben sich im Warteraum in der entsprechenden Reihenfolge aufzuhalten.
- Berührt der Pilot, ein Teil des Rucksackmotors oder ein Rad des Trikes während des Durchgangs den Boden, so wird die gesamte Aufgabe mit null Punkten bewertet.
- Je Stange ist nur ein Versuch zulässig. Wird die erste oder letzte Stange verfehlt, bekommt der Pilot 0 Punkte.

### Bewertung:

Pilotenwertung =  $500 \times (Q/Q_{\max})$

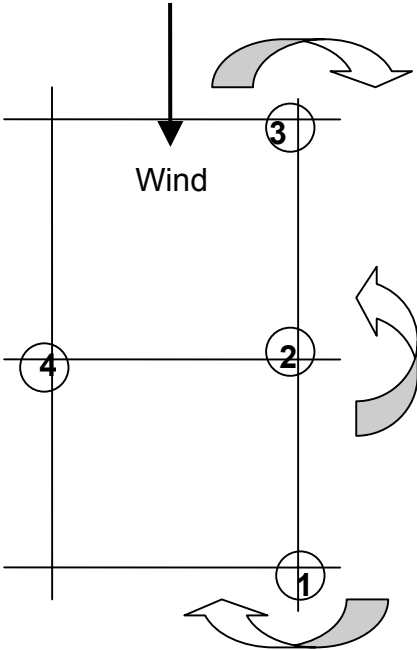
$Q = A \cdot St^3 / Z_p$

ASt = Die Anzahl der berührten bzw. umflogenen Stangen des Piloten

Zp = Die Flugzeit des Piloten zwischen erster um letzter Berührung (Stange 1 und 9).

**Darstellung der Flugroute:**

Raster: 50 m x 50 m



## Task 7: Clover leaf Slalom

## PRÄZISION

### Ziel:

Fünf ca. 2 m hohe Kippstangen sind auf einem 75 x75 m großen Rasterfeld aufgestellt. Es geht darum, die Kippstangen in einer festgelegten Reihenfolge so schnell wie möglich zu umfliegen bzw. zu treffen.

### Beschreibung:

Der Pilot fliegt gegen den Wind und berührt Stange T im Center des Feldes. So bald die Stange berührt wurde, beginnt die Zeit zu laufen. Anschließend umrundet der Pilot Stange 2 gegen den Uhrzeigersinn und berührt Stange T erneut. Danach umrundet er Stange 4 im Uhrzeigersinn und berührt Stange T erneut. Anschließend werden in gleicher Weise die Stangen 6 und 8 im bzw. gegen den Uhrzeigersinn umflogen und Stange T berührt. Die Zeit wird gestoppt, wenn die Stange T zum letzten Mal berührt wurde.

### Regeln:

- Als Berührung zählen nur eindeutig erkennbare Anschläge durch den Piloten oder einen Teil des Rucksackmotors.
- Wenn eine Stange als Pylon dient, muss sie eindeutig mit dem Körper des Piloten umrundet werden.
- Bleibt eine Stange am Pilot oder Fluggerät bzw. zwischen Fluggerät und Pilot hängen oder wird das Fluggerät beschädigt, muss der Pilot entscheiden, ob er weiterfliegt oder die Aufgabe abbricht. Eine Wiederholung ist nicht möglich.
- Jeweils 3 Piloten haben sich im Warteraum in der entsprechenden Reihenfolge aufzuhalten.
- Berührt der Pilot, ein Teil des Rucksackmotors oder ein Rad des Trikes während des Durchgangs den Boden, so wird die gesamte Aufgabe mit null Punkten bewertet.
- Je Stange ist nur ein Versuch zulässig. Wird die erste oder letzte Stange verfehlt, bekommt der Pilot 0 Punkte.

### Bewertung:

Pilotenwertung =  $500 \times (Q/Q_{\max})$

$$Q = ASt^3 / Zp$$

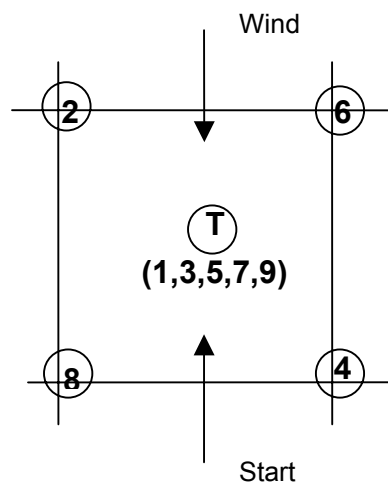
ASt = Die Anzahl der berührten bzw. umflogenen Stangen des Piloten

Zp = Die Flugzeit des Piloten zwischen erster um letzter Berührung (Stange 1 und 9).

## Darstellung der Flugroute:

□

Raster: 75 x 75  
m



## Task 8: Start und Flug über ein Hindernisband

## PRÄZISION

### Ziel:

Es geht darum, so nah wie möglich vor einem Hindernisband (z. B. dünnes Plastikband zwischen zwei Kippstangen) zu starten und dies zu überfliegen. Die Aufgabe kann als Teilaufgabe zu einer anderen Aufgabe geflogen werden.

### Beschreibung:

Ein zwei Meter hohes und 10 Meter langes Band ist im gewünschten Abstand des Piloten aufzustellen. Das Band ist dabei nicht nach einer Abstandsangabe (z. B. in Metern) aufzustellen, sondern nach visueller Angabe des jeweiligen Piloten. Nach der Startfreigabe versucht der Pilot über dieses Band hinweg zu fliegen. Die maximale Distanz vom Startpunkt (Beginn der Füße) zum Band wird bewertet. Ein zweiter Startversuch ist nur dann möglich, wenn beim Startversuch die Füße des Piloten nicht vom Boden abgehoben haben oder der Pilot das Band nicht überflogen hat. Berührt der Pilot das Band oder durchtrennt er es, erfolgt die Bewertung mit Null Punkten.

### Sonderregelungen:

Geht der Pilot nach der Startfreigabe einige Schritte zurück, ist die entsprechende zusätzliche Wegstrecke bei der Distanz anzurechnen. Wird die Aufgabe als Zusatz zu einer anderen Aufgabe geflogen, erfolgt ein Abzug von 10% der Gesamtpunkte, sofern der Pilot die beschriebene Teilaufgabe nicht bewältigt.

### Pilotenwertung:

$D_{min}$  = Der kürzeste Abstand eines Piloten zum Band

$D_p$  = Die Distanz des Piloten zum Band

Pilotenwertung =  $100 \times (D_{min}/D_p)$

## Task 9: Fast/Slow

## PRÄZISION

### Ziel:

Ein abgesteckter Kurs ist nacheinander einmal so schnell wie möglich und einmal so langsam wie möglich zu durchfliegen.

### Beschreibung:

Ein oder zwei gerade Kurse mit einer Länge zwischen 250 und 500 Metern und einer Breite von max. 25 Metern ist/sind mit einem Zeittor an Anfang und am Ende versehen. Zunächst ist der Kurs einmal so schnell wie möglich und anschließend so langsam wie möglich in gleicher Flugrichtung zu durchfliegen.

### Regeln:

- Die Zeit beginnt zu laufen, sobald der Pilot das erste Zeittor überflogen hat. Sie wird gestoppt, sobald der Pilot das zweite Tot überflogen hat.
- Falls der Pilot oder irgendein Teil der Motorschirmausrüstung (z.B. Propeller-Käfig oder Rad) den Boden während des ersten Kurses berührt: VP1 = 0 ; EP = 0
- Falls der Pilot oder irgendein Teil der Motorschirmausrüstung den Boden während des zweiten Kurses berührt: VP2 = 0 ; EP = 0
- Falls der Pilot im Zickzack fliegt oder die Beine des Piloten höher als 2 Meter über Grund in einem Teil des Kurses fliegt: 0 Punkte
- Jeweils 3 Piloten haben sich im Warteraum in der entsprechenden Reihenfolge aufzuhalten.

### Bewertung:

Pilotenwertung:  $(125 \times V_{p1}/V_{max}) + (125 \times V_{min}/V_{p2}) + (250 \times E_p/E_{max})$

*V<sub>max</sub> = die höchste Geschwindigkeit die erreicht wurde in km/h*

*V<sub>p1</sub> = Geschwindigkeit des Piloten in km/h beim Fast-Teil*

*V<sub>min</sub> = die niedrigste Geschwindigkeit die erreicht wurde in km/h*

*V<sub>p2</sub> = Geschwindigkeit des Piloten in km/h beim Slow-Teil*

*E<sub>p</sub> = Differenz zwischen Teil eins und Teil 2 des Piloten in km/h*

*E<sub>max</sub> = Differenz zwischen der schnellsten und langsamsten Zeit in km/h*



## Task 10: Navigation

## Navigation

### Ziel:

Es geht darum, möglichst viele Wendepunkte innerhalb eines vorgegebenen Zeitfensters anzufliegen und zum Landedeck zurück zu kehren.

### Regeln:

- Es wird innerhalb eines festgelegten Zeitfensters im Startdeck gestartet.
- Eine Landung außerhalb des Flugplatzes bedeutet null Punkte.
- 20% Punktabzug für eine Landung außerhalb des Landedecks.

### Bewertung:

Pilotenwertung =  $1000 \times AWp / AWmax$

*AWp = Die Anzahl von Wendepunkten, die vom Piloten gefunden wurden.*

*AWmax = Die maximale Anzahl von Wendepunkten, die von einem Piloten gefunden wurden.*

oder

Pilotenwertung =  $1000 \times KMp / KMmax$

*KMp = Die Distanz, die von einem Piloten geflogen wurde.*

*KMmax = Die maximale Distanz, die geflogen wurde.*

## Task 11: Navigation/Speed

## NAVIGATION

### Ziel:

Es geht darum, möglichst viele Wendepunkte innerhalb eines vorgegebenen Zeitfensters anzufliegen und zum Landedeck zurück zu kehren.

### Regeln:

- Es wird innerhalb eines festgelegten Zeitfensters im Startdeck gestartet.
- Eine Landung außerhalb des Flugplatzes bedeutet null Punkte.
- 20% Punktabzug für eine Landung außerhalb des Landedecks.
- Die Zeit wird im Landedeck gestoppt.
- Die maximal zur Verfügung stehende Zeit wird beim Briefing mitgeteilt.

### Bewertung:

Pilotenwertung =  $1000 \times \text{NBp} / \text{NBmax}$

*NBp = Die Anzahl von Wendepunkten, die vom Piloten gefunden wurden.*

*NBMax = Die maximale Anzahl von Wendepunkten, die von einem Piloten gefunden wurden.*

oder

Pilotenwertung =  $1000 \times \text{NBp} / \text{NBMax}$

*NBp = Die Distanz, die von einem Piloten geflogen wurde.*

*NBMax = Die maximale Distanz, die geflogen wurde.*

## Task 12: Navigation verbunden mit geschätzter Fluggeschwindigkeit und Präzision

## NAVIGATION

### Ziel:

Es geht darum, einen definierten Kurs bestehend aus Wendepunkten, Bodenmarkern oder Zeittoren in einer vom Piloten vorgegebenen Geschwindigkeit abzufliegen und zum Landedeck zurück zu kehren.

### Regeln:

- Die Zeit beginnt zu laufen, wenn der Pilot mit den Füßen vom Boden abgehoben hat oder eine vorher definierte Zeitmessung (z. B. Stange, Gate) aktiviert wurde.
- Vor dem Start wird dem Marshall die vom Piloten beabsichtigte durchschnittliche Geschwindigkeit mitgeteilt.
- Der Start muss einem Marshall angezeigt werden, sofern keine Stange, Gate, etc. zur Zeitmessung vorgesehen ist. Es ist auf dessen Freigabe zu warten. Eine Zuwiderhandlung bedeutet null Punkte.
- Eine Landung außerhalb des Flugplatzes bedeutet null Punkte für den Bewertungsteil ( $400 \times \text{NBp/NBMax}$ ).
- 20% Punktabzug für eine Landung außerhalb des Landedecks.
- Die Zeit wird im Landedeck gestoppt.
- Die maximal zur Verfügung stehende Zeit sowie die Startreihenfolge wird beim Briefing mitgeteilt (wenn möglich sollte in Abständen von mindestens zwei bis drei Minuten gestartet werden).
- Zeitmessungen innerhalb des Flugkurses sind i.d.R. vorgesehen (Hinweis:  $T \geq 400 = 400$ ).
- Für einen "sauberen" Start gibt es 100 Punkte als Bonus. Für jeden weiteren Startversuch reduziert sich der Bonus um 50 Punkte.  
Als „sauberer“ Startversuch zählt:
  - Sobald der Pilot das Zeichen zum Start gegeben hat, darf der Schirm den Boden nach dem Aufziehen kein zweites Mal mehr berühren
  - Weder der Pilot, noch ein Teil der Antriebseinheit darf nach dem Abheben den Boden ein zweites Mal berühren
  - Es darf sowohl mit der "Vorwärts-Starttechnik" wie auch mit der "Rückwärts-Starttechnik" gestartet werden
- Für ein Touch and Go in einem markierten Landefeld gibt es 100 Bonuspunkte.
- Die Zeit wird entweder im Landedeck oder beim Touch and Go gestoppt.

### **Bewertung:**

Pilotenwertung =  $(400 \times \text{NBp}/\text{NBMax}) + (400 - T) + \text{Bto} + \text{Bld}$

Abhängig vom Briefing:

*NBp = Anzahl der Marker und/oder Wendpunkte die vom Pilot angefliegen wurden*  
*Nbmax = Die maximale Anzahl vom Markern und/oder Wendepunkten*

Oder

*NBp = die vom Piloten geflogene Distanz*  
*Nbmax = Die maximale geflogene Distanz von einem Piloten*

Und

*T= die Differenz zwischen der vom Piloten angegebenen Zeit und der tatsächlichen Zeit ( $\geq 400 = 400$ ) in Sekunden*

*Bto = Startpunkte (150)*

*Bld = Landepunkte für Touch and Go (150)*

**Zusatzaufgabe, sofern organisatorisch durchführbar!**

## Task 13: Wirtschaftlichkeit/Speed

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

### Ziel:

Innerhalb eines Zeitfensters ist ein vorgegebener Kurs mit einer vom Piloten vorgegebenen Spritmenge so schnell wie möglich abzufliegen und zum Landedeck zurück zu kehren.

### Regeln:

- Die Zeit beginnt zu laufen, wenn der Pilot mit den Füßen vom Boden abgehoben hat oder eine vorher definierte Zeitmessung (z. B. Stange, Gate) aktiviert wurde.
- Der Start muss einem Marschall angezeigt werden, sofern keine Stange, Tor, etc. zur Zeitmessung vorgesehen ist. Es ist auf dessen Freigabe zu warten. Eine Zuwiderhandlung bedeutet null Punkte.
- Es wird in Abständen von 3 Minuten gestartet.
- Die Festlegung der Startreihenfolge wird beim Briefing bekannt gegeben.
- Beim Fehlstart erfolgt der nächste Start des Piloten am Ende der festgelegten Reihenfolge.
- Eine Landung außerhalb des Flugplatzes bedeutet null Punkte.
- 20% Punktabzug für eine Landung außerhalb des Landedecks.
- Überschreiten der maximal zur Verfügung stehenden Zeit bedeutet null Punkte.
- Die Tanks müssen komplett entleert werden.
- Jeder Motor, der im Quarantänebereich noch anspringt erhält einen Abzug von 200 Punkten. Dies gilt sowohl vor der Betankung als auch bei der Ermittlung des Spritverbrauches.
- Die Spritmenge, die betankt wird, erfolgt nach Angabe des Piloten (auf 0,1 Liter)
- Nach der Landung sind alle Motoren unverzüglich in den Quarantänebereich zu bringen. Dort erfolgt die Messung der verbleibenden Spritmenge auf 0,1 Liter genau. Es wird grundsätzlich aufgerundet. Ein absichtliches Verschütten von Sprit wird mit einem Abzug von 200 Punkten geahndet.
- Der Sprit ist komplett zu entleeren. Springt der Motor noch an, erfolgt die Wertung für den Spritteil mit Null Punkten.

### Bewertung:

Pilotenwertung =  $(500 \times SV_p / B_{spm}) + (500 \times BZ_{min}/BZ_p)$

*SV<sub>p</sub> = Spritverbrauch des Piloten*

*B<sub>spm</sub> = Betankte Spritmenge*

*BZ<sub>p</sub> = Benötigte Zeit des Piloten.*

*BZ<sub>min</sub> = Die minimal benötigte Zeit eines Piloten*