

R E G E L W E R K E R G Ä N Z U N G

7. THÜRINGER WALD - WEITFAHRT (TWWF) für Heißluftballone

um den
THÜRINGER WALD - POKAL

und den
DEUTSCHLAND - POKAL

O B E R H O F 2 0 1 1



**FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE (FAI)
COMMISSION D'AEROSTATION DE LA FAI (CIA)**



DEUTSCHER AERO CLUB E.V.

**Die Vorschriften des Wettbewerbs
bestehen aus der nachfolgenden Regelwerkergänzung
zum Standardregelwerk CIA-AX-MER-2009 für Logger
in der deutschen Übersetzung von Uwe Schneider (chairman AX-WG)
sowie den darin genannten weiteren Dokumenten
und der Anlage 1 (Handicap-Regelung)**

TEIL I - VERANSTALTUNGSDETAILS	1
I. 1 TITEL	1
I. 2 GENEHMIGUNG	2
I. 3 ORGANISATION	2
I. 4 SCHRIFTVERKEHR	2
I. 5 PERSONAL	2
I. 6 ORT	2
I. 7 ZEITANGABEN	2
I. 9 SPRACHE	3
I. 10 TEILNAHMEBERECHTIGUNG	3
I. 11 MELDESCHLUSS	3
I. 12 RISIKO	3
I. 13 VERSICHERUNG	3
I. 14 DOPING	3
TEIL II - WETTBEWERBSDETAILS	1
II. 1 WETTBEWERBSGEBIET (7.1)	1
II. 2 VOM WETTBEWERBSGEBIET AUSGESCHLOSSENE BEREICHE (7.2)	1
II. 3 LISTE DER SPERRGEBIETE (7.3)	1
II. 4 STARTPLÄTZE (9.1.1)	2
II. 5 ALLGEMEINER STARTBEZUGSPUNKT (9.1.2)	2
II. 6 ERLAUBNIS DES GRUNDSTÜCKSBESITZERS (9.3)	2
II. 7 TIERE UND NUTZPFLANZEN (10.6)	3
II. 8 STRASSENVERKEHRSGESETZ (10.11)	3
II. 9 LUFTRECHT (10.14)	3
II. 10 RÜCKRUF (10.15)	3
II. 11 ZIELE (12.2)	3
II. 12 SICHERHEITSBESCHRÄNKUNGEN (12.4)	3
II. 13 ORT DES OFFICIAL NOTICE BOARDS (5.10)	3
II. 14 MITTEILUNGSZEITEN (5.3)	3
II. 15 VERÖFFENTLICHUNGSZEITEN AM LETZTEN FAHRTAG (5.6.3)	4
II. 16 CREW (2.2)	4
II. 17 FAHRTDOKUMENTATION (EINSATZ VON GPS-LOGGERN) (6.8)	4
II. 18 DETAILS FÜR ZEITFRISTEN (Ruhezeiten) (5.6)	5
II. 19 BALLONGRÖSSE (3.3)	5
II. 20 HÖHENMESSER / BAROGRAF / TRANSPONDER	5
II. 21 ZUSÄTZLICHER SAUERSTOFF	5
II. 22 PILOTEN-SPRECHER	5
II. 23 BESTRAFUNGEN	5
TEIL III - REGELN (Aufgaben)	1
15.21 SUMME UND EINZELDISTANZ AUS MEHREREN WEITFAHRTEN	1

Bezug auf weitere Dokumente (neueste Versionen)

GS Sporting Code, Allgemeiner Teil
S1 Sporting Code, Sektion 1
SOH Safety Officer Handbook
COH Competition Operation Handbook
OH Observer Handbuch
Verhaltenskodex für Freiballonführer

TEIL I - VERANSTALTUNGSDETAILS

I. 1 TITEL

Der Wettbewerb heißt

7. Thüringer Wald - Weitefahrt (TWWF) für Heißluftballone - Oberhof 2011

Der Wettbewerb umfasst die Wertung um den

a Thüringer Wald - Pokal (Wanderpokal)

a Deutschland - Pokal (Wanderpokal)

I.1.1 Der „**Thüringer Wald - Pokal**“ ist ein im Jahr 2005 vom Ministerpräsidenten des Freistaates Thüringen gestifteter Wanderpokal. Die Ministerpräsidentin Frau Christine Lieberknecht ist Schirmherrin der Veranstaltung.

Der Thüringer Wald - Pokal ist der Hauptpokal der „Thüringer Wald - Weitefahrt im Heißluftballonfahren“.

Diesen Wanderpokal erhält der Pilot, der im Zeitraum des ausgeschriebenen Wettbewerbes die **größte Gesamtdistanz von mindestens zwei und höchstens drei Weitefahrten** erreicht hat, die jeweils **einzelnen mit mindestens 100 Km Distanz** erreicht worden sein müssen. Dabei können die Leistungen von Piloten mit Ballonen unterschiedlicher Hüllengröße zum Zweck der Gleichbehandlung über eine Handicap-Regelung vergleichbar gewertet werden.

Die Leistung in Kilometern wird mit den Namen des Piloten und seines Co-Piloten in einer gravierten Platte auf dem Pokalfuß bleibend vermerkt. Der Pokal verbleibt bis zur Ausrichtung einer Folgeveranstaltung und sonst maximal drei Jahre im Leihbesitz des letzten Gewinners und muss spätestens danach und ebenfalls bei seiner Nichtteilnahme an der nächsten Veranstaltung an den letzten Veranstalter zurückgegeben werden.

Mit dem Pokal kann die Wirksamkeit für einen Sponsor in der Öffentlichkeit verbunden sein. Außerdem kann der Gewinn des Pokals mit einem zusätzlichen Ehrenpräsident verbunden sein.

Für diesen Pokal wird vom Veranstalter eine Bestenliste geführt.

I.1.2 Der „**Deutschland - Pokal**“ ist ein im Jahr 2006 gestifteter Wanderpokal, der den im Rahmen der Thüringer Wald - Weitefahrt seit 2005 verliehenen "Pokal der weitesten Einzelfahrt" ablöst.

Er ist der Zweite Pokal der „Thüringer Wald - Weitefahrt im Heißluftballonfahren“.

Diesen Wanderpokal erhält der Pilot, der im Zeitraum des ausgeschriebenen Wettbewerbes die **absolut größte Einzeldistanz von mindestens 200 Km** innerhalb der **von allen Piloten** erreichten Wertungen erzielt hat.

Die Leistung in Kilometern wird mit den Namen des Piloten und seines Co-Piloten in einer gravierten Platte auf dem Pokalfuß bleibend vermerkt. Der Pokal verbleibt bis zur Ausrichtung einer Folgeveranstaltung und sonst maximal drei Jahre im Leihbesitz des letzten Gewinners und muss spätestens danach und ebenfalls bei seiner Nichtteilnahme an der nächsten Veranstaltung an den letzten Veranstalter zurückgegeben werden.

Wenn im laufenden Wettbewerb keine gewertete Fahrt über 200 km durchgeführt wurde, erfolgt für diesen Pokal keine Wertung und er verbleibt vorläufig beim letzten Gewinner.

Mit dem Pokal kann die Wirksamkeit für einen Sponsor in der Öffentlichkeit verbunden sein. Außerdem kann der Gewinn des Pokals mit einem zusätzlichen Ehrenpräsident verbunden sein. Wenn ein Pilot beide vorgenannten Pokale gewinnt, erhält er für seine Leistungen insgesamt (nur) ein Ehrenpräsident.

Für diesen Pokal wird vom Veranstalter eine Bestenliste geführt.

I.1.3 Außerhalb dieses Regelwerkes kommen in die Sonderwertung

a Ablegung der Bedingungen für Höhe, Dauer und Weite des Deutschen Leistungsabzeichens für Freiballonführer (Heißluftballon) in Silber und Gold

a Ablegung der Bedingungen für Höhe, Dauer und Weite des Internationalen Leistungsabzeichens für Freiballonführer (Heißluftballon) in Silber, Gold und Diamanten

a Aufstellung von Rekorden in der Sektion Heißluftballon

Die Wertung, Anerkennung und Verleihung erfolgt nach den allgemein veröffentlichten und geltenden Regeln des DAeC sowie der FAI CIA.

I. 2 GENEHMIGUNG

Die behördliche Genehmigung gemäß § 24 LuftVG i.V.m. §§ 73 und 75 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) i.V.m. § 2 der Thüringer Verordnung auf dem Gebiet des Luftverkehrswesens vom 28.09.1995 wurde vom **Thüringer Landesverwaltungsamt** mit Schreiben 14. Januar 2011 unter dem Vorbehalt des jederzeitigen Widerrufs erteilt.

I. 3 ORGANISATION

Der Veranstalter des Wettbewerbs ist der

Ballonsportclub Thüringen e.V.

Vorsitzender ist **HAROLD GAUDLITZ**

I. 4 SCHRIFTVERKEHR

Alle Anmeldungen und offiziellen Schreiben sind zu richten an den

Ballonsportclub Thüringen e.V.	Johann-Stockmar-Straße 6	98528 Suhl-Goldlauter
harold.gaudlitz@t-online.de	HAROLD GAUDLITZ	Mobil 0170 7662466
w.berger-suhl@kabelmail.de	WOLFGANG BERGER	Mobil 0171 3323080

I. 5 PERSONAL

Veranstaltungsleiter	HAROLD GAUDLITZ	Mobil 0170 7662466
Wettbewerbsleiter	WERNER TRIPPLER	Mobil 0170 5210521
Stellvertreterin	SIEGRID IBES	Mobil 0170 5218947
Jury	Piloten-Jury „on demand“	
Meteorologe	JENS OEHMICHEN	Mobil 0176 28325492
Sicherheitsbeauftragter (Luft)	RALF KEIL	Mobil 0177 4280662
Sicherheitsbeauftragter (Boden)	GÜNTER LANGE	Mobil 0173 4320751
Chief-Debrieflerin + Leistungsfahrten	ANGELIKA HENKELMANN	Mobil 0160 4528792
Piloten-Sprecher	Wahl im General-Briefing	

I. 6 ORT

Der Veranstaltungsort ist **Oberhof** in Thüringen.

I. 7 ZEITANGABEN

Der Wettbewerb beginnt am **Samstag, den 22. Januar 2011**

Das General-Briefing beginnt an diesem **Samstag um 15:00 Uhr loc.**

Alle Piloten, Co-Piloten und ihre Crews müssen am General-Briefing teilnehmen.

Die erste von den Piloten gewählte Ballonfahrt ist möglich am **Sonntag, den 23. Januar 2011**

Die vorgesehene letzte Ballonfahrt ist möglich am **Donnerstag, den 27. Januar 2011**

Eine Verlängerung des Wettfahrtzeitraums auf **Freitag, den 28. Januar 2011** ist nur im Einvernehmen der Veranstalter, des Wettbewerbleiters sowie aller Piloten möglich.

Die Piloten müssen nicht an allen Tagen Ballon fahren. Sie wählen ihre Starttage für den Wettbewerb selbst aus und es werden für jeden Piloten (zusammen mit dem Co-Piloten) maximal je drei Wertungstage berücksichtigt. Die Erklärung zu einer Wertungsfahrt hat der Pilot bis unmittelbar vor dem Start im zweiten Teil des Startpasses durch seine Unterschrift und Abgabe des Startpasses an den Startbeobachter (Observer) zu dokumentieren.

Der Pilot hat bis 2400 loc. des Vortags seine schriftliche Startabsichtserklärung im ersten Teil des Startpasses zu erklären und durch persönliche Übergabe des Startpasses an die Wettbewerbsleitung im Hotel Panorama Oberhof anzumelden. Diese Regelung gilt auch bei einer vorherigen telefonischen Ansage des Piloten bei der Wettbewerbsleitung zu seiner Startabsicht am Folgetag.

Für Piloten, die erst nach 2400 loc. von der Fahrt des Vortages in das Hotel Panorama Oberhof zurückkehren, wird angenommen, dass sie die erforderliche Ruhezeit bis zum nächsten Start nicht einhalten können, wenn dieser bereits zum SR an diesem Tag stattfinden soll. Daher dürfen diese Piloten ihre Fahrt an diesem Tag frühestens um 1000 loc. starten.

Fahrten für den Thüringer Wald - Pokal und den Deutschland - Pokal können an allen Wettbewerbstagen stattfinden und es sind dabei gleichzeitig immer auch Leistungs- und Rekordfahrten möglich. Ob die Fahrten am Folgetag zum Beispiel aufgrund von schlechten Wetterbedingungen gewertet werden, entscheidet der Wettbewerbsleiter im Einvernehmen mit dem Veranstaltungsleiter jeweils am Vorabend bis 2200 loc. und hängt die Entscheidung schriftlich am Official Notice Board aus. Etwaige telefonische Rückfragen von Piloten und/oder Crew-Mitgliedern werden zwar vom Wettbewerbsleiter und dem Veranstaltungsleiter beantwortet, es gilt jedoch immer der Aushang des Wettbewerbleiters am Official Notice Board.

Auf Wunsch von mehr als die Hälfte der Piloten kann der Folgetag im Einvernehmen mit den Wettbewerbs- und dem Veranstaltungsleitern als Ruhetag für den Wettbewerb erklärt werden.

I. 8 **PROTESTGELD** (S1 An3 8.3)

Das Protestgeld beträgt 100 Euro.

I. 9 **SPRACHE**

Die offizielle Sprache der Veranstaltung ist Deutsch.

I. 10 **TEILNAHMEBERECHTIGUNG**

Teilnahmeberechtigt am Wettbewerb sind alle eingeladenen Piloten mit ihren Crews.

Der Pilot oder sein Co-Pilot muss mindestens 100 Stunden als verantwortlicher Luftfahrzeugführer (PIC) nachweisen können und im Besitz der Allgemeinerlaubnis (Außenstartgenehmigung) sein.

Der Veranstaltungsleiter, der Wettbewerbsleiter und seine Stellvertreterin dürfen an den Weitefahrten mit allen Wettbewerbs-Rechten teilnehmen. Bei etwaigen Regelverstößen dieser Personen soll der Pilotensprecher zur Festlegung der Konsequenzen gehört werden.

I. 11 **MELDESCHLUSS**

Der Meldeschluss für den Wettbewerb ist Freitag, der 20. Januar 2011.

I. 12 **RISIKO**

Das Risiko für den Ballon des Wettbewerbers und seinem weiteren Eigentum trägt zu jeder Zeit der als erster Pilot gemeldete Wettbewerber, also keinesfalls die Veranstaltungs- oder Wettbewerbsleitung. Mit der Teilnahme am Wettbewerb erklärt sich der Wettbewerber auch damit einverstanden, auf etwaige Ansprüche aus eigenem Schaden oder Verlust seines Eigentums gegenüber der Veranstaltungs- oder Wettbewerbsleitung zu verzichten.

I. 13 **VERSICHERUNG**

Jeder Ballon muss gegen Ansprüche aller Art seitens Dritter und etwaiger Passagiere mit mindestens den Summen versichert sein, die nach deutschem Recht für die Passagier- und Halterhaftpflicht und der Veranstaltungsgenehmigung gefordert sind.

I. 14 **DOPING**

Alle Piloten und Crew-Mitglieder müssen sich zur Einhaltung der sportlichen Doping-Festlegungen beim Einchecken schriftlich erklären.

TEIL II - WETTBEWERBSDETAILS

II. 1 WETTBEWERBSGEBIET (7.1)

Das Wettbewerbsgebiet erstreckt sich auf alle Staaten des Festlands von Europa (dazu gehören in diesem Sinn z.B. nicht Großbritannien, Irland, Schweden, Norwegen).

II. 2 VOM WETTBEWERBSGEBIET AUSGESCHLOSSENE BEREICHE (7.2)

Für das Wettbewerbsgebiet sind nur die nachfolgend genannten deutsche Ostsee-Inseln gültig: Rügen, Usedom, Zingst, Darß, Poel. Alle anderen Inseln dürfen nur für eine Sicherheitslandung angefahren werden.

II. 3 LISTE DER SPERRGEBIETE (7.3)

ROTE Sperrgebiete (7.3.4) Alle aktiven Flugbeschränkungsgebiete (Restricted area), Sperrgebiete (Prohibited area) und Gefahrengebiete (Danger area) oberhalb und unterhalb FL 100 (in Deutschland gibt's es zur Zeit nur ED-R und ED-D) und genauso alle damit vergleichbaren Lufträume in den anderen europäischen Staaten, sofern sie für den Piloten nicht freigegeben wurden.

Infos zum Status dieser Gebiete erfolgen durch den zuständigen Fluginformationsdienst (FIS) beziehungsweise über RADAR.

GELBE Sperrgebiete (7.3.5) Keine

BLAUE Sperrgebiete (7.3.6)

1. Alle sonstigen Lufträume der Klasse C oberhalb und unterhalb FL 100 sowie der Klasse D (CTR und Nicht CTR) in Deutschland und genauso alle damit vergleichbaren Lufträume in den anderen europäischen Staaten, sofern sie für den Piloten nicht freigegeben wurden.
2. Alle TMZ-Gebiete und genauso alle damit vergleichbaren Lufträume in den anderen europäischen Staaten, sofern darin kein Transponder ständig aktiv war.
3. Der Luftraum der Klasse E zum Flughafen Erfurt in den lateralen Grenzen bis 1000 ft AGL, sofern darin kein Transponder ständig aktiv war.
4. Lufträume der Klassen A und B (Zur Zeit nur im Ausland).

Der Status aller benutzten Sperrgebiete muss zwingend mit Benennung der Funktion der „Freigabe-Person“ und der Sprechfunk-Frequenz sowie der Uhrzeit im Fahrtbericht dokumentiert werden. Eine etwaige fehlende Dokumentation wird als Verletzung des Luftraums gewertet!

Hinweis: Der Status der Flugbeschränkungsgebiete oder andere luftrechtliche Beschränkungen werden, soweit sie der Wettbewerbsleitung bekannt sind, jeweils beim täglich um 0530 loc. stattfindenden Tages-Briefing bekannt gegeben und sind auch beim Sicherheitsbeauftragten (Fahrt) bis zum individuellen Startbeginn zu erfragen.

Der Transponder muß bei allen Ballonfahrten in den Lufträumen C, D und TMZ sowie E (Erfurt) ständig aktiv sein. Alle Transponder-Aktivitäten müssen im Fahrtbericht zwingend dokumentiert werden. Eine etwaige fehlende Dokumentation wird als Verletzung des Luftraums gewertet!

Die jeweilige Einfahrt in die Lufträume der Klassen C und D kann nur nach individueller Freigabe (Flugverkehrskontrollfreigabe mit Anweisung zur Verkehrslenkung) durch die jeweils zuständige Flugsicherungsdienststelle erfolgen.

Die Freigaben sind durch den verantwortlichen Piloten so rechtzeitig anzufordern, dass eine erforderliche Höhensteuerung und gegebenenfalls eine Landung des Ballons außerhalb des betreffenden Luftraums möglich ist.

Nicht (nach den Wünschen des Piloten) erteilte Freigaben sind kein Grund zur Beschwerde.

Alle Fahrten sind nach den im betreffenden Luftraum gültigen Sichtflugregeln durchzuführen.

Die Kontrolle der Einhaltung der Luftraumbestimmungen im Sinne der Regel II.3 erfolgt durch die Wettbewerbsleitung im wesentlichen durch Auswertung der Track-Logs in Verbindung mit den digitalen ICAO- und Jeppesen-Karten und/oder der Software SeeYou sowie den schriftlichen Fahrtberichten.

Bei etwaigen Beschwerden der DFS oder der entsprechenden ausländischen Dienste können deren Aussagen und Schriftstücke ebenfalls von der Wettbewerbsleitung als Beweis herangezogen werden.

Bestrafungen für Verletzungen von Sperrgebieten:

Die Verletzung eines Sperrgebietes (PZ) im Fall einer leichten und vermutlich unbeabsichtigten Missachtung, also bei einem wettbewerbsrechtlich eher geringen Verstoß, wird mit Abzug der doppelten Distanz für die lineare Fahrtstrecke in dem Sperrgebiet geahndet.

Bei einer schwerwiegenden Verletzung eines Sperrgebietes, also in erster Linie bei einem luftrechtlich bedeutenden Verstoß (entsprechend den dargestellten Luftraumbeschränkungen in den ICAO-Karten oder vergleichbaren Karten mit Luftraumdarstellungen), aber auch bei schweren wettbewerbsrechtlichen Verstößen werden die betroffenen Fahrten in jedem Fall mit dem Ergebnis einer Null-Distanz bewertet. Eine etwaige zusätzliche Bestrafung wegen dieses Vergehens durch ein Sportgericht (Disqualifikation und Sperre) bleibt hiervon unberührt.

Bei einer wiederholten schwerwiegenden Verletzung eines Sperrgebietes durch denselben Piloten oder seines betroffenen Co-Piloten kann diese Fahrt im Sinne Nr. 10.2 des KAPITEL 10 - FAHRTREGELN von der Wettbewerbsleitung als RÜCKSICHTSLOSES BALLONFAHREN angesehen werden und zu einem Ausschluss des Piloten vom laufenden Wettbewerb führen. Eine etwaige zusätzliche Bestrafung wegen dieses Vergehens durch ein Sportgericht (Disqualifikation und Sperre) bleibt hiervon unberührt.

Der Zwang zur Einhaltung des Luftrechts wird vom Wettbewerbsrecht nicht berührt.

II. 4 **STARTPLÄTZE** (9.1.1)

Es existieren für diesen Wettbewerb sieben zugelassene Startplätze, darunter 1 Startplatz für Nachfahrten, deren Beschreibungen am Official Notice Board veröffentlicht werden. Weitere individuelle Startplätze können im Einvernehmen mit der Wettbewerbsleitung beim Tages-Briefing abgestimmt werden.

Bei Stau- oder Nebel-Wetterlagen am Thüringer Wald können Starts auf der jeweiligen Seite (Nord oder Süd) durch die Wettbewerbs- oder Veranstaltungsleitung untersagt werden.

Der Startbeobachter (Observer) führt eine Startliste (Startzeit), fotografiert den Start, und hat neben der Kontrolle des Startchecks auch die Einhaltung der Startwetterbedingungen (Sicht und Windgeschwindigkeit) zu dokumentieren (aber er erteilt keine Startfreigaben).

II. 5 **ALLGEMEINER STARTBEZUGSPUNKT** (9.1.2)

Entfällt in diesem Wettbewerb.

II. 6 **ERLAUBNIS DES GRUNDSTÜCKSBESITZERS** (9.3)

Für die unter II.4 genannten zugelassenen Startplätze gilt die Erlaubnis des Grundstückseigentümers für alle Piloten als vorab erteilt.

Wenn sich der Korb zum Aufrüsten und Start außerhalb der gemeinsamen Startplätze auf einem öffentlichen Weg befindet und die Hülle in ein nicht eingezäuntes Gebiet ausgelegt wird, ohne dort Flurschaden zu verursachen, wird auf die Erlaubnis des jeweiligen Grundstückseigentümers oder Pächters verzichtet.

Der allgemeine Straßen- und Betriebsverkehr darf hierbei nicht behindert werden.

II. 7 TIERE UND NUTZPFLANZEN (10.6)

Mit Rücksicht auf die Tiere sollte auch im Wettbewerb die Mindesthöhe von 500 ft AGL eingehalten werden.

Ein Unterschreiten der Mindesthöhe wird vom Wettbewerbsleiter dann nicht geahndet, wenn dadurch keine Tiere (oder Personen) erheblich gestört bzw. Pflanzen beschädigt werden.

Ballonfahrten tief über Stallungen oder tief über den sich draußen aufhaltenden Nutztieren werden gemäß der nachfolgenden Tabelle geahndet.

	Verhalten der Tiere		
	bleiben ruhig oder laufen	brechen aus oder verletzen sich	brechen aus oder verletzen sich
Verhalten der Piloten	< 300 ft AGL	< 300 ft AGL	bodennah
fahrlässig oder bewusst	Verwarnung	5% Streckenabzug	10% Streckenabzug

Starts und Landungen sowie das Luftrecht bleiben davon unberührt.

II. 8 STRASSENVERKEHRSGESETZ (10.11)

Die Straßenverkehrsgesetze der jeweiligen Staaten sind einzuhalten.

II. 9 LUFTRECHT (10.14)

Beim General-Check haben alle Piloten ihre technische Ausstattung mit Belade- und Tragkraftnachweis in einem Technischen Kennblatt (Massen) und vor jedem Start durch eine Technische Erklärung auf dem dritten Teil des Startpasses aktuell zu deklarieren. Dabei besteht vor dem Start eine zwingende Meldepflicht über Abweichungen zu der gemeldeten Ausrüstung bezüglich der Hülle und der Korbgröße sowie des Transponders an die Wettbewerbsleitung. Für die Einhaltung der Betriebsgrenzen der Ballone bei Start, Fahrt und Landung sind die Piloten selbst verantwortlich. Zusätzlich können durch die Wettbewerbsleitung oder Ihrer Deligierten jederzeit Stichproben zur Kontrolle erfolgen.

Die Einhaltung des Luftrechts im Wettbewerb wird von der Wettbewerbsleitung kontrolliert, soweit wie es im Rahmen des Wettbewerbs möglich ist, und bei deren Missachtung bestraft.

Für die Abgabe von Flugplänen sind die Piloten selbst verantwortlich.

II. 10 RÜCKRUF (10.15)

Mitteilungen des Veranstalters, des Wettbewerbsleiters sowie seines Stellvertreters und der beiden Sicherheitsbeauftragten (Luft und Boden) erfolgen auf der Sprechfunkfrequenz 122,25 MHz und/oder über Telefon.

Etwaige Rückfragen der Piloten und der Crews sind gerne erwünscht.

(Mobilfunk-Nummern stehen unter I.5)

II. 11 ZIELE (12.2)

Entfällt in diesem Wettbewerb.

II. 12 SICHERHEITSBESCHRÄNKUNGEN (12.4)

Entfällt in diesem Wettbewerb.

II. 13 ORT DES OFFICIAL NOTICE BOARDS (5.10)

Wände in dem Briefingraum.

II. 14 MITTEILUNGSZEITEN (5.3)

Täglich 0515 loc.

II. 15 **VERÖFFENTLICHUNGSZEITEN AM LETZTEN FAHRTAG** (5.6.3)

Jede volle Stunde ab 2000 loc.

II. 16 **CREW** (2.2)

Regel 2.2 findet für die deutschen Teilnehmer Anwendung.

Gäste aus dem Ausland sind davon befreit.

II. 17 **FAHRTDOKUMENTATION (EINSATZ VON GPS-LOGGERN)** (6.8)

In diesem Wettbewerb werden GPS-Logger zum Erzeugen von Ergebnissen und zur Einhaltung der Regeln eingesetzt.

Zusätzlich zu dieser elektronischen sowie einer etwaigen barometrischen Aufzeichnung sind durch den Piloten oder seiner Korb-Crew auf den von der Wettbewerbsleitung gestellten Vordrucken schriftliche Aufzeichnungen des Fahrtverlaufs als Fahrtbericht sowie die Start- und Landepässe lückenlos zu dokumentieren. Zusätzlich sollen vom Korb aus Fotos von markanten Orten gemacht werden.

Erklärungen in den von den Piloten abgegebenen und unterschriebenen Wettbewerbsdokumenten (Startpass, Fahrtbericht, Landepass und Technisches Blatt) gelten nach der Abgabe bei der Wettbewerbsleitung als abschließend (gilt insbesondere für Einfahrtgenehmigungen in Flugbeschränkungsgebieten). Nachträgliche Eintragungen sind nur im Ermessen des Wettbewerbleiters gültig.

Die Piloten müssen bei ihren Fahrten eigene GPS-Instrumente (Logger) einsetzen, die zwingend auch die Höhe (3D) aufzeichnen! Die Tracks müssen den vollständigen Fahrtverlauf nachweisen, wobei die Taktrate sinnvoll einzustellen ist. Der Nachweis der Fahrt kann auch durch mehrere Tracks von verschiedenen Loggern erbracht werden. Sollten dabei erhebliche Lücken im Nachweis entstehen und davon insbesondere luftrechtlich relevante Gebiete betroffen sein, kann das Ergebnis auf die Fahrt bis zum ersten Abbruch der Track-Aufzeichnung reduziert werden.

Der Pilot ist letztlich dafür allein verantwortlich, dass er der Wettbewerbsleitung rechtzeitig seinen vollständigen und auswertbaren „plt- oder igc-file sowie möglichst auch kmz.file“ von seiner Fahrt-Aufzeichnung zur Verfügung stellt. Andere Datenformate können nach Absprache mit der Wettbewerbsleitung ebenfalls verwendet werden. Um die Datenübertragung und die Speicherung der Dateien transparent und sicher zu machen, wird empfohlen, möglichst gängige GPS-Instrumente (z.B. der Marken Garmin oder EasyLogger-Navilock) zu verwenden. In den anderen Fällen müssen die Piloten erforderlichenfalls die Schnittstelle (Software und das passende Datenkabel) zur Verfügung stellen, was ebenso für die Verwendung von Notebooks gilt.

Jeglicher Eingriff, außer einem bei Bedarf notwendigen Batteriewechsel und einem erneuten Anstellen der GPS-Empfänger, darf von keiner Person bis zur Übergabe an die Wettbewerbsleitung vorgenommen werden.

Erst nach vollständiger Vorlage aller Fahrdokumente (Startpass mit der Technischen Erklärung, Fahrtbericht, Landepass, Track-Log und Fotodokumentation) erhält der Pilot die Berechtigung zu einer weiteren Wettbewerbsfahrt.

Bei Regelverletzungen, die durch die Track-Logs nachgewiesen oder bestätigt werden, wird die Höhe der Strafen in erster Linie von diesen Aufzeichnungen abhängig gemacht.

Die Track-Logs werden von der Wettbewerbsleitung eigentlich nicht veröffentlicht, der Veranstalter kann diese jedoch jederzeit für die Öffentlichkeitsarbeit nutzen.

Wettbewerber können im Rahmen von Beratung oder Beschwerde darum bitten, ihren eigenen Track-Log einzusehen. Es liegt im Ermessen des Wettbewerbleiters, dabei Track-Logs anderer Teilnehmer zur Klärung von Sachverhalten hinzu zu ziehen. Des Weiteren können die Track-Logs nach dem Wettbewerb für allgemeine Untersuchungen und Veröffentlichungen zum Loggereinsatz benutzt werden. In diesem Fall werden Daten, die auf einen bestimmten Wettbewerber hinweisen, unkenntlich gemacht.

II. 18 **DETAILS FÜR ZEITFRISTEN (Ruhezeiten) (5.6)**

Der Zeitraum zwischen 0000 loc. und 0530 loc. bleibt bei der Berechnung der Zeitfristen für Beschwerden und Proteste unberücksichtigt.

II. 19 **BALLONGRÖSSE (3.3)**

Der Wettbewerb ist in erster Linie für Heißluftballone mit einem maximalen Hüllenvolumen von 3400 m³ gedacht. Darüber hinaus werden auch Heißluftballone bis zu einer Größe von maximal 5100 m³ Hüllenvolumen zugelassen.

Allerdings wird bei Fahrten mit Ballonhüllen, die größer als 3400 m³ sind, für die Wertungen des Thüringer Wald - Pokals entsprechend die in der Anlage 1 bestimmte Handicap-Regelung angewandt:

Hinweis: Für die Wertung des Deutschland - Pokals gilt die Handicap-Regelung nicht.

II. 20 **HÖHENMESSER, BAROGRAF, GPS, TRANSPONDER UND VHF-SPRECHFUNKGERÄT**

Bei diesem Wettbewerb ist die Mitnahme von mindestens einem GPS-Empfänger (Logger) vorgeschrieben. Ebenfalls muss ein Transponder mit den Eigenschaften Mode A/C oder S mitgeführt werden.

Zusätzlich ist ein zweites Sprechfunkgerät als Ersatzfunkgerät mitzuführen, um einen durchgängigen VHF-Sprechfunkverkehr zu sichern.

Die Betriebsdauer aller Instrumente muss für die gesamte Fahrt gewährleistet sein, was insbesondere auch für den Transponder gilt.

II. 21 **ZUSÄTZLICHER SAUERSTOFF**

Für Ballonfahrten länger als 30 Minuten oberhalb FL 120 und generell oberhalb FL 130 ist eine Sauerstoffanlage mit angemessenem Vorrat für alle Personen im Korb mitzuführen.

II. 22 **PILOTEN-SPRECHER**

Unter den teilnehmenden Piloten wird im General-Briefing ein Piloten-Sprecher in offener Abstimmung mit einfacher Mehrheit gewählt.

Er gilt hauptsächlich in Fragen der Organisation und Sicherheit des Wettbewerbs als Ansprechperson gegenüber der Veranstaltungs- und Wettbewerbsleitung.

Ein Mitbestimmungs- oder Vetorecht besteht nicht.

Zur eigenen Meinungsfindung kann er eine Beratung mit den Piloten einberufen.

Er hat kein besonderes Mitspracherecht in Wettbewerbsfragen.

II. 23 **BESTRAFUNGEN**

Strafen können vom Wettbewerbsleiter wegen Fehlverhaltens des Piloten, seines Co-Piloten und seiner Crew verhängt werden und gelten bis zu ihrer etwaigen Rücknahme.

Zur Festlegung des Strafmaßes kann der Pilotensprecher gehört werden. Gegen die Verhängung einer Strafe sind dieselben Rechtsmittel wie gegen die Wertung einer Fahrt möglich. Die Strafen und die schriftlichen Gegenmeinungen bzw. die eingelegten Rechtsmittel werden morgens um 0645 loc. am Official Notice Board veröffentlicht.

Als Gründe für eine Bestrafung kommen in Betracht:

- a Verletzung des Regelwerks
- a Falsche Erklärungen in den Wettbewerbs-Dokumenten (insbesondere Fahrtberichten)
- a Erkennbare Absicht des Piloten zur Erlangung eines Vorteils (Unfairnis)
- a Verletzung des Sporting Code

Bei der Bemessung des Strafmaßes soll mindestens der erlangte Wettbewerbsvorteil auf Null korrigiert werden. Je nach Art und Schwere kann die Wettbewerbsleitung noch die folgenden Sanktionen zusätzlich verhängen:

- a Abzug von Distanzbereichen einer Fahrt
- a Aberkennung des Ergebnisses einer Fahrt
- a Startverbot für den laufenden oder den folgenden Wettbewerbstag
- a Ausschluss von der weiteren Teilnahme am laufenden Wettbewerb

Eine etwaige zusätzliche Bestrafung wegen dieser Vergehen durch ein Sportgericht (Disqualifikation und Sperre) bleibt hiervon unberührt.

Alle Bestrafungen erfolgen unabhängig von staatlichen Untersuchungs- oder Strafbehörden.

TEIL III - REGELN (Aufgabe)

- 15.21 Thüringer Wald - Pokal (Wanderpokal).....Summe der Distanzen aus mehreren Weitfahrten
Deutschland - Pokal (Wanderpokal).....Größte Distanz einer Weitfahrt
- 15.21.1 Die Wettbewerber versuchen innerhalb des unter I.7 genannten Zeitraums mehrere Ballonfahrten mit den jeweils größtmöglichen Distanzen durchzuführen.
- 15.21.2 Das Wertungsgebiet umfasst das unter II.1 und II.2 definierte Gebiet. Eine Fahrt mit einer Landung auf einer anderen Insel wird nicht gewertet (auch nicht Teilbereiche).
- 15.21.3 Eine Wettbewerbsfahrt muss von einem offiziellen Startplatz dieses Wettbewerbs beginnen, den der Pilot nach eigenem Ermessen für seine Fahrt wählt.

Ein Anspruch auf ein bestimmtes Startfeld besteht nicht. Der am Startplatz zeitlich nachfolgend eingetroffene Ballon muss mit genügendem Abstand zu den anderen Ballonen aufgerüstet werden.
- 15.21.4 Pro Wettbewerbstag ist nur eine Wettbewerbsfahrt mit jeweils nur einem Startversuch erlaubt, der in Anwesenheit eines Startbeobachters (Observer) am Startplatz erfolgen muss. Als Start gilt der Zeitpunkt des ungefesselten Abhebens des Ballonkorbes vom Boden.
- 15.21.5 Der Startzeitpunkt wird vom Piloten selbst gewählt.
- 15.21.6 Eine gültige Wettbewerbsfahrt darf nur im Zeitraum zwischen SR und SS erfolgen.

Das SR wird täglich vom Wettbewerbsleiter für den Ort Oberhof berechnet und festgelegt.

Das SS wird von ihm bei der allgemein zu erwartenden Fahrdauer für einen angenommenen Landeort nach seiner Einschätzung berechnet und ebenfalls für alle Piloten festgelegt.

Das Heißfüllen des Ballons darf maximal 30 Minuten vor SR beginnen.

Eine Landung nach SS ist nur aus für die Wettbewerbsleitung nachvollziehbaren Sicherheitsgründen erlaubt, wobei die Fahrzeit nach SS keinesfalls gewertet wird.
- 15.21.7 Die Menge des mitgeführten Brenngases und die Wahl der Brenngasbehälter ist unter Einhaltung der Vorschriften des Flughandbuch (Betriebsgrenzen) frei.
- 15.21.8 Zwischenlandungen sind nicht erlaubt und werden als Wettbewerbslandung gewertet.
- 15.21.9 Fahrten werden nur bis FL 200 gewertet. Bei einer längeren Überschreitung dieser Höhe (mindestens 10 Min. an einem Stück) wird die Fahrt für beide Pokale nicht gewertet.
- 15.21.10 Ein gültiges Resultat für den Thüringer Wald - Pokal wird erst bei einer Ballonfahrt von mindestens 100 km Distanz erzielt (vor Abzug gemäß Regel II 19) und gilt für den Deutschland - Pokal entsprechend erst bei einer Ballonfahrt von mindestens 200 km Distanz.

Als zusätzlicher Nachweis der Leistungen soll vom Piloten oder seiner Korb-Crew etwa jede volle Stunde eine am GPS-Empfänger abgelesene Geographische Koordinate mit Höhenangabe im Fahrtbericht vermerkt werden.
- 15.21.11 Für den Thüringer Wald – Pokal werden mindesten zwei, maximal drei Fahrten über 100 km gewertet. Für den Deutschland - Pokal genügt eine Fahrt über 200km.
- 15.21.12 Die erreichten Strecken (Ergebnisse) werden durch die Auswertung der Track-Logs sowie der zusätzlichen Auswertung der Aufzeichnungen der Piloten (Fahrtberichte) errechnet.

Dabei werden durch mathematisch zweidimensionale Berechnungen auf der Kugel die jeweils kürzesten Distanzen zwischen den individuellen Startbezugspunkten (ILP) und den Wettbewerbslandungen (CL) in der Einheit Kilometer auf zwei Stellen hinter dem Komma berechnet. Diese sphärische Distanz-Berechnung erfolgt mit Geografischen Koordinaten und der von der FAI festgelegten Formel zur Berechnung von Großkreis-Distanzen unter Verwendung des dort definierten Erdradius von 6371 km.

- 15.21.13 Sieger des Thüringer Wald - Pokals ist der Pilot, der am Ende des Wettbewerbs die größte Summe der gewerteten Distanzen aus maximal drei Wettbewerbsfahrten erreicht hat.
- Sieger des Deutschland - Pokals ist der Pilot, der am Ende des Wettbewerbs die größte Distanz einer gewerteten Wettbewerbsfahrt im gesamten Wettbewerb erreicht hat.

Hinweis zu: KAPITEL 15 - DIE AUFGABEN

Als Wettbewerbsaufgabe wird nur die vorgenannte Aufgabe 15.21 gestellt.