

## Ausführungs- bestimmungen V2.1



### 1. Allgemeines

Diese Ausführungsbestimmungen ergänzen die Ausschreibung des DAeC vom Februar 2009 für die Deutschen Segelflugmeisterschaften der Offenen und 18m Klasse .

Regelgrundlage ist die Segelflug-Wettbewerbsordnung (SWO) AN5 des DAeC vom 15.4.2009 ([www.daec.de](http://www.daec.de)) mit allen bis zum Eröffnungsbriefing beschlossenen Ergänzungen und Änderungen. Die regelmäßige Abfrage der Homepage <http://www.dsm2009-mengen.de/> und [www.deac.de](http://www.deac.de) wird angeraten.

Ergänzend gelten alle Ausführungen des Sporting Code, Section 3 - Gliding, der IGC. Auch sind Auflagen der DFS, der Genehmigungsbehörden, des RP Tübingen, die des LBA, sowie die des täglichen Briefings für alle Teilnehmer verbindlich.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass jeder Teilnehmer verpflichtet ist, alle gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen für die Teilnahme am Luftverkehr strikt einzuhalten. Alle Piloten verpflichten sich durch ihre Teilnahme zur sportlichen Fairness und zur größtmöglichen gegenseitigen Rücksichtnahme. Der Flugsicherheit (auch die der anderen Teilnehmer) ist unter allen Umständen der höchstmögliche Vorrang einzuräumen.

### 2. Zeitplan

Trainingsmöglichkeit	ab 20.07.09
Anmeldung u. techn. Kontrolle	23. – 25.7.2009 18:00 □
Ablauf der Anmeldefrist	Sa. 25.07.2009 18:00
Offizielle Eröffnungsfeier	So. 26.07.2009 19:00
Eröffnungsbriefing	So. 26.07.2009 09:30 (Sicherheitsbriefing)
Pflichttraining	So. 26.07.2009
Erster Wertungstag	Mo. 27.07.2009
Letzter Wertungstag	Fr. 07.08.2009
Tägliches Briefing	In der Regel 10:00 daran anschließende Startbereitschaft
Abschlussfeier	07.08.2009 (20:00 Abends)
Siegerehrung	Sa. 08.08.2009 11.00

Wenn bis zum 07.08.2009 in einer Klasse keine 4 Wertungstage erreicht wurden, wird am 08.08.2009 für **alle** Klassen ein Wettbewerbstag angesetzt. Die Siegerehrung erfolgt in die-

sem Fall am 9.08.2009 um 11:00. Das Briefing findet täglich um 10:00 statt, soweit nicht durch Lautsprecher und auf der Wettbewerbsfrequenz eine andere Zeit bekannt gegeben wird. Der Startaufbau erfolgt in der Regel in der Zeit zwischen 8:15 und 09:45 (Grid time). Die Anwesenheit an der Eröffnungsfeier, dem Eröffnungsbriefing (Sicherheitsbriefing), dem täglichen Briefing und der Siegerehrung ist für alle Teilnehmer verpflichtend.

### **3. Wettbewerbsleitung und Jury**

Wettbewerbsleiter: Rainer Hog, Rolf Mayer  
Sportleiter: Hans-Peter Mayer  
Jury: Fred Gai (Vorsitz), Jürgen Reuter, Walter Eisele

### **4. Teilnahme**

Der Wettbewerbsleitung sind bei der Anmeldung (Ablauf der Anmeldefrist 25.07.2009 bis 18:00 Uhr) das Vorhandensein und die Gültigkeit der folgenden Unterlagen nachzuweisen:

Zulassung des Segelflugzeuges

Lufttüchtigkeitszeugnis

gültiger Nachprüfschein (Bescheinigung der Lufttüchtigkeit)

Haftpflichtversicherungsnachweis in gesetzlicher Höhe ohne Ausschluss von Wettbewerbsflügen

Genehmigungsurkunde der Luftfunkstelle

Nachprüfschein des Fallschirms und Packnachweis, bzw. des Rettungsgerätes

gültiger Luftfahrerschein und aktuelles Flugbuch zum Nachweis der erforderlichen Startzahlen

gültiges Medical Klasse II (Flugtauglichkeitszeugnis)

Sprechfunkzeugnis

Bordbuch und Flugbuch sind bei jedem Flug mitzuführen. Auch für Bodenfunkstellen muss eine Genehmigung vorliegen.

Die Teilnehmerliste findet sich unter: <http://www.deutsche-segelflug-meisterschaft.de/>

### **5. Segelflugzeug**

Jedes Wettbewerbsflugzeug ist, entsprechend den Bestimmungen der SWO, mit einem gut erkennbaren Wettbewerbskennzeichen zu versehen. Bei einer eventuellen Doppelbelegung der Kennzeichen hat ein beim DAeC registriertes Kennzeichen Vorrang. Das Wettbewerbskennzeichen ist an allen Anhängern, Fahrzeugen, Wohnwagen und Zelten des Teams des jeweiligen Teilnehmers anzubringen.

Aus Gründen der Flugsicherheit sind alle teilnehmenden Flugzeuge mit einem Kollisionswarngerät (FLARM) auszurüsten. Diese können im stealth-/competition mode betreiben werden. Das FLARM ist eingeschaltet und betriebsbereit zu halten.

Zur besseren Erkennbarkeit der Segelflugzeuge im Fluge wird dringend empfohlen, die Flugzeuge mit einer Farbmarkierung an den Flügeln zu versehen.

Instrumente, die Blindflug (z.B. Wendezeiger, u.a.) ermöglichen, sind nach SWO nicht erlaubt und müssen vor der Meisterschaft ausgebaut werden.

## 5.1 Stellplätze und Hänger

In Anlage 1 ist der Lageplan des Flugplatzes Mengen-Hohentengen dargestellt. Darauf ist die Fläche mit ausreichend Platz für das Abstellen von Hängern und aufgebauten Flugzeugen ausgewiesen. Es ist von den Teilnehmern/innen darauf zu achten, dass zwischen den einzelnen Hängern genügend Platz gelassen wird ohne dass der Nachbar behindert wird. Die Hänger sind für die Dauer des Wettbewerbes gegen Verdrehen zu sichern! Aufgebaute Flugzeuge nicht direkt vor den Anhängern sondern entlang der dafür vorgesehenen Linien festmachen. Jeder Teilnehmer ist für seinen Stellplatz selber verantwortlich. Eine Reservierung erfolgt nicht.

## 6. Beurkundung der Wertungsflüge

Die Beurkundung der Wettbewerbsflüge wird gemäß der Ausschreibung des DAeC mit "GNSS-Flight-Recorder" Systemen als Pflichtsystemen durchgeführt. Es dürfen nur Systeme verwendet werden, die eine gültige IGC-Zulassung ([www.fai.org/gliding/gnss/](http://www.fai.org/gliding/gnss/)) besitzen (Zulassung bis zum 30.4.2009). Bei Motorseglern mit betriebsbereitem Triebwerk sind zugelassene Systeme zu verwenden, die den Motorlauf dokumentieren.

Die Logger sind so einzustellen, dass die Flugdaten in „4 Sekunden“-Intervallen (oder kürzer) aufgezeichnet werden. Für die ordnungsgemäße Funktion seines GNSS-Systems ist jeder Pilot selbst verantwortlich. Dies gilt für die korrekte Erfassung der Wendepunkt Koordinaten, wie auch für die Dokumentation des Wertungsfluges insgesamt.

Als Backup-System zur GNSS Dokumentation (Zweitlogger) dürfen ebenfalls nur von der IGC zugelassene Systeme verwendet werden. Die Teilnehmer vermerken auf dem Meldeformular welches System als Erstsysteem verwendet wird.

Den Teilnehmern wird empfohlen, eine gültige Eichkurve für den/die Logger verfügbar zu haben.

Der Zweitlogger kann ebenfalls zur Flugwegdokumentation herangezogen werden.

Das Loggerfile wird vom Teilnehmer auf einen Datenträger (z.B. USB-Stick, Flash-/SD-/CF-Card o.ä.) ausgelesen und bei der Auswertung auf die dafür bereitstehenden PC geladen. In Ausnahmefällen kann das Speichermedium der Wettbewerbsleitung übergeben und von dieser unter Beisein des Piloten ausgelesen werden. Die den Flug dokumentierende Datei muss als „IGC-file“ mit „Security-key“ auf dem Datenträger vorliegen. Alle Originaldateien eines Flugtages sind bis zur vorläufigen Tageswertung (in jedem Falle bis zum Briefing des Folgetages) auf dem Logger verfügbar zu halten.

In besonderen Fällen, nach Absprache, kann auch der Logger abgegeben werden. In diesem Fall hat der Wettbewerbsteilnehmer die geräte- bzw. systemspezifischen Verbindungen und die Software zum Herunterladen des Loggerfiles der Wettbewerbsleitung zur Verfügung zu stellen.

## 7. Wettbewerbsraum und Wendepunkte/-gebiete

Der Wettbewerbsraum ist durch die aktuellen ICAO-Karten 2009 „Stuttgart“, „Frankfurt“, „München“, „Nürnberg“ abgedeckt.

Die Liste der Wendepunkte liegt in verschiedenen Logger-Dateiformaten (Sie kann unter : <http://www.dsm2009-mengen.de/> herunter geladen werden.

## 8. Abflug und Anflugverfahren

### 8.1 Startaufstellung und Start

Der Startaufbau erfolgt generell vor dem 1. Briefing des jeweiligen Wertungstages, falls von der Wettbewerbsleitung nichts anderes bekanntgegeben wird. Vor dem Startaufbau sollen alle Flugzeuge der Offenen Klasse und stichprobenartig der 18m-Klasse gewogen werden.

Die Wettbewerbsleitung gibt beim Eröffnungsbriefing die Startreihenfolge bekannt. Die Teilnehmer bekommen eine Startreihe zugewiesen. Beim Startaufbau wird das Flugzeug auf den ersten freien Platz (im Süden der zugewiesenen Startreihe) gestellt. Die weiteren Flugzeuge der gleichen Startreihe füllen diese auf (von Norden her). Innerhalb der einzelnen Klassen werden für Selbststarter und F-Schlepp getrennte Startreihenfolgen bekannt gegeben.

Ein Durchwechseln nach jedem gültigen Wertungstag innerhalb der einzelnen Startreihen erfolgt nach S-WO. Die für den jeweiligen Wertungstag gültige Startreihenfolge wird rechtzeitig bekannt gegeben. In der Regel bereits am Vorabend des nächsten Wertungstages.

### 8.2 Startdurchführung

Sofern ein Flugzeug zu Startbeginn nicht in der vorgeschriebenen Startreihe steht wird es am Ende des jeweiligen Startfeldes aufgestellt. Ausnahmen kann die Wettbewerbsleitung bei begründeten Verzögerungen bestimmen.

Eigenstartfähige Motorsegler müssen auf Anforderung innerhalb 1 Minute gestartet werden, andernfalls wird dieses Flugzeug am Ende des jeweiligen Startfeldes im F-Schlepp gestartet. Sofern Eigenstarter auf den Eigenstart (Motorausbau/Defekt) verzichten wollen ist dies der Wettbewerbsleitung vor dem 1. Briefing des Wettbewerbstages mitzuteilen.

Auf die höchstzulässigen Abfluggewichte wird hingewiesen!

Die Piloten haben für den Startbetrieb einen Helfer bereitzustellen.

Alle Flugzeuge, die im F-Schlepp gestartet werden haben ein eigenes gekennzeichnetes Schleppseil zur Verfügung zu stellen.

Eine Landung am Platz vor dem Abflug berechtigt den Teilnehmer nach der gerade startenden Klasse zum Wiederstart. Motorsegler und Turbos können in Platznähe in dem im Eröffnungsbriefing bekanntgegebenen Raum einen „Wiederstart im Vorbeiflug (s. WO 9.2.9) durchführen. Dabei ist die Wettbewerbsleitung über Funk vor diesem Verfahren zu informieren. Die max. Steighöhe gemäss 8.3. und der Ausklinkraum ist einzuhalten.

### 8.3 Schlepphöhe und Dokumentation Bereitschaft Motorantrieb

Die Schlepphöhe wie auch die Steighöhe für Eigenstarter beträgt sofern von der Wettbewerbsleitung nichts anderes vorgegeben 600mQFE. Die Bereitschaft der Antriebe (Eigenstarter, die mit F-Schlepp geschleppt wurden und Turbos) müssen vor dem Abflug ausreichend dokumentiert werden. Dies erfolgt in der Regel durch einen kurzen Probelauf des Motors (ca. 1 Minute). Dies hat in einem Höhenband zwischen 400 und 600m über freies Gelände abseits vom Flugplatz und Ortschaften zu erfolgen. Die Piloten/innen sind für die nachvollziehbare Dokumentation der Betriebsbereitschaft ihres Triebwerkes eigenverantwortlich.

### 8.4 GNSS-Abflugverfahren:

Der Abflug erfolgt über eine (gedachte) Abfluglinie mit einer Länge von insgesamt 8 km. In der Mitte der Abfluglinie befindet sich einer der in der Wendepunktliste aufgeführten Abflugpunkte (siehe Wendepunktliste). Erfolgt der Abflug außerhalb der Abfluglinie, so ist der Ab-

flug ungültig. Die Wettbewerbsleitung behält sich vor, die Länge der Abfluglinie während der Meisterschaft zu ändern. Die Öffnungsdauer (Abflugzeitschluss) der Abfluglinie für jede Klasse wird im Briefing bekannt gegeben.

Die Abflugfreigabe erfolgt in der Regel 20 Minuten nach dem Start des letzten regulär gestarteten Segelflugzeuges der jeweiligen Wettbewerbsklasse. Die Abflugfreigabe wird für jede Klasse auf der Wettbewerbsfrequenz in der nachfolgenden Weise angekündigt:

- a) „letztes Flugzeug der ...Klasse im Schlepp 20 Minuten bis zur Abflugfreigabe“
- b) „10 Minuten bis zur Abflugfreigabe der ....Klasse“
- c) „5 Minuten bis zur Freigabe der .....Klasse“
- d) Die Freigabe wird durch Funk bekannt gegeben (gegebenenfalls mit der maximalen Abflughöhe und der maximalen Abfluggeschwindigkeit).

Die Freigabe der Abfluglinie ist durch einen Piloten zu bestätigen. Zwischen Abflugfreigabe und Abflugschluss muss mindestens ein gültiger Abflug nachgewiesen werden.

Für den Abflug kann ein Höhen- und/oder ein Geschwindigkeitslimit festgelegt werden. Eine Überschreitung wird mit einem Punktabzug von einem Punkt pro Höhenmeter und pro km/h geahndet.

Änderungen werden gegebenenfalls im Briefing oder über Funk bekannt gegeben.

Auch beim Abflug sind Wolkenabstand und Luftraumstruktur einzuhalten. Die Abfluglinie ist möglichst rechtwinklig und unterhalb der maximal zulässigen Abflughöhe in Richtung des ersten Wendepunktes/Wendegebietes zu überqueren.

Als Abflugzeit zählt der Zeitpunkt des letzten gültigen Abfluges, sofern der Abflugzeitschluss noch nicht überschritten wurde. Nach Abflugzeitschluss gilt der Abflugzeitschluss als Abflugzeit. Um eine inoffizielle Wertung zu ermöglichen ist die Abflugzeit des Piloten spätestens innerhalb von 30 Minuten nach seinem Abflug mit einer Genauigkeit von +/- 2 Minuten über die Bodenmannschaft an die Wettbewerbsleitung/Auswertung zu geben.

#### 8.5. Wendepunkte/-gebiete

Die vorgegebenen Wendepunkte (bzw. der Einflug in ein Wendegebiet) der jeweiligen Tagesaufgabe werden mittels des GNSS-Systems beurkundet. Die korrekte Umrundung eines Wendepunktes hat gemäß SWO zu erfolgen.

Der Pilot hat selbst sicherzustellen, dass eine korrekte Umrundung erfolgt ist. Gerätespezifische Toleranzen sind vom Piloten zu beachten.

#### 8.6 Zielanflug und Landung

Die Ziellinie liegt generell im Osten des Platzes (Anlage 2), d.h. die Überflugrichtung ist generell 26. Die Landerichtung ist ebenfalls 26 falls von der Wettbewerbsleitung nichts anderes angegeben ist. –beim Überqueren der Ziellinie wird die Zeit genommen die als Basis für die vorläufige Wertung herangezogen wird.

Es wird empfohlen den Überflug mit einer Direktlandung zu verbinden. Die Mindesthöhe für Hochgeschwindigkeitsanflüge wird beim Eröffnungsbriefing angegeben und richtet sich nach den Auflagen der Behörden.

Es können von der Wettbewerbsleitung Boje im Anflug auf die Ziellinie gesetzt werden, die für einen gültigen Wertungsflug zu umrunden sind.

Der Zielanflug ist mind. 10km oder 3 Minuten vor dem eigentlichen Zielüberflug der Wettbewerbsleitung auf der Wettbewerbsfrequenz zu melden. Diese Frequenz bleibt bis zum Ab-

stellen des Flugzeuges am zugewiesenen Abstellplatz gerastet.

Während der Anflüge wird der gesamte Verkehr von der Ziellinie aus koordiniert. Es ist den Anweisungen des Ziellinienpersonals unbedingt Folge zu leisten. Die Helfer sind verpflichtet diesen Anweisungen Folge zu leisten. Jedem Teilnehmer wird angeraten seine Mannschaft mit einer Bodenfunkstelle auszurüsten die während des Wettbewerbtages auf der Wettbewerbsfrequenz zu rasten ist. Der Pilot und seine Mannschaft sorgen dafür, dass die Landeflächen so schnell wie möglich wieder frei gemacht werden.

Die Überflug-, Lande- und Räumungsverfahren werden beim Eröffnungsbriefing besprochen und sind strikt einzuhalten. Zuwiderhandlungen können Strafpunkte, Disqualifikation vom Tag oder der Meisterschaft nach sich ziehen!

## **9. Zusätzliche Flug- und Sicherheitsregeln**

Jede Pilotin/jeder Pilot sollte sich vorab mit den Lufträumen im Wettbewerbsgebiet, insbesondere auch mit den Sektorenregelungen im Luftraum Stuttgart, vertraut machen. Es wird empfohlen die Koordinaten der für den Wettbewerb gültigen Luftraumbeschränkungsgebiete rechtzeitig in die Navigationsgeräte einzugeben.

Die im Briefing bekannt gegebenen Flughöhen- und Gebietsbeschränkungen sind unbedingt einzuhalten. Einflüge in Gebiete mit Flugbeschränkungen sind nicht erlaubt und werden nach SWO geahndet.

In Anlehnung an Artikel 8 SWO (zusätzliche Sicherheitsregeln) ist in dem 25 km-Umkreis des Flugplatzes Linkskreisen zwingend vorgeschrieben. Im übrigen Wettbewerbsgebiet gilt in Anlehnung an Artikel 8.7 SWO, dass in der Thermik die Kreisrichtung geflogen wird, die das erste in diesen Aufwind eingeflogene Segelflugzeug innehat. Fliegen mehrere Segelflugzeuge gleichzeitig in den Aufwind ein, so wird die Kreisrichtung durch das obere Flugzeug bestimmt. Die gleiche Kreisrichtung wird auch dann verlangt, wenn ausreichender vertikaler Abstand zwischen zwei Segelflugzeugen besteht, da ansonsten weitere hinzukommende Segelflugzeuge keine eindeutige Kreisrichtung erkennen könnten. Das Einordnen in den Kreisflug muss von seitlich außen erfolgen.

In einem Umkreis von 25 km um den Flugplatz Mengen-Hohentengen sind alle Teilnehmer verpflichtet auf der Flugsicherheitsfrequenz ständig sende- und empfangsbereit zu sein. Auch auf Strecke, wenn sich andere Segelflugzeuge des Wettbewerbs in räumlicher Nähe aufhalten und insbesondere bei Pulkbildung, ist der Funksprechverkehr auf der festgelegten Wettbewerbsfrequenz, der Sicherheitsfrequenz, durchzuführen.

## **10. Abgabe des Datenträgers**

Um einen Wertungstag zügig auswerten zu können, sind die Piloten verpflichtet, ihre Datenträger bzw. Logger unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von 45 Minuten nach der Landung in Mengen-Hohentengen (EDTM), bei der Wettbewerbsleitung abzugeben. Siehe Punkt 6 dieser Ausführungsbestimmung

## **11. Außenlandungen**

Nach einer Außenlandung muss die Landemeldung schnellstmöglich (in der Regel durch die Mannschaft) an die Wettbewerbsleitung übermittelt werden.

Bei der Landung auf einem Flugplatz genügt die telefonische Durchgabe des Landeflugplatzes und der Landezeit. Bei der Landung auf einem Acker/Feld werden die Koordinaten des Landepunktes im Format GGGMMSS für die geographische Länge, und GGMMSS für die



Fax 07572-711965  
Landemeldungen Telefon 07572-711965  
07272-606898  
Mengen Tower Telefon 07572-711047

### **Postanschrift während der Meisterschaft:**

*Name des Teilnehmers*  
Deutsche Segelflugmeisterschaften 2009  
Flugplatz Mengen/Hohentengen  
88512 Mengen

### **16. Gebühren**

Während der Meisterschaft und der Trainingszeit:

Schleppgebühren 18mKlasse : € 42,00 auf 600 m QFE/Start  
Schleppgebühren Offene Klasse : € 48.00 auf 600 m QFE/Start  
Startgebühren für Eigenstart: : € 6.00

In diesen Gebühren ist die an die Flugplatz Mengen-Hohentengen abzuführende Landegebühr enthalten

Campinggebühr pro Wohnwagen/Zelt und Nacht incl. 2 Personen €14.00  
-für jeder weitere Person € 4.00/Nacht  
-2. Wohnwagen / Zelt incl. 2 Personen € 10.00/Nacht  
-Mannschaftszelt pro Person € 4.00/Nacht

### **17. Personalia**

Wettbewerbsleiter:	Rainer Hog, Rolf Mayer
Sportleiter:	Hans-Peter Mayer
Meteorologe:	Dr. Erland Lorenzen
Finanzen und Abrechnung:	Reinhold Haser, Karl Schindler
Auswertung:	Stefan Knoll, Michael Stolze
Technische Kontrolle	Thomas Thiele, Dietmar Scheulen
Presse:	Gerhard Mayer
Startleiter	Reiner Kipp
Schleppbetrieb:	Peter Knoll
Jury:	Fred Gai, Jürgen Reuter, Walter Eisele

### **18. Beschwerden, Einsprüche und Jury**

Beschwerden und Einsprüche werden nach Punkt 10.3ff der WO gehandhabt. Die Einspruchsgebühr beträgt EUR 200.00

## **19. Haftung und Rechtsweg**

Die Teilnehmerin/der Teilnehmer erklärt mit der Abgabe der Meldung, dass sie/er auf alle Ansprüche, insbesondere Schadensersatzansprüche gegenüber dem Veranstalter und dem Ausrichter sowie deren Organe und Erfüllungsgehilfen verzichtet. Dieser Verzicht gilt unabhängig davon, ob der Teilnehmer sein eigenes oder ein fremdes Flugzeug benutzt.

Dieser Verzicht gilt nicht im Falle einer Haftung für Schäden aus der Verletzung des Lebens, des Körpers oder der Gesundheit des Teilnehmers, die auf einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung des Veranstalters oder Ausrichters oder einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen beruhen. Ebenso wenig gilt der Haftungsausschluss für sonstige Schäden, die auf einer grob fahrlässigen Pflichtverletzung des Veranstalters bzw. des Ausrichters oder auf einer vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Pflichtverletzung eines gesetzlichen Vertreters oder Erfüllungsgehilfen beruhen.

Die Teilnehmerin/der Teilnehmer erklärt ferner für sich und für seine Mannschaft, dass sie/er die Vorschriften der Ausschreibung und Ausführungsbestimmungen in allen Punkten anerkennt. Soweit die Teilnehmerin/der Teilnehmer mit einem in fremden Eigentum stehenden Flugzeug fliegt, erklärt sie/er sich mit der Haftungsbeschränkung für Ansprüche wegen eines Schadens an dem von ihm benutzten Flugzeug einverstanden.

Die Unwirksamkeit eines Teils dieser Erklärung lässt die Wirksamkeit der Erklärung im übrigen Teil unberührt.

Bei Minderjährigen ist die Unterschrift des gesetzlichen Vertreters erforderlich.

Der Gerichtsstand ist Ravensburg

Mengen, im Juli 2009

für die Luftsportgruppe Ravensburg e.V.

Rainer Hog/Rolf Mayer  
*Wettbewerbsleiter*

Hans-Peter Mayer  
*Sportleiter*