

Liebe Freunde,

nach dem Corona-bedingten Totalausfall der F3F-Wettbewerbssaison haben wir uns entschlossen, „den Stier bei den Hörnern“ zu packen und im Oktober eine Offene Internationale deutsche Meisterschaft F3F auf Rügen zu veranstalten. Nicht mehr, aber auch nicht weniger. Mit etwas Glück könnten wir somit wenigstens für einen versöhnlichen und für die nächste Saison hoffnungsvollen Schlussakkord sorgen. Das Ereignis des bedauerlichen Unfalls im letzten Jahr in Taiwan sowie die Corona-Pandemie zwingen uns jedoch dazu, passende Antworten auf diese Fragen zu geben.

Corona-Konzept

Nach den aktuell geltenden Bestimmungen des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern sind dort Sportveranstaltungen mit max. 100 Teilnehmenden im Innen- bzw. 300 im Außenbereich unter Auflagen und mit Genehmigung des Gesundheitsamtes möglich. Die räumlichen und personellen Abläufe bei F3F-Wettbewerben gestatten im Unterschied zu anderen FAI-Klassen eine Anpassung an die Erfordernisse, ohne dass dadurch Ablauf und Spirit des Wettbewerbs negativ beeinflusst werden. Die vorgesehenen Maßnahmen vor Ort werden so gestaltet sein, dass niemand über Gebühr belästigt oder überfordert wird.

Diese Maßnahmen sind nach derzeitigem Stand folgende:

Es gelten zunächst die allgemeingültigen Bestimmungen vor Ort, insbesondere die Maskenpflicht in Restaurants, öffentlichen Verkehrsmitteln und Geschäften, aber auch in geschlossenen Räumen der Wettbewerbsorganisation.

Briefings mit reduzierter Teilnehmerzahl (in der Regel 1 Pilot pro Team) zzgl. der Piloten, die als Einzelstarter ohne Team antreten.

Wegfall des Banketts, bei dem naturgemäß die Abstandsregeln nicht eingehalten werden können, ohne den Charakter der Veranstaltung zu zerstören.

Strukturierung der Startstelle durch Markierung mit Flatterband zur zwanghaften Einhaltung der Abstandsregeln. Aufenthaltsorte der jeweiligen Teams/Einzelpiloten am Hang werden vor Wettbewerbsbeginn danach festgelegt, wie viele Personen aus verschiedenen „Haushalten“ sich jeweils an einem Ort zusammen aufhalten dürfen.

Unbeeinflussbar durch uns bleibt das Risiko der Veränderung des Infektionsgeschehens verbunden mit weiterer Lockerung bzw. Verschärfung der Bestimmungen.

Erweitertes Sicherheitskonzept

In Auswertung des Unfalls in Taiwan kamen wir nicht umhin, unser nunmehr 20jähriges Tun bei F3F-Wettbewerben auf Rügen/Wittow kritisch zu hinterfragen und eine deutliche Reaktion zu zeigen. Natürlich ist ein Unfall wie in Taiwan auch bei Anlegung höchster Sicherheitsmaßstäbe nie ganz auszuschließen. Die sog. „Restrisiken“ kann niemand, in welchem Bereich auch immer, ausschließen. Aber man muss die Risiken minimieren. Und da haben wir vorsichtig formuliert noch „Luft nach oben“.

Gemessen am Gefahrenpotential vor allem in Dranske, Kreptitz und am Goorer Berg hatten wir bisher einfach nur das Glück des Tüchtigen, was wir aber in Zukunft nicht mehr über Gebühr herausfordern wollen. Deshalb haben wir uns nach intensiven Beratungen entschlossen, zusätzlich zu den in unserer Hand liegenden Maßnahmen einen professionellen Sicherheitsdienst einzubeziehen. Ohne eine deutliche Erhöhung der Sicherheit am Wettbewerbsort ist die Übernahme der Verantwortung für einen solchen Wettbewerb durch Organisations- und Wettbewerbsleitung nicht mehr darstellbar. Die Übernahme dieser zusätzlichen Sicherheitsmaßnahmen durch unsere Vereinsmitglieder möchten wir nach

Möglichkeit vermeiden, da für diese die direkte Einbindung ins Wettbewerbsgeschehen der wichtigste Anreiz ist, ihre Freizeit für diesen Zweck nunmehr seit 20 Jahren zur Verfügung zu stellen.

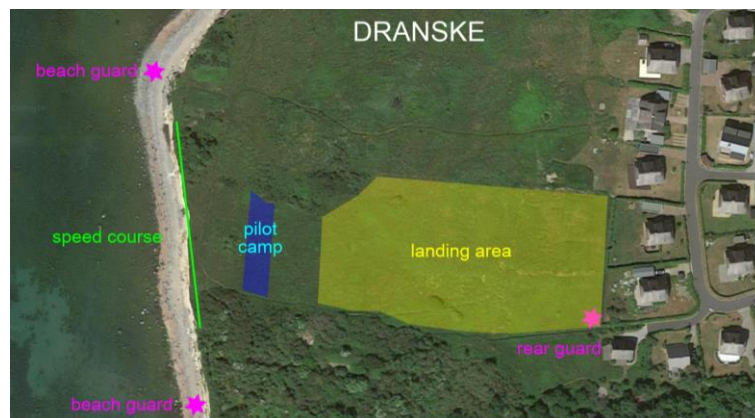
Strukturelle und allgemeine Sicherheitsmaßnahmen

Grundsätzlich gilt, dass der geplante Wettbewerb vom sonst üblichen Termin um den 3. Oktober auf Mitte Oktober verlegt wird, um aus dem „Grundrauschen“ der Nachsaison herauszukommen und den unvermeidlichen touristischen Druck auf die Startstellen zu minimieren. Zwischen der Zeit Anfang Oktober um den Feiertag herum und Mitte Oktober bestehen da spürbare Unterschiede. Man kann das als „strukturelle“ Sicherheitsmaßnahme bezeichnen, die allein durch Wahl des Termins wirksam ist. Es ergehen keinerlei Pressemitteilungen oder sonstige Werbemaßnahmen, um den Besucherdruck so gering wie möglich zu halten. Die Piloten sind zur Landung durch mindestens zwei weitere Helfer zu begleiten. Der Sinn dieser Maßnahme ergibt sich aus der Analyse des Hergangs des Unfalls in Taiwan und bedeutet, dass der Pilot fliegt und das Modell beobachtet, ein Helfer für den sicheren Gang des Piloten sorgt und ein Helfer die Gesamtsituation im Blick behält. Der Aufenthalt wettbewerbsfremder Personen an der Startstelle ist verboten, Familienmitglieder eingeschlossen. Betretungsberechtigt sind ausschließlich Piloten und Mitglieder des Orga-Teams, die entweder durch Startnummern oder in anderer Weise als Helfer gekennzeichnet und dadurch für die Sicherheitskräfte erkennbar sind.

Für die einzelnen Startstellen ergeben sich folgende Maßnahmen:

DRANSKE

Der Strand und die Wiese hinter der Startstelle bis zur angrenzenden Siedlung sind absolut frei von wettbewerbsfremden Personen zu halten. Dazu sind am Strand rechts und links der Startstelle in sicherer Entfernung mit Sicherheitspersonal besetzte Kontrollposten einzurichten. Diese haben die Passanten entweder anzuweisen bzw. zu bitten, den Gefahrenbereich auf extra gekennzeichnete Strecke zu umgehen oder, sollten die Passanten auf einer Passage am Strand bestehen, per Funk mit der Wettbewerbsleitung eine kurze Unterbrechung des Fluggeschehens zu veranlassen. Dazu werden 2 Sicherheitsleute am Strand und einer im Rückraum benötigt. Diese werden ins bestehende Funknetz der Wettbewerbsleitung integriert.



KREPTITZ

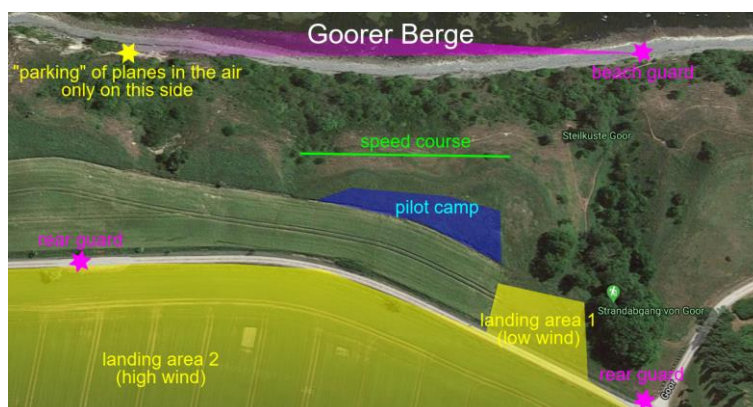
Regelungen analog Dranske, nur ohne Kontrolle des Rückraums, die aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht erforderlich ist. Zusätzlich ist über den Partner „Surflager Ostseewind“ sicherzustellen, dass der Seebereich vor der Startstelle für die Kitesurfer gesperrt wird, da diese sich unglücklicherweise und naturgemäß bei denselben Windstärken und – richtungen an dieser Stelle wohlfühlen. Eine Koordination der beiderseitigen sportlichen Interessen ist aufgrund der Lage des Strandabschnitts ohne wesentliche Einschränkungen des Surfbetriebs möglich. Da im Gegensatz zu Dranske ein Küstenwanderweg, der die Frequenz betreffend nicht komplett reglementiert werden kann, direkt durch die Startstelle führt, ist auch hier ein gruppenweises Durchführen der Passanten bei gleichzeitiger kurzer Unterbrechung des Wettbewerbs vorzunehmen.



GOORER BERG

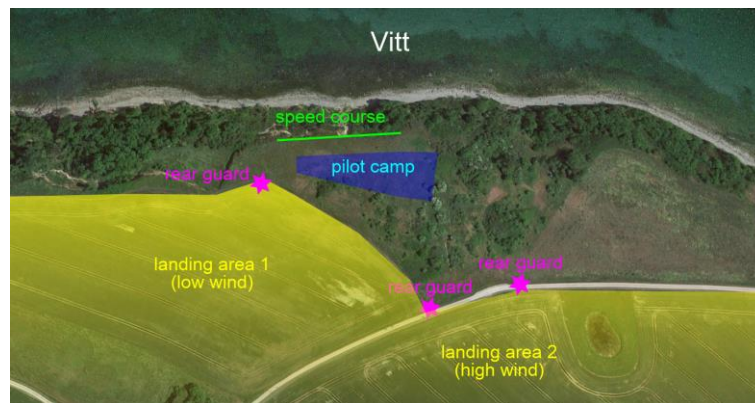
Die besondere Gefahrensituation ergibt sich hier aus der unmittelbaren Nähe der Küstenstraße im Rückraum der Startstelle sowie die geringe Entfernung zur Ferienwohnanlage „Hof Kracht“. Die Küstenstraße wird mit lebhafter Frequenz durch PKW, landwirtschaftliche Maschinen, Radfahrer, Wanderer und sonstigen Anliegerverkehr genutzt. Durch Einrichtung von Kontrollpunkten analog Dranske und Kreptitz ist die Situation beherrschbar. Jedoch ist mit häufigeren kurzzeitigen Unterbrechungen zu rechnen.

Der Aufbau der Strecke wird insofern geändert, als dass das „Parken“ der Modelle vor der Landung aus dem Bereich des Hofes Kracht rechts der Startstelle auf deren linke Seite verlegt wird. Dadurch wird die langjährig geübte Praxis, gleichzeitig mehrere Modelle über der Ferienwohnanlage „abzustellen“, beendet. Das ausgewiesene Landefeld und der Anflugkorridor werden durch Sicherheitspersonal unter Kontrolle gehalten. Der Bereich des schmalen Strandes am Fuße des Hangs sowie der Hohlweg nach unten rechts der Startstelle sind durch eine Person des Sicherheitsdienstes unter Kontrolle zu halten. Das Begängnis ist aufgrund der Tatsache, dass der Strand in diesem Bereich nicht zu Spaziergängen einlädt und auch nicht hindernissfrei durchgängig begehbar ist, äußerst gering.



OSTKÜSTE bei VITT

Die Sicherung des Strandes ist hier nicht erforderlich, da dieser durch die letztjährigen Küstenabbrüche praktisch unpassierbar ist. Da unmittelbar durch die Startstelle weder eine Straße noch ein Weg führen, konzentrieren sich die Sicherungsmaßnahmen vor allem auf den Rückraum. Es ist durch local rules sicherzustellen, dass ausschließlich der vorgeschriebene Landebereich zur Landung genutzt wird. Zusätzlich wird der Abschnitt der Küstenstraße, der sich in diesem Bereich des Rückraums befindet, durch Sicherheitspersonal abgesichert.



WAS NOON (Nordhang bei Glowe)

Aufgrund der isolierten Lage dieser Startstelle sind über die üblichen allgemeinen Sicherheitsmaßnahmen hinaus keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

FAZIT

Die in diesem Dokument dargelegten Sicherheitsmaßnahmen sind die Grundlage dafür, dass sowohl in diesem als auch in den Folgejahren wie gewohnt F3F-Wettbewerbe auf Rügen stattfinden können. Da durch den Einsatz des Sicherheitsdienstes und weiterer technischer Maßnahmen erhöhte Kosten entstehen, werden wir diese detailliert ausweisen, um dadurch für größtmögliche Transparenz zu sorgen. Da in diesem Jahr der Wegfall des Banketts als Bestandteil des coronabedingten Hygienekonzepts finanzielle Spielräume eröffnet, können wir die Startgebühr im bisher gewohnten Bereich halten. Etwaige Defizite werden wir in diesem Jahr durch Sponsoring ausgleichen können. Für die Folgejahre ist das dann jeweils neu zu entscheiden. Am Ende entscheidet ihr als Piloten mit eurer Teilnahme auch unter den veränderten Bedingungen darüber, ob F3F-Wettbewerbe auf Rügen für den Veranstalter überhaupt noch finanziell darstellbar und damit möglich bleiben. Das ist leider auch ein Teil der Wahrheit.