

ÖSTERREICHISCHER AERO-CLUB

Sektion Motorflug inkl. Ultraleicht, Helikopter und Amateurbau

1040 Wien, Prinz Eugen-Straße 12

Tel.: +43 / 1 / 505 10 28 - 74 / Fax: +43 / 1 / 505 79 23

fallmann.gabriela@aeroclub.at / www.aeroclub.at



ZVR Zahl: 770691831

Ausschreibung

zum

1st Air Navigation Race

vom

6. bis 8. Juli 2018

am Flugplatz

Ried/Kirchheim - LOLK

Organisation

Veranstaltungsleitung	Manfred KUNSCHITZ
Sportliche Leitung/Streckenplanung	Manfred KUNSCHITZ
Jury	Paul SZAMEITAT
Sportkommissar	Manfred KUNSCHITZ
Scoring	Manfred KUNSCHITZ Philipp RIEDEL Sebastian RIEDEL

Wettbewerbsprogramm

Freitag, 6. Juli 2018

Nachmittag Eintreffen der Teilnehmer am Flugplatz Ried/Kirchheim
17:00 Begrüßung der Teilnehmer und
Ausführliche Einführung in den Wettbewerb
anschließend Abendessen am Flugplatz
und Transfer zu den Quartieren (selbst zu organisieren)

Samstag, 7. Juli 2018

10:00 Briefing
10:20 Beginn Flugvorbereitung für die erste Paarung (Vorrunde)
11:05 Start der ersten Paarung
14:00 Mittagspause
15:27 Beginn Flugvorbereitung für die erste Paarung (¼ Finale)
17:00 Auswertung der Flüge
17:15 Bekanntgabe der bisherigen Ergebnisse
17:45 Ende der Einspruchsfrist
18:00 Abendessen am Flugplatz
anschließend Transfer zu den Quartieren (Selbstorganisation)

Sonntag, 8. Juli 2018

10:00 Briefing
10:20 Beginn Flugvorbereitung für die erste Paarung (Platzierungsflüge & ½ Finale)
11:05 Start der ersten Paarung
12:31 Mittagspause
12:46 Beginn Flugvorbereitung für die Finalflüge
13:31 Start der Finalflüge
14:07 Letzte Landung
14:30 Bekanntgabe der Endergebnisse
15:00 Ende der Einspruchsfrist und Siegerehrung
anschließend Heimflug der Teilnehmer

Beispielpläne am Ende der Ausschreibung – Änderungen aus organisatorischen bzw. Wettergründen vorbehalten!

Allgemeines

Der Wettbewerb wird gemäß den Bestimmungen des „AIR NAVIGATION RACE REGLEMENT (v00, 21 JUN 2018)“ ausgetragen, das am Ende der Ausschreibungsunterlagen zu finden ist.

Es werden NAVIGATIONSFLÜGE gem. 1.3. a) durchgeführt, jedoch keine ZIELLANDUNGEN gem. 1.3. b).

Als Wettbewerbskarte wird eine Straßenkarte im Maßstab 1:200.000 verwendet. Die Karte wird mit den Wettbewerbsunterlagen jeder Besatzung zur Verfügung gestellt. Jede Besatzung hat darüber hinaus die letztgültige ICAO-Karte von Österreich an Bord mitzuführen.

Die Teilnehmeranzahl ist grundsätzlich auf 16 beschränkt, kann aber bei Bedarf erhöht werden. Die Teilnahmeberechtigung wird nach dem Eingang der Nennblätter bestimmt.

Zur Teilnahme sind „UL/A“, „TMG“ und „SEP < 2 to MTOM“ zugelassen.

Die Wettbewerbsgeschwindigkeit ist einheitlich **80 kt Ground Speed**.

Laut Anti-Doping-Bundesgesetz idgF können während der Dauer des Wettbewerbes Dopingkontrollen durchgeführt werden. Erscheint ein geloster Teilnehmer nicht zum vorgegebenen Zeitpunkt vor der Kontrollkommission, wird dies als positives Ergebnis gewertet und löst die dafür vorgesehenen Sanktionen aus.

Kosten und Nennung

Nenngeld wird keines eingehoben; die Teilnahme ist kostenlos.

Landegebühren lt. Veröffentlichung auf www.sfc-ried.at

bis 800 kg MTOW	8 €
bis 1.100 kg MTOW	10 €
bis 1.500 kg MTOW	12 €
bis 2.000 kg MTOM	16 €

Jede Crew ist für die Begleichung der anfallenden Gebühren selbst verantwortlich.

Betankung auf eigene Kosten am Flugplatz Ried/Kirchheim; MOGAS und AVGAS 100LL ist verfügbar.

Verpflegung steht für alle Teilnehmer auf eigene Kosten im Flugplatzrestaurant zur Verfügung.

Transport ist zu/von den Unterkünften auf eigene Kosten zu organisieren.

Unterkunft in der Region ist eigenständig zu buchen und zu begleichen. Hier eine Auswahl an bekannten Unterkünften:

Ferienpension WIMMER info@ferienpension.at	Kirchheim (Entfernung ca. 1km) Tel. 07755 / 6404, Mobil 0676 / 945 31 16
Frühstückspension WENGER wengerhome@gmx.at	Kirchheim (Entfernung ca. 1km) Tel. 07755 / 6717
Landgasthof STRANZINGER info@landgasthof-stranzinger.com	Mettmach (Entfernung ca. 5km) Tel. 07755 / 7252, Mobil 0664 / 922 49 16
Wirt`z Wimpling wirt.wimpling@direkt.at	Mettmach, Nösting 5 (Entfernung ca. 5km) Tel. 07755 / 5055
Gasthof KOBLEDER office@seminar-kobleder.at	Mettmach, Grossweiffendorf 22 (Entfernung ca. 6km) Tel. 07755 / 7001, 7002, 7003
Hotel ZILLNER hotel@zillners-einkehr.at	Altheim, Stadtplatz 13 (Entfernung ca. 10km) Tel: 07723 / 422 69 0
Hotel KAISERHOF office@derkaiserhof.at	Ried, Marktplatz 5 Tel. 07752 / 824 88 0

Nennungen sind mittels beiliegendem Formular zu richten an:

kunschitz.manfred@aeroclub.at oder per Fax an [01 / 505 79 23](tel:+4375057923)

Nennungsschluss ist Mittwoch, 4. Juli 2018

NENNUNG zum 1st Air Navigation Race
von 6. Bis 8. Juli 2018 am Flugplatz Ried/Kirchheim

	1. Pilot	2. Pilot
Name		
E-Mail		
Telefon		
Verein oder Aeroclub		
Sportlizenz Nr.		
LFZ Type		Speed [kt] 80
Kennzeichen		Farbe

Achtung: Quartier- bzw. Transport ist durch die Besatzung selbst zu organisieren!

Der Pilot erklärt verbindlich für sich und im Namen seiner Besatzung, dass

- er für die ordnungsgemäße Abstellung der Luftfahrzeuge und deren sichere Verankerung selbst sorgen wird,
- der Veranstalter nicht für Schäden an Personen oder Gegenständen, die Teilnehmer erleiden oder anderen zufügen haftet,
- er eine, für das Führen des von ihm verwendeten Luftfahrzeuges gesetzlich erforderliche, gültige Lizenz besitzt,
- für das von ihm gesteuerte Flugzeug eine gemäß den gesetzlichen Bestimmungen gültige Haftpflichtversicherung besteht,
- er und seine Besatzung das Reglement kennen und einhalten werden,
- die Entscheidung über das ausreichende Vorhandensein der für den Flug gesetzlich erforderlichen Sichtflug-Wetterminima, sowohl vor dem Start als auch während des gesamten Wettbewerbsfluges, alleine dem für das jeweilige Luftfahrzeug verantwortlichen Piloten obliegt,
- die Kenntnisnahme, dass Verstöße gegen die Luftverkehrsregeln, insbesondere gegen die Sicherheit und/oder vorgegebene Verfahren, zu Disqualifikation und Ausschluss aus dem Wettbewerb führen können,
- auf die Anrufung ordentlicher Gerichte gegen die Entscheidungen und / oder Strafen der Sportkommissare, der Jury, des ÖAeC oder der FAI verzichtet wird,
- im Rahmen des Bewerbes entstehende Foto- und Videoaufnahmen veröffentlicht werden dürfen,
- er sich mit der Verarbeitung der dem Österreichischen Aero-Club bekannt gegebenen Daten, sowie die Weitergabe an BSO und die FAI und die Veröffentlichung von Teilnehmer- und Ergebnislisten einverstanden erklärt.

Ort, Datum	Unterschrift
---------------	--------------

	Crew	Kennz.	Besatzung	Verein
1	FRA / FRI	OE-ANR	da Fritz & da Franz	FSC Racing
2	HAN / SEP	OE-7654		
3	ROM / REM	D-MANR		
4	HUB / LOR	OE-9123		
5	CHR / ALB	D-KANR		
6	MAN / ISA	OE-___		
7	JOH / JUL	OE-___		
8	OTT / BLA	OE-___		
9	TON / COR	OE-___		
10	REB / ANG	OE-___		
11	LUC / KRI	OE-___		
12	JES / JAM	OE-___		
13	JOH / JAC	OE-___		
14	ROB / ALE	OE-___		
15	PHI / SEB	OE-___		
16	MIC / WAL	OE-___		

Jede CREW fliegt 4x etwa 30',
also ca. 2:00 airborne time.

Die Plätze 1 - 4 fliegen
1x zusätzlich etwa 30'.

TURNIERVERLAUF

1st Air Navigation Race

VORRUNDE

V.1.	Crew 1 Crew 2	FRA / FRI HAN / SEP	OE-ANR OE-7654	A B	V.5.	Crew 9 Crew 10	TON / COR REB / ANG	OE-____ OE-____	A B	V.9.	Crew 2 Crew 1	HAN / SEP FRA / FRI	OE-7654 OE-ANR	A B	V.13.	Crew 10 Crew 9	REB / ANG TON / COR	OE-____ OE-____	A B
V.2.	Crew 3 Crew 4	ROM / REM HUB / LOR	D-MANR OE-9123	A B	V.6.	Crew 11 Crew 12	LUC / KRI JES / JAM	OE-____ OE-____	A B	V.10.	Crew 4 Crew 3	HUB / LOR ROM / REM	OE-9123 D-MANR	A B	V.14.	Crew 12 Crew 11	JES / JAM LUC / KRI	OE-____ OE-____	A B
V.3.	Crew 5 Crew 6	CHR / ALB MAN / ISA	D-KANR OE-____	A B	V.7.	Crew 13 Crew 14	JOH / JAC ROB / ALE	OE-____ OE-____	A B	V.11.	Crew 6 Crew 5	MAN / ISA CHR / ALB	OE-____ D-KANR	A B	V.15.	Crew 14 Crew 13	ROB / ALE JOH / JAC	OE-____ OE-____	A B
V.4.	Crew 7 Crew 8	JOH / JUL OTT / BLA	OE-____ OE-____	A B	V.8.	Crew 15 Crew 16	PHI / SEB MIC / WAL	OE-____ OE-____	A B	V.12.	Crew 8 Crew 7	OTT / BLA JOH / JUL	OE-____ OE-____	A B	V.16.	Crew 16 Crew 15	MIC / WAL PHI / SEB	OE-____ OE-____	A B

1/4 FINALE

Die Reihung von Platz 1 bis 16 errechnet sich aus der Fehlersumme der Vorrundenflüge

4.1.	Platz 1 Platz 5	A B	4.3.	Platz 3 Platz 7	A B	4.5.	Platz 9 Platz 13	A B	4.7.	Platz 11 Platz 15	A B
4.2.	Platz 2 Platz 6	B A	4.4.	Platz 4 Platz 8	B A	4.6.	Platz 10 Platz 14	B A	4.8.	Platz 12 Platz 16	B A

1/2 FINALE

Die Sieger der 4 Viertelfinalpaarungen steigen

UM DIE PLÄTZE 5 - 12

Die Verlierer der 4 Viertelfinalpaarungen fliegen "um die Plätze 5 bis 12., gegen die Plätze 9 bis 12 aus der Punktesumme der bisherigen 3 Flüge

UM DIE PLÄTZE 13 - 16

Die sich aus der bisherigen Punktesumme ergebenden Plätze 13 bis 16 fliegen nochmals

2.1.	4.1. 4.3.	B A	2.3.	4.1. Platz 9	B A	2.5.	4.3. Platz 11	B A	2.7.	Platz 13 Platz 15	B A
2.2.	4.2. 4.4.	A B	2.4.	4.2. Platz 10	A B	2.6.	4.4. Platz 12	A B	2.8.	Platz 14 Platz 16	A B

FINALI

1 + 2	2.1. 2.2.	A B	3 + 4	2.1. 2.2.	A B
-------	--------------	--------	-------	--------------	--------

Die Sieger der 2 Halbfinalpaarungen steigen ins Finale um Platz 1 und 2 auf

Die Verlierer 2 Halbfinalpaarungen fliegen um die Plätze 3 und 4

Die Reihung der Plätze 5 bis 16 ergibt sich aufgrund der Summe der Fehlerpunkte aus den bisherigen 4 Flügen!

Korridorbreite: V.x. = 0,5 nm / 4.x. = 0,4 nm / 2.x. = 0,3 nm / 1.x. = 0,2 nm

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.

9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16.

STARTLISTE

1st Air Navigation Race

1		17:00	Begrüßung und ausführliche Einführung in den Wettbewerb					
		anschließend	Abendessen am Flugplatz					
			00:05	00:30	00:45	00:07	00:12	00:12
		BRFG	PLAN	ACFT	T/O	SP	FP	LDG
T A G 2	V.1.	10:00	10:20	10:50	11:05	11:12	11:24	11:36
	V.2.		10:25	10:55	11:10	11:17	11:29	11:41
	V.3.		10:30	11:00	11:15	11:22	11:34	11:46
	V.4.		10:35	11:05	11:20	11:27	11:39	11:51
	V.5.		10:40	11:10	11:25	11:32	11:44	11:56
	V.6.		10:45	11:15	11:30	11:37	11:49	12:01
	V.7.		10:50	11:20	11:35	11:42	11:54	12:06
	V.8.		10:55	11:25	11:40	11:47	11:59	12:11
	V.9.		12:06	12:36	12:51	12:58	13:10	13:22
	V.10.		12:11	12:41	12:56	13:03	13:15	13:27
	V.11.		12:16	12:46	13:01	13:08	13:20	13:32
	V.12.		12:21	12:51	13:06	13:13	13:25	13:37
	V.13.		12:26	12:56	13:11	13:18	13:30	13:42
	V.14.		12:31	13:01	13:16	13:23	13:35	13:47
	V.15.		12:36	13:06	13:21	13:28	13:40	13:52
	V.16.		12:41	13:11	13:26	13:33	13:45	13:57
		01:30 Pause						
			15:27	15:57	16:12	16:19	16:31	16:43
			15:32	16:02	16:17	16:24	16:36	16:48
			15:37	16:07	16:22	16:29	16:41	16:53
			15:42	16:12	16:27	16:34	16:46	16:58
		17:22						
T A G 3	4.5.	10:00	10:20	10:50	11:05	11:12	11:24	11:36
	4.6.		10:25	10:55	11:10	11:17	11:29	11:41
	4.7.		10:30	11:00	11:15	11:22	11:34	11:46
	4.8.		10:35	11:05	11:20	11:27	11:39	11:51
	2.1.		10:40	11:10	11:25	11:32	11:44	11:56
	2.2.		10:45	11:15	11:30	11:37	11:49	12:01
	2.3.		10:50	11:20	11:35	11:42	11:54	12:06
	2.4.		10:55	11:25	11:40	11:47	11:59	12:11
	2.5.		11:00	11:30	11:45	11:52	12:04	12:16
	2.6.		11:05	11:35	11:50	11:57	12:09	12:21
	2.7.		11:10	11:40	11:55	12:02	12:14	12:26
	2.8.		11:15	11:45	12:00	12:07	12:19	12:31
			00:15 Pause					
			12:46	13:16	13:31	13:38	13:50	14:02
			12:51	13:21	13:36	13:43	13:55	14:07

**Ergänzung zur MOTORFLUG WETTBEWERBSORDNUNG
des Österreichischen Aero-Club idgF**

**AIR NAVIGATION RACE - REGLEMENT
v00, 21 JUN 2018**

1. Ziel und Zweck

- 1.1. Das Air Navigation Race (ANR) ist eine sportliche Veranstaltung im Sinne von Artikel 3.1.2 des Code Sportif der Fédération Aéronautique Internationale (FAI) / Section 1.
- 1.2. Der Wettbewerb wird von einem Pilot/Navigator-Team (= Crew) auf einmotorigen Flugzeugen < 2 to MTOM. Das ANR bezweckt die Verbesserung der grundlegenden fliegerischen Fähigkeiten. Die Crew soll die Handhabung des Flugzeuges und die Navigation unter Sichtflugbedingungen mit Basis-Hilfsmitteln unabhängig vom Gebrauch von nicht fest im Luftfahrzeug installierten Hilfsmitteln durchführen und verbessern und somit die Flugsicherheit erhöhen.
- 1.3. Der Wettkampf besteht aus zwei Teilen:
 - a) Air Navigation Race
 - b) Landungen
- 1.4. Das Air Navigation Race fördert und vertieft folgende Fähigkeiten:
 - Abflug einer genauen vorgegebenen Route unter Einhaltung eines gegebenen Zeitrahmens, Sollkurses (Flug-Korridor), Flughöhen und Fluggeschwindigkeit über Grund
 - Sicheres und genaues Landen auch unter erschwerten Bedingungen (simulierte Notlandung) auf kurzen und schmalen Pisten mit simulierten Hindernissen im Anflug.
- 1.5. Grundidee:
 - Motivation für Pilot/Navigator und Kollegen an einem Wettbewerb teilzunehmen
 - Rennatmosphäre inkl. GPS-Übertragung auf Grossleinwand
 - Qualifikation mit folgenden Achtel-, Viertel-, Halbfinal- und Finalflügen
 - Die Besten kämpfen gegen die Besten
 - Mediale Beachtung erlaubt Sponsoring-Möglichkeiten
 - Einfache Regeln, einfacher Einstieg auch für junge Piloten
 - Keine Solo-Flüge; Pilot/Navigator-Team aus Sicherheitsgründen obligatorisch
 - Flugzeuge werden nicht geteilt.
- 1.6. Aus den teilnehmenden Crews setzt sich in Folge die ANR-Nationalmannschaft für die Teilnahme an internationalen Wettbewerben zusammen.

2. Allgemeine Bestimmungen, Grundlagen

- 2.1. Der ÖAeC, als Mitglied der FAI und der BSO, ist der Sportfachverband für den gesamten Flugsports in Österreich, dem die Durchführung von ANR Wettbewerben obliegt.
- 2.2. Das ANR wird gemäß dem, zum Zeitpunkt der Ausschreibung/Einladung gültigen Reglement ausgetragen. In Ergänzung finden die anwendbaren Bestimmungen der MWO, Ausgabe 25.4.2018 ([Link zum Dokument](#)) Anwendung.
- 2.3. Das ANR soll jährlich durchgeführt werden.
- 2.4. Ort und Datum des ANR werden von der Sektion Motorflug im ÖAeC im Einvernehmen mit dem örtlichen Gastgeber sowie dem Veranstaltungsleiter bestimmt.

2.5. Ein ANR soll möglichst vor den im selben Jahr auszutragenden Europa- oder Weltmeisterschaften im Air Navigation Race durchgeführt werden.

3. Organisation

3.1. Der Veranstaltungsleiter hat sich über Erfahrung im Air Navigation Race sowie in der Organisation eines solchen Wettbewerbes auszuweisen.

3.2. Der Veranstaltungsleiter bestimmt seine Sportkommissare und Helfer, wie auch ein Jurymitglied. Ressortchefs. Zusammen bilden sie die Wettbewerbsleitung. Der Veranstaltungsleiter fällt alle erstinstanzlichen Entscheide. Die Mitglieder der Wettbewerbsleitung haben dabei beratende Funktion.

3.3. Der Veranstaltungsleiter bestimmt auch ein Jurymitglied.

3.4. Das Jurymitglied und die Zusammensetzung der Wettbewerbsleitung ist allen Teilnehmern vor Beginn des Wettbewerbes bekannt zu geben. Das Jurymitglied darf nicht gleichzeitig Mitglied der Wettbewerbsleitung sein.

3.5. Die Jury greift in der Regel nicht direkt in den Wettkampf ein. Ansprechpartner für die Jury ist der Veranstaltungsleiter. Die Jury überwacht und kontrolliert den gesamten Wettkampf und schafft sich damit die Voraussetzung, allfällige Proteste kompetent und speditiv behandeln zu können.

4. Durchführung

4.1. Voraussetzungen

4.1.1. Einführung

4.1.1.1. Der Wettkampf wird von einem Pilot/Navigator-Team ausgetragen (= Wettkämpfer). Soloflüge sind aus Sicherheitsgründen (Luftraumüberwachung) nicht erlaubt.

4.1.1.2. Zugelassen sind alle einmotorigen Flugzeuge bis zu einem MTOM von 2 to. Die Wettbewerbsflugzeuge müssen zugelassen und lufttüchtig sein und innerhalb der Grenzen des Flugzeughandbuches betrieben werden. Während des gesamten ANR darf nur das gemeldete Flugzeug verwendet werden. Muss ein Flugzeug aus technischen Gründen gewechselt werden, muss dies sofort dem Veranstaltungsleiter gemeldet werden, welcher auf Antrag der Crew entscheidet.

4.1.1.3. Die minimale Endurance der Flugzeuge darf nicht unter 2 Stunden liegen.

4.1.1.4. Doppelbenützungen von Flugzeugen sind nicht erlaubt.

4.1.1.5. Eine Unterteilung in Flugzeugkategorien erfolgt nicht.

4.1.1.6. Der Wettkampf besteht aus zwei Teilen:

- 1) Navigationswettbewerb mit Vorrundenflügen und Finalflügen ($\frac{1}{8}$ Final, $\frac{1}{4}$ Final, $\frac{1}{2}$ Final)
- 2) Landewettbewerb mit 2 Landungen

4.1.1.7. Für den Navigationswettbewerb können bis zu 4 Start-Gates geplant werden. Der Veranstaltungsleiter bestimmt die Anzahl der Start-Gates.

4.1.2. Gebrauch von GPS-Loggern und GSM/GPS-Transmittern

4.1.2.1. Der Gebrauch von GPS-Logger und GSM/GPS-Transmittern ist obligatorisch. Es dürfen nur von der FAI/GAC zugelassene GPS-Logger und GSM/GPS-Transmitter verwendet werden (die Anforderungen sind im Sporting Code, Section 2, Annex 4 dokumentiert).

- 4.1.2.2. Eigene GPS-Logger oder GSM/GPS-Transmitter, die den oben genannten Vorgaben genüge leisten, dürfen ebenfalls benutzt werden. Falls GPS-Logger und GSM/GPS-Transmitter vom Veranstalter, für die Dauer des Wettbewerbes, zur Verfügung gestellt werden, liegt die Verantwortung für die Bedienung bei der Crew. Vor jedem Flug müssen die Wettkämpfer sicherstellen, dass allfällige gespeicherte alte Daten gelöscht sind.
- 4.1.2.3. Die Wettbewerbsleitung verwendet die aufgezeichneten Daten (entweder als Ausdruck auf Papier oder als Darstellung auf dem Bildschirm) um Überflugszeiten, Verletzungen der Flugregeln oder Verletzungen von gegebenen Instruktionen auszuwerten.
- 4.1.2.4. Die Referenzzeit (Master-Clock) muss mit der GPS-Zeit synchronisiert sein. Diese offizielle Wettkampf-Zeit muss im Eingangsbereich zum Vorbereitungsraum auf einer Uhr mit Digitalanzeige eingesehen werden können. Sämtliche Zeitangaben für die Teilnehmer beziehen sich auf Ortszeit (Local Time).
- 4.1.3. Allgemeine Durchführung
- 4.1.3.1. Zu Beginn des Wettbewerbes erhält jede Crew anlässlich eines Briefings sämtliche Informationen, die für die allgemeine Durchführung des ANR notwendig sind. Im Bedarfsfall werden weitere Briefings durchgeführt. Alle offiziellen Briefings sind für sämtliche Wettkämpfer obligatorisch. Diesen Informationen und sämtlichen nachfolgenden Weisungen der Wettbewerbsleitung ist Folge zu leisten.
- 4.1.3.2. Alle zusätzlichen offiziellen Bekanntmachungen, wie allfällige Programmänderungen, Weisungen etc., werden an einer zentral gelegenen INFO-Stelle schriftlich angeschlagen. Diese INFO-Stelle wird den Teilnehmern im Briefing bekannt gemacht.
- 4.1.3.3. Diese INFO-Stelle kann auch in elektronischer Form, z.B. als INFO-Stelle im Internet, ausgebildet sein. Allen Wettkämpfern muss in diesem Falle in geeigneter Form bekannt gemacht werden wo (verfügbare zugelassene Computer) und wie (Homepage inkl. möglichem Login) diese INFO-Seite erreichbar ist. Jeder Wettkämpfer hat diese INFO-Stelle / INFO-Seite periodisch zu konsultieren. Konsequenzen bei Nichtbefolgung der obigen Anweisungen hat der Wettkämpfer selber zu tragen und kann niemals Bestandteil eines Protestes oder Rekurses sein.
- 4.1.3.4. Die Startreihenfolge beim Landewettbewerb, die Gruppeneinteilung bei den verschiedenen Navigationsflügen und die Zuteilung der Start-Gates (Tracks) werden vom Veranstaltungsleiter bestimmt.
- 4.1.3.5. Die Konkurrenzleitung entscheidet über die Durchführung des Navigationswettbewerbes und des Landewettbewerbes bis spätestens 30 Minuten vor dem publizierten Beginn der jeweiligen Prüfung. Zwingen irgendwelche Gründe zur Änderung der Startreihenfolge oder zu anderen Maßnahmen, kann dies spätestens 30 Minuten vor dem Start der ersten Crew zur jeweiligen Prüfung, durch die Jury bestimmt werden.
- 4.2. Navigationswettbewerb
- 4.2.1. Flugplanung
- 4.2.1.1. Die Crew darf den Vorbereitungsraum zur zugeteilten Zeit betreten und erhält ein Kuvert mit folgendem Inhalt:
- 1) zwei Wettkampfkarten
 - 2) Flugauftrag / Instruktionen
 - 3) Karte mit Abflug- und Anflugverfahren
 - 4) Detailkarten des Start- und Zielpunktes
- 4.2.1.2. Die Crew berechnet den Flugplan für das zugeteilte Start-Gate und den zugehörigen Track.
- 4.2.1.3. Der lokale Wind (Windrichtung und Stärke) über dem Startflugplatz wird bekannt gegeben.

4.2.1.4. Für die Flugplanberechnung und die Vorbereitung der Karte stehen maximal 30 Minuten zur Verfügung. Ab dem Zeitpunkt des geplanten Verlassens des Vorbereitungsraumes stehen der Crew 15 Minuten zur Verfügung um zum Flugzeug zu gelangen, das Flugzeug vorzubereiten und zur Startposition zu rollen.

4.2.1.5. Während des ganzen Navigationswettbewerbs ist es verboten, im Flugzeug oder bei der Vorbereitung, irgendwelche Kommunikationsgeräte (Mobiltelefon, Handfunkgerät, PDA, Laptop, Scanner etc.) oder nicht fest im Luftfahrzeug eingebaute Navigationsgeräte (GPS, PDA) mit sich zu führen. Missachtung führt zur sofortigen Disqualifikation.

Ausnahmen:

- GPS-Logger und GSM/GPS-Transmitter (gemäß 4.1.2.)
- Oben aufgelistete Kommunikations- und Navigationsgeräte, sofern sie vor Beginn des Wettbewerbes von der Wettbewerbsleitung versiegelt wurden. Nach Abschluss des Navigationswettbewerbes muss das Siegel zur Kontrolle vorgewiesen werden können.

4.2.2. Navigationswettbewerbe

4.2.2.1. Zeitkontrollen gibt es beim Start (Take-off gate), beim Überflug des Startpunktes und beim Überflug des Zielpunktes. Der Startpunkt muss auf dem korrekten Sollkurs des ersten Teilstückes überflogen werden. Kreisen mit Überflug des Startpunktes ist nicht erlaubt. Start- und Zielpunkt müssen sowohl auf der Karte als auch am Boden klar identifizierbar sein. Die empfohlene Flughöhe beträgt 1.000 FT AGL. Die Wettbewerbsleitung kann aus Sicherheitsgründen eine andere Flughöhe vorschreiben. Die minimale Flughöhe beträgt jedoch jedenfalls 500 FT AGL, respektive das gesetzlich vorgeschriebene Minimum. Die Flughöhe kann kontrolliert und bewertet werden.

4.2.2.2. Die Distanz jedes Navigationswettbewerbes beträgt minimal 15 NM, maximal jedoch 25 NM. Die Differenz zwischen den vier Routen darf nicht mehr als +/- 2% betragen.

4.2.2.3. Die Wettbewerbsleitung schreibt die Fluggeschwindigkeit vor. Im Normalfall müssen die Flugzeuge mit 80 KT GS geflogen werden können, unabhängig von den Windbedingungen.

4.2.2.4. Die Detailkarten des Start- und Zielpunktes zeigen die genaue Position des Start- und Zielpunktes. Diese Karten haben einen ungefähren Maßstab von 1:50.000.

4.2.2.5. Der Abflug vom Flugplatz zum Startpunkt und der Rückflug nach dem Zielpunkt müssen über die vorgeschriebenen Routen erfolgen.

4.2.2.6. Die Flugkorridore müssen von den Crews eingehalten werden. Die Korridorbreite wird von der Konkurrenzleitung festgelegt.

4.2.2.7. 2 NM (+1/-0.5NM) vor der Ziellinie befindet sich eine NB-Linie (no back track line). Nach dem Überflug dieser NB-Linie bis zum Passieren des Zielpunktes / der Ziellinie sind keine Abweichungen von mehr als 90 Grad zum Sollkurs dieses letzten Teilstückes erlaubt. Strafpunkte für eine Abweichung vom Sollkurs, nach dem Überflug der NB-Linie, um mehr als 90 Grad werden erst vergeben, wenn das Flight-Log diese Abweichung während mehr als 5 Sekunden ausweist.

4.2.2.8. Beim Start- und Zielpunkt gibt es eine „extended gate line“, die sich 0.3 NM rechts und links des Start-, resp. Zielpunktes erstreckt. Start- und Zielpunkt müssen vom Wettkämpfer innerhalb dieses definierten „Gate“ passiert werden. Das Passieren ausserhalb des „Gate“ wird als „not timed“ gewertet. Der Überflug dieser „extended gate line“ beim Startpunkt in der entgegengesetzten Richtung ist nicht gestattet und ergibt Strafpunkte für Kreisen. Die Zeit über dem Startpunkt wird zu dem Zeitpunkt gewertet, zu welchem die „extended gate line“ des Startpunktes, in Richtung des Sollkurses, zum ersten Mal überflogen wird.

- 4.2.2.9. Für den Wettkampf werden nur Karten mit guten topografischen Informationen verwendet. Die möglichen Maßstäbe sind 1:100.000, 1:200.000, 1:250.000 oder 1:300.000. Für den Notfall ist zusätzlich zu den Wettbewerbskarten eine unmarkierte ICAO-Karte (Maßstab 1:500.000) mitzuführen.
- 4.2.2.10. Im Flugzeug muss jegliche nicht zugelassene Ausrüstung, GPS, Autopilot etc. (she. 4.2.1.5.) versiegelt werden. Diese Ausrüstung darf nur im Notfall benutzt werden. Aufgebrochene Versiegelungen können zur Disqualifikation führen. Die Crew ist für die Versiegelung verantwortlich. Die Versiegelung kann von der Wettbewerbsleitung überprüft werden. Material zum Versiegeln der Ausrüstung wird von der Konkurrenzleitung zur Verfügung gestellt.
- 4.2.2.11. Die jeweiligen Durchgänge des Navigationswettbewerbes werden nur gestartet, wenn die Gewähr besteht, im Wettbewerbsgebiet die durchschnittliche Flugsicht 5 km beträgt, höchstens kurzfristig auf bis zu 1.500 m fällt, sowie die gesetzlichen Mindestflughöhen eingehalten werden können.
- 4.2.2.12. Mit den Crews wird unmittelbar nach dem jeweiligen Navigationsflug ein kurzes Debriefing durchgeführt und dabei die Daten des GPS-Loggers in den vorgesehenen Computer ausgelesen.
- 4.3. Landewettbewerb
- 4.3.1. Für die Landungen können Links- oder Rechtsplatzrunden zur Anwendung kommen. Zwischen den beiden Landungstypen darf sowohl Landerichtung als auch der Drehsinn der Platzrunde geändert werden. Die Platzrundenhöhe beträgt mindestens 1.000 FT AGL und höchstens 1.200 FT AGL. Die Wettbewerbsleitung kann für die Landung mit Motorhilfe (LANDUNG 1) die minimale Platzrundenhöhe auf 500 FT AGL reduzieren, sofern die lokalen Gegebenheiten dies erlauben.
- 4.3.1.1. LANDUNG 1: HINDERNISLANDUNG (oder NORMALE LANDUNG)
Die Crew landet über ein markiertes Hindernis, das 2 Meter hoch ist und sich 50 Meter vor der Null-Linie befindet. (Im Falle einer normalen Landung ohne Hindernis wird der Landungstyp von der Wettbewerbsleitung vorgegeben). Während Anflug und Landung ist der Crew der Gebrauch von Leistung, Landeklappen bzw. Störklappen freigestellt. Vor dem Überfliegen des Hindernisses darf kein Teil des Flugzeuges tiefer als das Hindernis beobachtet werden (Unterfliegen). Das Hindernis darf nicht berührt werden. Manipulationen an anderen aerodynamischen Hilfen sind nach dem Eindrehen auf den Endanflug (Final) nicht mehr erlaubt, das heißt: Der Gebrauch von anderen aerodynamischen Hilfen ist zwar erlaubt, die gewünschte Position muss aber vor dem Eindrehen auf den Endanflug eingestellt sein und darf bis nach der Landung nicht mehr verändert werden.
- 4.3.1.2. LANDUNG 2: SIMULIERTE NOTLANDUNG
Im Downwind, querab der Null-Linie, hat die Crew auf der vorgeschriebenen Flughöhe die Leistung vollständig in den Leerlauf zu reduzieren. Nachher darf keine Leistung mehr gesetzt werden. Während Anflug und Landung ist der Gebrauch von Landeklappen bzw. Störklappen freigestellt. Manipulationen an anderen aerodynamischen Hilfen sind nach dem Eindrehen auf den Endanflug (Final) nicht mehr erlaubt, das heißt: Der Gebrauch von anderen aerodynamischen Hilfen ist zwar erlaubt, die gewünschte Position muss aber vor dem Eindrehen auf den Endanflug eingestellt sein und darf bis nach der Landung nicht mehr verändert werden.
- 4.3.2. Die Landungen werden als eigener Wettbewerbssteil durchgeführt, damit Jury und Helfer zur Verfügung stehen. Der Veranstaltungsleiter entscheidet in welcher Form die beiden Landungen durchgeführt werden:
➤ Als Einzellandungen mit „Fullstop“, oder
➤ Als nacheinander folgende Landungen mit „Touch and Go“.
Die entsprechende Reihenfolge der Landungen wird am Briefing bekannt gegeben.
- 4.3.3. Die Landungen sollen so nah wie möglich bei der Null-Linie erfolgen. Die Abmessungen und Markierungen des Landefeldes sind in der MOTORFLUG WEETBEWERBSORDNUNG ersichtlich. Der

Veranstaltungsleiter entscheidet über die Art des verwendeten Ziellandefeldes. Das markierte Landefeld darf seitlich nicht verlassen werden.

- 4.3.4. Bei Bugradflugzeugen hat die Bodenberührung mit beiden Rädern des Hauptfahrwerkes gleichzeitig zu erfolgen, außer wenn Seitenwindbedingungen bestehen und das entsprechende Zeichen gezeigt wird. In beiden Fällen muss aber das Bugrad noch in der Luft sein. Spornradflugzeuge müssen so gelandet werden, dass das Spornrad tiefer als die Horizontallinie liegt und beide Räder des Hauptfahrwerkes den Boden gleichzeitig berühren. Gleichzeitig bedeutet: max. Distanz zwischen dem Aufsetzen des ersten und des zweiten Rades des Hauptfahrwerkes = 5 Meter. In diesem Fall wird der Aufsetzpunkt des ersten Rades gewertet. Beträgt die Distanz mehr als 5 Meter wird der Aufsetzpunkt desjenigen Rades gewertet, welcher die höhere Strafpunktzahl ergibt.
- 4.3.5. Als Aufsetzpunkt auf oder nach der Null-Linie wird gemessen, wenn beide Räder des Hauptfahrwerkes den Boden nach allen „Bounces“ endgültig berühren. Im Fall von „Bounces“, unabhängig ob vor, auf oder nach der Null-Linie, zählt derjenige Aufsetzpunkt, welcher die größte Anzahl Strafpunkte ergibt.
- 4.3.6. Als „Bounce“ gilt eine Landung, bei welcher eines oder beide Räder des Hauptfahrwerkes nach dem Touchieren des Bodens höher als der Durchmesser eines Rades des Hauptfahrwerkes oder weiter als 15 Meter springt/springen. Ein „Bounce“ in ein 5-Meter-Feld wird folgendermaßen gerechnet: Box-Meter minus 4 Meter, minus gemessene Distanz des vorangehenden „Abspringens“.
- 4.3.7. Als Aufsetzpunkt für Landungen vor der Null-Linie wird die erste Bodenberührung mit irgendeinem Teil des Flugzeuges gemessen. Bei Spornradflugzeugen wird im Fall einer sauberen Dreipunktlandung (das zuerst aufgesetzte Spornrad rollt für max. 5 Meter bis zum Aufsetzen des Hauptfahrwerkes) der Aufsetzpunkt des Hauptfahrwerkes gemessen.
- 4.3.8. Seitenwindbedingungen bestehen, wenn die bei der Null-Linie vorherrschende Seitenwindkomponente mehr als 8 Knoten beträgt. Die Rückenwindkomponente soll 5 Knoten nicht übersteigen. Die Entscheidungskompetenz, ob Seitenwindbedingungen bestehen, liegt beim Juror. Der Juror veranlasst, dass das Signal für Seitenwindbedingungen 30 Meter vor der Null-Linie gezeigt wird. Das Signal soll dem Wettkämpfer spätestens 300 Meter vor der Null-Linie gezeigt werden und darf für diese Crew nicht mehr widerrufen werden. Bestehen erklärte Seitenwindbedingungen, darf mit dem Wind zugekehrten Rad des Hauptfahrwerkes zuerst gelandet werden, ohne dass das zweite Rad den Boden gleichzeitig berühren muss.
- 4.3.9. Beim Aufsetzen muss die Leistung vollständig in den Leerlauf reduziert sein. Nur im Falle, dass das Flugzeug im Landefeld vollständig stehen bleibt, darf (nach dem Stillstand) die Leistung soweit erhöht werden, dass das Flugzeug aus dem Landefeld rollen kann. Sobald das Ende des Landefeldes überrollt ist, soll die Piste so früh wie möglich verlassen werden. Auch im Falle eines Touch and Go darf im Landefeld noch keine Leistung gesetzt werden.
- 4.3.10. Als „Abnormale Landung“ gilt bei beiden Landungstypen, wenn:
- a) bei Bugradflugzeugen das Bugrad beim Aufsetzen nicht in der Luft ist,
 - b) bei Spornradflugzeugen das Spornrad beim Aufsetzen nicht unter der Horizontallinie liegt,
 - c) bei der ersten Bodenberührung (es bestehen keine Seitenwindbedingungen) ein Rad des Hauptfahrwerkes noch höher als ein Raddurchmesser in der Luft ist,
 - d) bei Seitenwindbedingungen das dem Wind zugekehrte Rad des Hauptfahrwerkes höher als ein Raddurchmesser in der Luft ist,
 - e) irgend ein Teil des Flugzeuges, welcher nicht zum Fahrwerk gehört, den Boden berührt (gilt sowohl für den Start als auch für die Landung),
 - f) die Landeklappen innerhalb des Landefeldes eingefahren werden,
 - g) mit blockierten/gebremsten Rädern gelandet wird,
 - h) eines oder beide Räder des Hauptfahrwerkes den Boden nochmals verlassen, während das Bugfahrwerk bereits am Boden ist.

Zu den Strafpunkten für „Abnormale Landung“, welche kumulierbar sind, werden die Punkte des Aufsetzpunktes sowie allfällige andere, zusätzliche Strafpunkte addiert.

- 4.3.11. Kann das Flugzeug nicht, oder nicht innerhalb des Landefeldes, gelandet werden gibt es Strafpunkte.
- 4.3.12. Wird ein Start, ein Anflug oder eine Landung durch die Wettbewerbsleitung als gefährlich eingestuft, wird der Landewettbewerb unterbrochen bis die Jury eine Entscheidung getroffen hat.
- 4.3.13. Wird eine Crew durch äußere Umstände, auf welche sie keinen Einfluss hat, an der korrekten und ungestörten Durchführung einer Landung gehindert, so kann die Wettbewerbsleitung auf Antrag eine Wiederholung der Landung zulassen. Der Antrag ist unmittelbar nach erfolgter Landung bei der Wettbewerbsleitung einzubringen.

4.4. Allgemeine Regeln

- 4.4.1. Die Wettbewerbsleitung kann anordnen, dass die Radverkleidungen des Hauptfahrwerkes entfernt werden müssen. Dies ist den Crews mit der Ausschreibung bekannt zu geben. Die Demontage ist Sache der Crews. Die Wettbewerbsleitung kann anordnen, dass alle Räder beidseitig mit einem gut sichtbaren weißen Strich zu versehen sind. Dies ist den Crews mit der Ausschreibung bekannt zu geben. Die Markierung ist Sache der Crews. Die Landungen können mit Video aufgezeichnet werden. Die Aufnahmen stehen nur der Jury zur Verfügung, um im Bedarfsfall die Landungen nachträglich nochmals zu Beurteilen. Irgendwelche temporären oder permanenten Abänderungen am Fahrwerk, an den Rädern, an der Federung etc., die nicht vom Hersteller explizit vorgesehen und entsprechend zertifiziert sind, sind verboten und können zur Disqualifikation führen.
- 4.4.2. Wenn es der Crew nicht möglich ist das Flugzeug anzulassen oder aus anderen Gründen nicht wie vorgesehen zum Navigationsflug zu starten, hat sie dies über Funk der Wettbewerbsleitung mitzuteilen. Die Crew bleibt im Flugzeug sitzen und spricht mit niemandem, bis sie von einer offiziellen Person weitere Instruktionen erhält.
- 4.4.3. Sofern der Wettbewerb nicht wie geplant durchgeführt werden kann entscheidet die Wettbewerbsleitung über die weitere Vorgehensweise. Der Landewettbewerb beinhaltet mindestens eine Landung.

4.5. Wertungen, Titel

- 4.5.1. Der Wettkampf wird von Pilot/Navigator-Teams bestritten. Die nachstehenden Titel werden den Teams verliehen.

- 4.5.2. Es werden Titel in folgenden Kategorien vergeben:

- Air Navigation Race
- Landing
- TOP Air Navigation Race (Navigation und Landung)

Zusätzliche Spezialpreise können durch die PFA ausgeschrieben und verliehen werden.

- 4.5.2.1. Der Titel „Air Navigation Race – Meister“ geht an die Crew, die im Finale am wenigsten Strafpunkte erzielt. Falls zwei oder mehr Crews die gleiche Anzahl Strafpunkte haben:
 - a) die Crew, die im Finale am wenigsten Strafpunkte bei den Überflugszeiten erzielt.
 - b) die Crew, die im Finale am wenigsten Strafpunkte beim Einhalten der Flugkorridore erzielt.
- 4.5.2.2. Der Titel „Landemeister“ geht an die Crew, die bei den Landungen die wenigsten Strafpunkte erzielt. Falls zwei oder mehr Crews die gleiche Anzahl Strafpunkte haben:
 - a) die Crew, die bei der SIMULIERTEN NOTLANDUNG am wenigsten Strafpunkte erzielt.
 - b) die Crew, die bei der HINDERNISLANDUNG (NORMALE LANDUNG) am wenigsten Strafpunkte erzielt.
- 4.5.2.3. Der Titel „TOP Air Navigation Race-Meister“ geht an die Crew, die zusammengezählt aus ihrem besten Durchgang des Air Navigation Race und aus den Landungen am wenigsten Strafpunkte erzielt. Falls zwei oder mehr Crews die gleiche Anzahl Strafpunkte haben:

- a) die Crew, die im Air Navigation Race am wenigsten Strafpunkte erzielt.
- b) die Crew, die bei den Landungen am wenigsten Strafpunkte erzielt.

4.5.2.4. Sollte weiterhin Punktgleichheit bestehen werden Mehrfachsieger erklärt.

4.6. Ausschluss, Disqualifikation

4.6.1. Ausgeschlossen oder disqualifiziert werden kann, wer:

- sich in irgendeiner Weise unsportlich verhält (sowohl am Boden, als auch in der Luft),
- durch gefährliche Flugmanöver andere oder sich selbst gefährdet,
- sein oder ein anderes Flugzeug fahrlässig und wesentlich beschädigt,
- sich irgendwelcher Verstöße gegen das Luftfahrtrecht schuldig macht,
- sich über Vorschriften und Bestimmungen des Reglements hinwegsetzt,
- sich nicht an die Weisungen der Wettbewerbsleitung oder der Jury hält,
- mit Personen kommuniziert, die nicht der Jury oder der Wettbewerbsleitung angehören. Dies ab dem Betreten des Vorbereitungsraumes bis zum abgeschlossenen Debriefing des jeweiligen Air Navigation Race – Fluges,
- während dem gesamten Wettbewerb (ausgenommen Landewettbewerb) irgendwelche Kommunikations- oder Navigationsgeräte (she. 4.2.1.5.) mit sich führt, oder die zugelassenen Geräte zu manipulieren versucht,
- als gesperrt deklarierte Teile des Wettbewerbsgeländes ohne Bewilligung betritt,
- gegen andere Teilnehmer protestiert,
- für den Landewettbewerb irgendwelche Abänderungen am Fahrwerk, an den Rädern, an der Federung etc. vornimmt, die nicht vom Hersteller explizit vorgesehen und entsprechend zertifiziert sind (she. 4.4.1.),
- in oder über dem vorbereiteten Ziellandefeld am Tag der ANR-SM Landungen oder Anflüge durchführt. Ausnahme: eine einzige Ankunftslandung pro Flugzeug.

4.6.2. Ausschlüsse und Disqualifikationen liegen in der Kompetenz des Veranstaltungsleiters. Sie müssen dem betroffenen Wettkämpfer so schnell wie praktisch möglich mitgeteilt werden. Sie haben erstinstanzlichen Charakter und können mittels Protest an die Jury weiter gezogen werden.

4.7. Strafpunkte-Tabelle

4.7.1. Air Navigation Race	Punkte	Maximum
1) Flugplanberechnung:		
• verspätetes Verlassen des Vorbereitungsraumes (> 30 Minuten)	100	100
2) Startzeit (Take-off gate):		
• gegebener Time-Slot + 60 Sekunden	0	
• Take-off gate vor oder nach dem gegebenen Time-Slot	200	200
3) Passieren einer Zeitkontrolle, pro Ereignis:		
• Limit + oder – 1 Sekunde	0	
• pro zusätzliche Sekunde	3	200
• Ausserhalb des Gates („not timed“)	200	
4) Unterschreiten der vorgesehenen Minimumflughöhe, pro Ereignis:	500	
5) Andere Abweichungen, pro Ereignis:		
• Abweichung vom Sollkurs um mehr als 90 Grad oder Circling beim Passieren des Startpunktes („extended gate line“)	200	400
• Abweichung vom Sollkurs um mehr als 90 Grad oder Circling nach Überflug der NB-Linie	200	400
• Nichteinhalten der vorgeschriebenen An- und Abflugrouten oder Verfahren	200	400
6) Einflug in „Sperrzonen“ (Fliegen ausserhalb des erlaubten Korridors), pro Ereignis:		
• 0 – 5 Sekunden	0	
• pro zusätzliche Sekunde	3	300

4.7.2. Landungen	LDG 1	LDG 2
1) Maximum pro Landung	400	200
2) Keine Landung oder Landung ausserhalb des Landefeldes	200	150
3) „Abnormale Landung“ (Ziff. 4.2.10)	150	150
4) Seitliches Verlassen des Landefeldes	200	150
5) Leistung im Landefeld	50	50
6) Unerlaubter Gebrauch von Leistung (im Anflug)		200
7) Berühren, Zerstören oder Unterfliegen des Hindernisses	400	
8) Unerlaubte Verwendung weiterer aerodynamischer Hilfen	200	200
9) Strafpunkte entsprechend den Landedistanzen	gem. MWO	gem. MWO

5. Teilnahmebedingungen

5.1. Alle Teilnehmer müssen eine aufrechte Mitgliedschaft im Österreichischen Aero-Club haben – die Gültigkeit wird vom Veranstalter geprüft. Über Einladung können auch Mitglieder anderer nationaler Aeroclubs teilnehmen wenn sie über eine gültige FAI Sporting Licence verfügen.

5.2. Teilnehmende Crews dürfen nicht der Wettbewerbsleitung oder Jury angehören.

5.3. Alle Piloten haben auf Verlang die nachstehenden Ausweise und Dokumente der Wettbewerbsleitung vorzuweisen:

- österr. Sportlizenz oder FAI Sporting Licence
- Zahlungsnachweis des Nenngeldes
- gültige Pilotenlizenz für das verwendete Luftfahrzeug
- gültiges Medical
- Flugbuch
- Bordpapiere des verwendeten Luftfahrzeuges

Diese Ausweise und Dokumente müssen für die Durchführungstage des ANR gültig und nachgetragen sein.

5.4. Navigatoren müssen keine besonderen Anforderungen erfüllen. Übernimmt der Navigator jedoch in irgendeiner Phase des Wettbewerbes die Funktion des Piloten, hat er sowohl die gesetzlichen Bedingungen, als auch die Bedingungen gemäß 5.4. und 5.7. und 5.8. zu erfüllen.

5.5. Das maximale Teilnehmerfeld kann je nach Zeitdauer des Wettbewerbes bis zu 160 Crews betragen. Der Veranstaltungsleiter kann aufgrund lokaler Einschränkungen die maximale Anzahl an Crews beschränken. Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt. Die Mitglieder der ANR-Nationalmannschaft haben feste Startplätze.

5.6. Das minimale Teilnehmerfeld für die Durchführung des ANR beträgt 8 Crews.

6. Anmeldung

6.1. Die Anmeldung hat bis spätestens zum Zeitpunkt, der auf der Ausschreibung aufgeführt ist, mittels Anmeldeformular zu erfolgen. Die Akzeptanz unvollständig ausgefüllter oder nach der Anmeldefrist eintreffender Anmeldungen obliegt dem Veranstaltungsleiter.

6.2. Das Nenngeld ist spätestens bis zum Beginn des Wettbewerbes zu entrichten. Das Startgeld wird nur zurückerstattet, wenn der Wettbewerb vor Beginn abgesagt werden muss. Teilnehmer die kurzfristig flugtauglich werden, können das Nenngeld gegen Vorlage eines gültigen Arzzeugnisses zurückverlangen.

7. Einsprüche und Proteste

- 7.1. Die individuellen Resultate werden so schnell wie möglich publiziert. Die Resultate werden mit dem Vermerk „provisorisch und vorbehaltlich von Protesten“ versehen.
- 7.2. Bei Unklarheiten kann die Crew innerhalb 30 Minuten nach dem Debriefing bei der Wettbewerbsleitung schriftlich begründeten Einspruch erheben. Kann die Unklarheit anlässlich einer Einsichtnahme nicht geklärt werden und sieht sich die Crew zu einem offiziellen Protest veranlasst, so hat sie diesen am Schluss der Einsichtnahme beim Veranstaltungsleiter anzumelden und ab diesem Zeitpunkt innerhalb 30 Minuten beim Wettbewerbsleiter (z.Hd. der Jury) persönlich und schriftlich einzureichen. Gegen allfällige, nach Einspruch und Einsichtnahme korrigierte individuelle Resultate, kann kein Protest mehr eingelegt werden. Auch kann nicht nochmals Einspruch/Einsichtnahme verlangt werden.
- 7.3. Gleichzeitig mit der Eingabe eines Protestes ist die Protestgebühr gem. MWO zu bezahlen, welche nur dann rückerstattet wird, wenn dem Protest von der Jury stattgegeben wird.
- 7.4. Die Video-Aufzeichnung der Landungen kann von dem Juror beigezogen werden, um die Resultate der Landungen zu überprüfen, bevor die Landungen abschließend bewertet werden. Die Aufnahmen können von der Jury auch bei der Behandlung allfälliger Proteste konsultiert werden.
- 7.5. Die Ergebnisliste mit der vollständigen Auswertung des jeweiligen Air Navigation Race – Laufes darf frühestens nach Behandlung allfälliger Einsprüche veröffentlicht werden.
- 7.6. Proteste gegen andere Teilnehmer sind nicht erlaubt.
- 7.7. Die Jury muss während des ganzen Wettbewerbes anwesend sein, um allfällige Proteste behandeln zu können.
- 7.8. Proteste gegen den Entscheid der Jury sind innerhalb 10 Tagen, beginnend mit dem Tag der Veröffentlichung der Ergebnisse, im Generalsekretariat des ÖAeC z.Hd. ONF MOTORFLUG schriftlich einzureichen. Gleichzeitig ist die vom ÖAeC festgelegte Protestgebühr an den ÖAeC einzuzahlen. Dem Protest ist die Quittung beizulegen. Der einbezahlte Betrag wird nur rückerstattet, wenn dem Protest stattgegeben gutgeheißen wird.
- 7.9. Proteste werden strikt nach folgenden Reglementen behandelt:
 - MWO des ÖAeC
 - FAI Sporting Code

8. Gültigkeit der Titel

- 8.1. Die Titel werden ausschließlich an Crews vergeben, welche über gültige Sportlizenzen des ÖAeC verfügen.

9. Haftungen, Versicherungen

- 9.1. Für die Einhaltung aller gesetzlichen Vorschriften sind die Crews während des gesamten ANR vollumfänglich selbst verantwortlich.
- 9.2. Der ÖAeC und die veranstaltenden Organisationen übernehmen keinerlei Verantwortung und keine Haftpflicht für Schäden irgendwelcher Art, welche den Teilnehmern oder Drittpersonen aus der Durchführung des ANR erwachsen.

10. Ausschreibung, Einladung

- 10.1. Die Ausschreibung hat so früh als möglich zu erfolgen und über die üblichen Kommunikationskanäle an alle Mitgliedsvereine der Sektion Motorflug sowie Crews der vergangenen ANR Wettbewerbe verteilt werden.

10.2. Mit der Ausschreibung kann bei Bedarf auch ein Ausweichdatum festgelegt werden.

11. Schlussbestimmungen

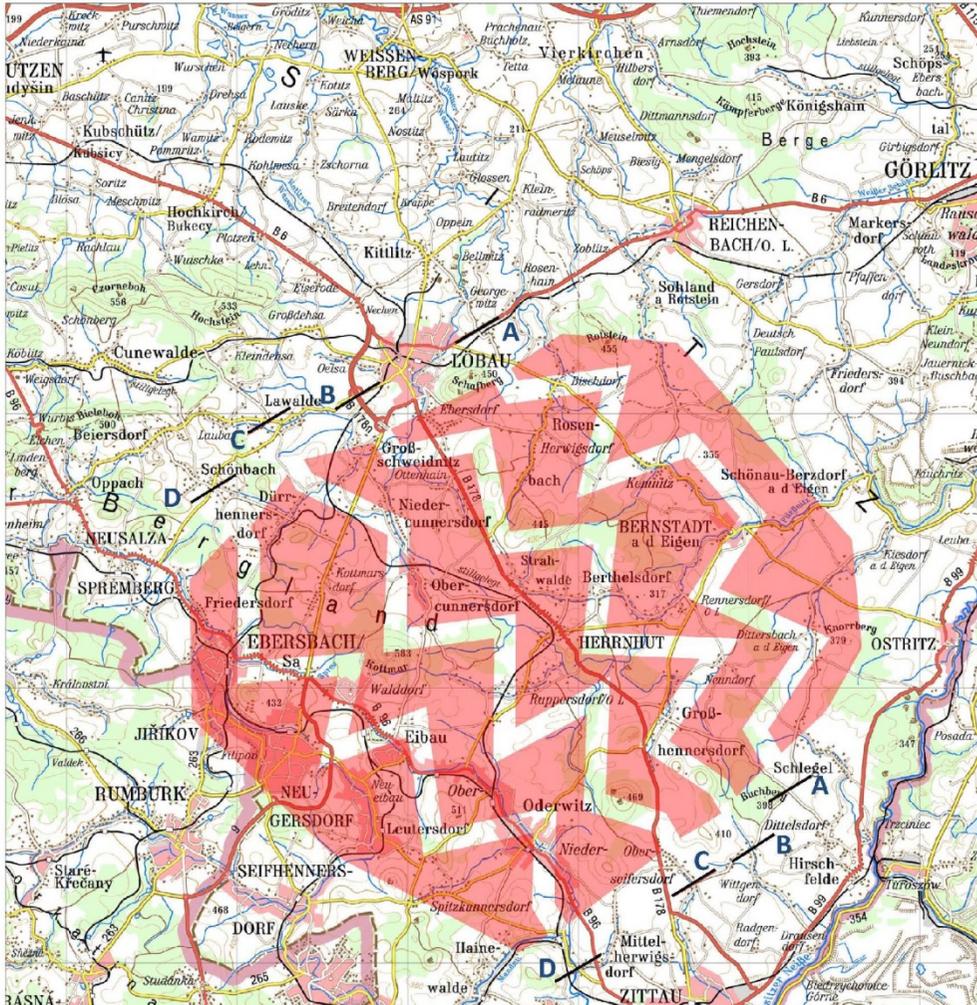
11.1. Dieses Reglement wurde durch den Generalsekretär des ÖAeC auf Basis des „WETTKAMPFREGLEMENT FÜR DIE AIR NAVIGATION RACE-SCHWEIZERMEISTERSCHAFT AUSGABE 2017, der PFA Switzerland“ erstellt.

11.2. Die Version v00, 21 JUN 2018 ist gültig ab dem 22. Juni 2018

Competition: 2013 ANR Bautzen

Parcour: 1 Trainingsparcours

Corridor width = 0.4 NM
 SP to FP length = 16 NM
 SP to FP time @ 80 kts = 12 min
 Scale: 1:200'000



Comp. Nr:	Track:			
	Dist.	TT	EET	ETO
T/O				
SP				
TP0				
TP1				
TP2				
TP3				
TP4				
TP5				
TP6				
TP7				
TP8				
TP9				
FP				
Σ				

ANHANG 2