



Österreichischer Aero-Club

**Ausschreibung
für den Motorflug**

10 Schlösser Rallye

08. Juni 2024

am

Spitzerberg (LOAS)

Das **Flugsportzentrum Spitzerberg (FSZ)** veranstaltet mit Unterstützung durch den **Österreichischen Aero-Club** und den **Landesverbänden Wien und NÖ** eine „**10 Schlösser Rallye**“ und ladet dazu alle Pilotinnen und Piloten sowie deren Angehörige und Freunde recht herzlich ein.

Organisation: Flugsportzentrum Spitzerberg
Veranstaltungsleitung/ Streckenplanung/
Auswertung: Edmund Schlapschy
Sportkommissare: *werden noch benannt*

Programm

Samstag, 08. Juni 2024

09:30	Begrüßung und Briefing beider Gruppen (im Lehrsaal)
11:00	Beginn Flugplanung 1. Gruppe
12:15	Start 1. Gruppe
	bei doppelter Verwendung eines Flugzeuges:
13:00	Beginn Flugplanung 2. Gruppe
14:15	Start 2. Gruppe
bei einer Gruppe:	
ab 14:30	Ausgabe der individuellen Ergebnisse
ab 15:00	Aushang der Ergebnisse
bei zwei Gruppen:	
ab 16:30	Ausgabe der individuellen Ergebnisse
ab 17:00	Aushang der Ergebnisse

Siegerehrung

Änderungen aus organisatorischen oder Wettergründen vorbehalten!

Die im Nachfolgenden gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen.

Allgemeines

Der Bewerb wird nach Sichtflugregeln (VFR) geflogen. Die Entscheidung über das ausreichende Vorhandensein der für den Flug gesetzlich erforderlichen Wetterminima, sowohl vor dem Start als auch während des gesamten Fluges, obliegt alleine dem für das jeweilige Luftfahrzeug verantwortlichen Piloten.

Zur Teilnahme zugelassen sind einmotorige Flächenflugzeuge (auch Motorsegler und UL) mit einem Höchstabfluggewicht von maximal 2.000 kg. Die Flugzeuge können doppelt verwendet werden (1. und 2. Gruppe).

Die Flugzeuge können von einem Piloten allein oder zusammen mit einem Navigator, welcher keine Fluglizenz haben muss, geflogen werden. Dafür gibt es keine Fehlerpunktaufschläge.

Die Wettbewerbsgeschwindigkeit beträgt min. 60 kts und ist nach oben um jeweils 5 kts gestuft.

Der Veranstalter haftet nicht für Schäden an Personen oder Gegenständen, die Teilnehmer erleiden oder anderen zufügen.

Für die ordnungsgemäße Abstellung der Luftfahrzeuge und deren sichere Verankerung haben die verantwortlichen Piloten selbst zu sorgen.

Eine Landkarte im Maßstab 1:200.000 wird verwendet. Die Karte wird in einfacher/doppelter Ausfertigung jedem Piloten/Team zur Verfügung gestellt. Jeder Pilot/Team hat darüber hinaus die letztgültige ICAO-Karte von Österreich an Bord mitzuführen.

Für die Flugplanung/-vorbereitung sollten ein Navigationsrechner (manuell oder elektronisch) sowie Klebeband, eine Schere und wasserfeste feine Filzstifte von den Teilnehmern mitgebracht werden; eine digitale (Stopp-)Uhr wäre von Vorteil.

Der Bewerb besteht aus der **Flugplanung**, dem **Navigationsflug** und einer **Ziellandung** und wird nach den im Folgenden angeführten **Regeln** ausgetragen.

Flugplanung

Die Startreihenfolge ergibt sich aus den in den Nennungen angegebenen Geschwindigkeiten und wird mit der **Startliste** ausgehängt. Das Startintervall beträgt abhängig von der Teilnehmeranzahl 3 bis 5 Minuten.

Für die **Flugplanung** darf der Lehrsaal **78 Minuten** vor der in der Startliste angeführten Startzeit vom Piloten/Team betreten werden. Es stehen **3 Minuten** zum „Platznehmen und Herrichten“ zur Verfügung.

Jeweils **75 Minuten** vor der Startzeit werden jedem Piloten/Team ein **Kuvert** mit allen erforderlichen Unterlagen für die Flugplanung und dem Navigationsflug übergeben.

Im **Kuvert** befinden sich eine oder zwei

Landkarte(n) mit eingeringelten Wendepunkten und eingezeichnetem Kurs, eine

Wendepunktbeschreibung, ein

Flugauftrag, dieser enthält für jede Teilstrecke die Entfernung (leg distance in Nm) und den Kartenkurs (map bearing in Grad), und die

Wendepunktfotos, diese sind mit Buchstaben beschriftet, sind aber nicht in der Reihenfolge der Wendepunktbeschreibung. Die Fotos wurden in Anflugrichtung aufgenommen,

Minutenblatt für Maßstab 1:200.000 mit Raster für Geschwindigkeit und Zeit.

Nach der Übergabe des Kuverts stehen jedem Piloten/Team mindestens 20, maximal **30 Minuten** für folgende Berechnungen im **Flugauftrag** zur Verfügung:

mit der gewählten Wettbewerbsgeschwindigkeit und einem vorgegebenen Rechenwind (in Grad und ktn) sind für jede Teilstrecke das true heading, die ground speed und die leg time zu berechnen. Bewertet werden jedoch nur die **true headings** und die **leg times**.

Die **Toleranz** beim true heading beträgt +/- 2 Grad, bei der leg time +/- 5 Sekunden. Darüber hinaus werden 2 Fehlerpunkte pro Grad und 1 Fehlerpunkt pro Sekunde angerechnet, insgesamt jedoch maximal 350 Fehlerpunkte.

Danach ist der Flugauftrag abzugeben und der **Flugplan** wird übergeben. Dieser enthält alle für die Flugdurchführung notwendigen Angaben aufgrund eines „aktuellen“ Windes, wie Karten- und Steuerkurse, Geschwindigkeiten über Grund, Entfernungen in nautischen Meilen und die dafür benötigten Zeiten. Die jeweiligen **Überflugszeiten** am **Startpunkt**, den **Wendepunkten** und am **Zielpunkt** gelten als verbindliche Vorgabe.

Nach der Übergabe des Flugplanes sollte die Landkarte mit den Angaben aus dem Flugplan „präpariert“ werden: Eintragen der Kurse, der Überflugszeiten und der pro Minute (oder kürzer) zurückgelegten Strecken.

Spätestens **60 Minuten** nach Übergabe des Kuverts ist der Lehrsaal zu verlassen.

Dann stehen noch **15 Minuten** für das Startklarmachen des Flugzeuges und Rollen zum Rollhalt zur Verfügung.

Die vorgegebene **Startzeit (take off)** ist unbedingt einzuhalten. Der Start hat spätestens **eine** Minute danach zu erfolgen.

Navigationsflug

Zeitwertungen

Die beim Briefing verlautbarten **Abflugverfahren** sind jedenfalls einzuhalten. Vor Erreichen des **Startpunktes** können noch Kreise geflogen werden, um die **Überflugszeit** des Startpunktes möglichst genau einzuhalten. Auf der Strecke ist Kreisen nicht mehr erlaubt und führt zu Fehlerpunkten.

Nun ist der **Rundkurs** aufgrund der Vorgaben möglichst zeitgenau abzufliegen. Die **Überflugszeiten** an den **Wendepunkten** werden gemessen. Es werden aber auch **geheime Zeitwertungen** durchgeführt. Jede Zeitnehmung erfolgt aufgrund der Loggeraufzeichnungen jeweils beim Kreuzen einer Zeitlinie. Diese verläuft bei jedem Wendepunkt bzw. jeder geheimen Zeitwertung im rechten Winkel zur Kurslinie und ist jeweils 1/2 nautische Meile links und rechts von der Kurslinie lang.

Die **Toleranz** beträgt jeweils +/- 4 Sekunden zur vorgegebenen Überflugszeit an den Wendepunkten bzw. der vom Computer berechneten Zeit an den geheimen Zeitwertungen. Jede weitere Zeitabweichung wird mit 3 Fehlerpunkten pro Sekunde gewertet. Die **maximale Fehlerpunktzahl** pro Zeitwertung beträgt 100 FP.

Beobachtungswertung

Die **Wendepunktphotos** sind nicht in der Reihenfolge der Wendepunktbeschreibung. Die Buchstaben auf den Fotos sind bei Erkennen dem jeweiligen Wendepunkt zuzuordnen und auf der Karte einzutragen.

Ziellandung

Die Landung nach dem Navigationsflug hat als Ziellandung in ein vereinfachtes Ziellandefeld zu erfolgen. Die Verwendung von Gas und Klappen ist erlaubt. Das genaue Aussehen des Ziellandefeldes wird beim Briefing bekannt gegeben. Die Landungen werden von einem Sportkommissar bewertet.

Nach der Landung sind alle Unterlagen (Karte, Flugplan, Fotos, Logger) wieder in das Kuvert zu stecken und einem Schiedsrichter spätestens **5 Minuten nach Erreichen der Parkposition zu übergeben**.

Danach findet ein **Debriefing** mit jedem Piloten/Team statt. Dabei werden die in der Landkarte eingezeichneten Wendepunktphotos bewertet. Nicht eingetragene bzw. falsch zugeordnete Fotos führen zu 30 Fehlerpunkten pro Foto.

Die **Logger** werden eingelesen und die jeweiligen Überflugszeiten ermittelt. Zeitabweichungen werden entsprechend mit Fehlerpunkten bewertet.

Jeder Pilot/jedes Team erhält sein/ihr individuelles Ergebnis ausgedruckt. Bei Unklarheiten kann die Auswertung noch innerhalb von 30 Minuten ab Übergabe der individuellen Ergebnisse beeinsprucht werden. Nach Ende der Einspruchsfrist erfolgt der Aushang der Ergebnisse. Die Reihung erfolgt aufsteigend nach der Anzahl an Fehlerpunkten.

Nenngeld

Das Nenngeld beträgt **€ 30,-** pro Pilot/Team und wird bei der Ankunft eingehoben.

Das Nenngeld enthält die Landegebuhr nach dem Navigationsflug sowie anteilige Kosten an der Veranstaltung und Herstellung der Unterlagen.

Die erforderlichen Logger werden gegen eine Leihgebuhr von € 5.- zur Verfügung gestellt.

Für Betankung und Verpflegung haben die Teilnehmer selbst aufzukommen.

**NENNUNG für die
10 Schlösser Rallye (LOAS 08.06.2024)**

1. Pilot		Navigator	
Nationalität		Nationalität	
Adresse		Adresse	
PLZ / Wohnort		PLZ / Wohnort	
Telefon		Telefon	
Verein		Verein	
PPL-Nr./ SPL Mim od. TMG			
Mitglied ASKÖ	<input type="checkbox"/> J <input type="checkbox"/> N	Mitglied ASVÖ	<input type="checkbox"/> J <input type="checkbox"/> N
Mitglied Landesverband NÖ	<input type="checkbox"/> J <input type="checkbox"/> N	Mitglied Landesverband Wien	<input type="checkbox"/> J <input type="checkbox"/> N
Luftfahrzeug Type		Geschwindigkeit [kts]	
Kennzeichen LFZ			

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

- a) der Veranstalter nicht für Schäden an Personen oder Gegenständen haftet, die Teilnehmer erleiden oder anderen zufügen, und erklärt verbindlich, dass
- b) er eine für das Führen des von ihm verwendeten Luftfahrzeuges gesetzlich erforderliche und gültige Lizenz besitzt,
- c) für das von ihm gesteuerte Flugzeug eine gemäß den gesetzlichen Bestimmungen gültige Haftpflichtversicherung besteht,
- d) er und seine Besatzung die angeführten Regeln kennen und sie einhalten werden,
- e) mit der Nennung der Veröffentlichung allfälliger Foto-/Filmaufnahmen im Zusammenhang mit dem Wettbewerb zugestimmt wird.

Ort und Datum		Unterschrift	
---------------	--	--------------	--

Nennungsschluss ist der **01.06.2024!**

Bitte rechtzeitig anmelden. Du unterstützt damit den Veranstalter bei der Herstellung der benötigten Unterlagen. Eine Teilnahme ohne Nennung ist ausnahmslos nicht möglich!

Nennungen bitte an **edmund.schlapschy@chello.at**