

ÖAeC

Sektion

MOTORFLUG

inklusive
Referat HELIKOPTER
Referat ULTRALEICHT

**MOTORFLUG
WETTBEWERBS-
ORDNUNG**

(MWO)

Ausgabe 2011



Inhaltsverzeichnis

1. VORBEMERKUNGEN	4
1.1. SINN UND ZWECK VON MOTORFLUGWETTBEWERBEN	4
2. ALLGEMEINES	4
2.1. ALLGEMEINER TEIL	5
2.1.1. MINDESTWETTERBEDINGUNGEN	5
2.1.2. DEFINITION DER GESCHWINDIGKEITEN	5
2.1.3. VERWENDUNG ELEKTRONISCHER AUSRÜSTUNG	6
2.1.4. REGELUNGEN FÜR DIE VERWENDUNG VON GPS - LOGGERN	6
2.1.5. DISQUALIFIKATION	6
2.1.6. DEBRIEFING	7
2.1.7. PROTESTE	7
2.1.8. DER PILOTENVERTRETER	8
2.2. MEISTERSCHAFTEN	8
2.2.1. STAATSMEISTERSCHAFT IM NAVIGATIONSFLUG	8
2.2.2. STAATSMEISTERSCHAFT IM PRÄZISIONSFLUG	9
2.2.3. STAATSMEISTERSCHAFT IN DER MANNSCHAFT	10
2.2.4. STAATSMEISTERSCHAFT IM MOTORKUNSTFLUG	11
2.2.5. ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN	11
2.2.6. LANDESMEISTERSCHAFTEN	11
2.3. SPEZIELLE ERLEICHTERUNGEN FÜR DIE EINSTEIGERKLASSE	12
2.4. STAATSMEISTERSCHAFT PUNKTEWERTUNG	12
2.5. SONDERWERTUNG FÜR VERANSTALTENDE PILOTEN	13
2.6. WERTUNG FÜR DIE NATIONALMANNSCHAFT,	13
2.6.1. GEMEINSAME BESTIMMUNGEN	14
2.6.2. NATIONALMANNSCHAFTSREIHUNG im NAVIGATIONSFLUG	15
2.6.3. NATIONALMANNSCHAFTSREIHUNG im PRÄZISIONSFLUG	15
3. PRÄZISIONSFLUGREGLEMENT	16
3.1. ALLGEMEINES	16
3.2. FLUGPLANUNG UND NAVIGATIONSWERTUNG	16
3.2.1. FLUGPLANUNG	16
3.2.2. NAVIGATIONSWERTUNG	18
3.3. BEOBACHTUNGSWERTUNG	20
3.3.1. SPEZIELLE REGELN FÜR PRÄZISIONSFLUGBEWERBE	21
3.3.2. WETTERBEDINGTE PROBLEME	23
3.3.3. VORAUSSETZUNG FÜR DIE WERTUNG DES NAVIGATIONSFLUGES	23
3.4. ZIELLANDUNGEN	23
3.4.1. ZIELLANDEFELD	25
3.4.2. BEWERTUNG DER LANDUNGEN	25
3.5. FEHLERPUNKTELISTE	27
ANHANG I	29
ZIELLANDEFELDER FÜR DEN PRÄZISIONSFLUG	29
ZUGELASSENE BODENZEICHEN	30
Richtiges Einzeichnen von Fotos und Bodenzeichen in die Karte	31
Procedure Turn (Verfahrenskurven)	31
Mögliche Fehler bei Procedure Turns	32
4. NAVIGATIONSFLUGREGLEMENT	34
4.1. ALLGEMEINE REGELUNGEN	34
4.2. BESONDERE WETTBEWERBSBESTIMMUNGEN	36
4.2.1. NAVIGATIONSFLUG	36
4.2.2. FLUGPLANUNG (Plotting)	37

4.2.3. FLUGDURCHFÜHRUNG.....	38
4.2.4. PÜNKTLICHKEITSWERTUNG.....	38
4.2.5. BEOBACHTUNGSWERTUNG.....	39
4.2.6. LANDEWERTUNG.....	40
4.3. FEHLERPUNKTE.....	42
Ziellandefeld und Fehlerpunkte für Navigationsflugbewerbe.....	44
Verwendete Strecken-Bodenzeichen.....	47
ANHANG II Landekonfiguration bei Spornradflugzeugen.....	48
ANHANG III.....	49
1. VERANSTALTUNGSORDNUNG.....	49
2. DIE AUSSCHREIBUNG.....	49
3. DAS NENNGELD.....	50
4. DAS NENNBLATT.....	51
5. WECHSEL DES LUFTFAHRZEUGES.....	51
6. WERTUNGS- UND ERGEBNISLISTEN.....	51
5. MOTOR-KUNSTFLUGREGLEMENT.....	53
6. HELIKOPTERREGLEMENT.....	54
6.1. Vorbemerkungen.....	54
6.2. Allgemeine Regeln.....	54
6.2.1. Allgemeines.....	54
6.2.2. Veranstaltungsordnung für Helikoptermeisterschaften.....	54
6.2.3. Ausschreibung von Helikopter - SM bzw. ÖM/OÖM.....	54
6.2.4. Nenngeld.....	54
6.2.5. Nennblatt.....	55
6.2.6. Wechsel des Helikopters.....	55
6.2.7. Wertungskriterien.....	55
6.2.8. Mindestwetterbedingungen.....	55
6.2.9. Wettbewerbsgeschwindigkeiten.....	55
6.2.10. Elektronische Ausrüstung:.....	55
6.3. Helikoptermeisterschaften.....	55
6.3.1. Helikopter- STAATMEISTERSCHAFTEN (SM).....	56
6.3.2. Österreichische MEISTERSCHAFTEN Juniorklasse (Nachwuchsklasse)...	57
6.4. Einsprüche und Proteste.....	57
6.5. Zusätzliche Regelungen.....	57
6.5.1. Pilotenvertreter.....	57
6.5.2. Debriefings.....	57
6.5.3. Wertung für die Helikopter-Nationalmannschaft.....	58
6.5.4. Regelungen für Verwendung von GPS-Loggern.....	58
6.5.5. Disqualifikation.....	58
6.6. Kurzbeschreibungen der einzelnen Bewerbe.....	59
6.6.1. Navigation.....	59
6.6.2. Präzisionsflug.....	60
6.6.3. Fender Rigging oder Postman.....	60
6.6.4. Slalom.....	61
6.6.5. Freestyle.....	62
6.6.6. Schaubewerbe.....	62
7. ULTRALIGHTREGLEMENT.....	63
7.1. Allgemeines.....	63
7.2. Meisterschaften.....	63
7.3. Spezielle Wettbewerbsbedingungen / Bewertung.....	63
7.4. Disqualifikation.....	64
8. DOPING.....	64

1. VORBEMERKUNGEN

1.1. SINN UND ZWECK VON MOTORFLUGWETTBEWERBEN

Die Wettbewerbe sind sowohl für Piloten gedacht, welche sich allein im Flugzeug befinden (Präzisionsflug), als auch für Besatzungen (Navigationsflug). Aus Gründen der Sicherheit, aber auch zur Verringerung der Kosten für den Einzelnen, ist es in Österreich auch möglich, im Präzisionsflug mit 2 Personen an Bord zu fliegen. Allerdings müssen diese Besatzungen einen Aufschlag auf die Fehlerpunkte in Kauf nehmen, da sie einerseits einen Vorteil haben (vier Augen sehen mehr als zwei), andererseits im Präzisionsflug international allein geflogen wird und daher auch aus Trainingszwecken das alleine Fliegen gefördert werden soll.

Folgende Fähigkeiten des Piloten sollen gefördert und verbessert werden:

- Förderung der Fähigkeit, mit minimalen, einfachen Mitteln einen exakten Flugplan zu erstellen;
- Förderung der Fähigkeit, auch unter Zeitdruck eine genaue Flugvorbereitung und Kursbestimmung vorzunehmen;
- Förderung der Fähigkeit, einen vorbereiteten Kurs unter genauer Einhaltung vorgegebener Zeiten einzuhalten;
- Förderung der Fähigkeit, während des gesamten Fluges unter Einhaltung der vorgegebenen Zeiten realistische, oft zur genauen Navigation erforderliche Beobachtungsaufgaben durchzuführen;
- Förderung der Fähigkeit, ein Flugzeug auf kurzen und engen Landeplätzen auch ohne Motorleistung und unter Simulierung des Vorhandenseins von Bäumen und anderen Hindernissen im Anflugbereich sicher zu landen.

Die Wettbewerbsaufgaben bestehen im Wesentlichen aus folgenden großen Gruppen:

- a) Flugvorbereitung, Flugplanung und Navigation,
- b) Beobachtungsaufgaben
- c) Exaktes Fliegen nach Zeit, exaktes Navigieren
- d) Ziellandungen

2. ALLGEMEINES

Die Motorflug-Wettbewerbsordnung ist gegliedert in:

- a) Allgemeiner Teil
- b) Das Präzisionsflugreglement
- c) Das Navigationsflugreglement
- d) Das Motor-Kunstflugreglement
- e) Helikopterreglement
- f) Ultraleichtreglement

Die Motorflug-Wettbewerbsordnung (MWO) ist auf alle Veranstaltungen anzuwenden, bei denen motorflugsportliche Leistungen gewertet werden.

In der jeweils gültigen MWO sind spezielle, nationale Besonderheiten für die Ausrichtung der österreichischen Bewerbe enthalten.

Grundlage für die Wertungen sind jedoch die entsprechenden FAI – **Rules and Regulations** der speziellen FAI-Sportsektionen in den jeweils gültigen Fassungen. In Zweifelsfällen sind diese anzuwenden.

Die Bewertung erfolgt nach dem Fehlerpunktesystem, d.h. bei 0 Fehlerpunkten ist die Aufgabe fehlerfrei erfüllt worden. Die vorliegende MWO legt fest, welche Fehler bei den einzelnen Wertungsarten mit wie vielen Fehlerpunkten belegt werden.

Sieger in einem Wettbewerb ist derjenige Pilot oder diejenige Besatzung, welche die niedrigste Fehlerpunktzahl erreicht.

Bewertung bei Helikoptermeisterschaften: siehe Pkt. 6 der MWO

1.1. ALLGEMEINER TEIL

2.1.1. MINDESTWETTERBEDINGUNGEN

Ein Navigationsflug darf nur dann gestartet werden, wenn Gewähr besteht, dass auf dem gesamten, allenfalls reduzierten Kurs die gesetzlichen Mindestsichtflugbedingungen gewährleistet erscheinen.

Bei zweifelhaften Wetterverhältnissen vor oder während des Wettbewerbes sollte die Möglichkeit bestehen, dass der Juryvorsitzende oder ein von ihm Beauftragter mit dem Flugzeug zu den kritischen Punkten fliegen kann, um eine notwendige Entscheidung kurzfristig herbeiführen zu können.

Die Entscheidung über das Vorhandensein der für den Flug ausreichenden Wetter- und Sichtbedingungen liegt sowohl vor dem Start als auch während der einzelnen Teilstrecken beim verantwortlichen Piloten.

Mindestwerte für Helikopterbewerbe sind im FAI/CIG-Regelwerk festgelegt.

2.1.2. DEFINITION DER GESCHWINDIGKEITEN

Die gewählten Geschwindigkeiten sind in Knoten anzugeben und haben einem Vielfachen der Zahl 5 zu entsprechen, wobei die jeweilige Mindestgeschwindigkeit in den speziellen Regeln bzw. der Ausschreibung enthalten ist.

Wettbewerbsgeschwindigkeiten beim Helikopterbewerb „Navigation“ sind im FAI/CIG-Regelwerk festgelegt und gelten vollinhaltlich auch für nationale Bewerbe.

2.1.3. VERWENDUNG ELEKTRONISCHER AUSTRÜSTUNG

Soweit von der jeweiligen Wettbewerbsleitung im Einzelfall (in der Ausschreibung, beim Briefing, etc.) nichts anderes bestimmt wird, gilt hinsichtlich elektronischer Ausrüstung nachstehende Regelung:

Die Verwendung von im Luftfahrzeug fix installierten elektronischen Navigations- und Kommunikationsgeräten ist mit Ausnahme des Funkkontaktes auf der vorgegebenen Frequenz verboten. Zur Sicherstellung ist die Wettbewerbsleitung berechtigt, die entsprechenden Geräte zu versiegeln, so dass ein Missbrauch hintan gehalten werden kann.

Das Mitführen von nicht fix montierter elektronischer Ausrüstung ist untersagt. Kann ein Pilot das Mitführen solcher Ausrüstung als notwendig begründen (z.B. Mobiltelefone), so ist auch ein solches Gerät entsprechend zu versiegeln. Die Wettbewerbsleitung ist berechtigt, vor dem Flug das Luftfahrzeug und die Ausrüstung des Piloten auf verbotene Ausrüstung zu überprüfen.

Wird die Verwendung nicht erlaubter elektronischer Ausrüstung festgestellt, führt das zur Disqualifikation des jeweiligen Teilnehmers (Besatzung).

(Nur in der Einsteigerklasse ist die Verwendung von GPS-Geräten zulässig).

Die Flugvorbereitung und Flugplanberechnung ist ausschließlich mit manuellen Hilfsmitteln durchzuführen. Es sind also auch elektronische Taschenrechner, Navigationscomputer etc. nicht erlaubt (Ausnahme in der Einsteigerklasse).

Für Helikopterbewerbe gelten oben stehende Regelungen sinngemäß; detaillierte Ergänzungen sind dem FAI/CIG-Regelwerk zu entnehmen.

2.1.4. REGELUNGEN FÜR DIE VERWENDUNG VON GPS - LOGGERN

Die Verwendung von FAI/GAC - zugelassenen GPS-Loggern ist bei Staatsmeisterschaftsveranstaltungen zwingend vorgeschrieben.

Diese werden auch vom Österr. Aeroclub und dessen Landesverbänden (ohne Gewähr) zur Verfügung gestellt. Die Verantwortung für das Funktionieren der GPS-Logger liegt einzig und allein beim jeweiligen Piloten.

Es obliegt daher dem Piloten, sich mit der Funktionsweise der Logger vertraut zu machen, die Antenne im Flugzeug richtig anzubringen und die Stromversorgung (z.B. Aufladen des Akkus) sicherzustellen.

2.1.5. DISQUALIFIKATION

Besatzungen können aus folgenden Gründen disqualifiziert werden:

- a) Jede Verletzung der Regeln oder ungebührliches Verhalten am Boden oder in der Luft;
- b) Gefährliches Fliegen, Gefährdung des Flugzeuges, von Personen oder Gebäuden;

- c) Allgemeine Proteste gegen andere Wettbewerbsteilnehmer;
- d) Nichtbefolgen der entsprechenden Flugaufträge und Auflagen;
- e) Verletzung der Doping-Regeln;
- f) Manipulationen am GPS-Logger.

Eine Disqualifikation kann auch erfolgen, wenn das Funkgerät während des Wettbewerbes in einer anderen als der vorgeschriebenen Sprache (Englisch oder Deutsch) benützt wird, wenn das Funkgerät auf einer nicht bekannt gegebenen und erlaubten Frequenz benützt wird, wenn mit anderen als den erlaubten Personen gesprochen wird oder wenn verbotene elektronische Geräte sowie Kommunikations- oder Navigationsausrüstung verwendet wird.

Die Entscheidung über eine Disqualifikation obliegt der Wettbewerbsleitung im Einvernehmen mit der Jury.

2.1.6. DEBRIEFING

Nach dem Navigationsflug ist vom Veranstalter ein „Debriefing“ vorzusehen (Vermeidung von Einsprüchen oder Protesten).

Beim Debriefing sind die Piloten insbesondere auch über die Wetterverhältnisse auf der Strecke zu befragen. Waren Teile der Strecke überhaupt nicht – bzw. nur am Rande der Sichtflugminima – fliegbar, so hat der Pilot die entsprechenden Streckenabschnitte vor Abgabe der Wettbewerbsunterlagen in der Wettbewerbskarte zu markieren. Spätere Reklamationen sind nicht mehr möglich.

Auf Grund dieser Angaben entscheidet zunächst der Wettbewerbsleiter über die allfällige Streichung von Wertungen. Proteste gegen die Nichtstreichung sind möglich. Gestrichene Wertungen sind bei der Ergebnisverkündung bekanntzugeben.

2.1.7. PROTESTE

Gegen Entscheidungen der Jury steht dem Piloten das Recht der Einbringung eines Protestes zu, welcher sich jedoch nicht gegen andere Wettbewerbsteilnehmer richten darf. Ein Protest muss innerhalb der durch die Jury festgesetzten Protestfrist, unter Beischluss aller Unterlagen, beim Leiter der Jury eingebracht werden. Der Abgabeort für einen Protest ist auf dem Ergebnisblatt anzugeben. Zumindest der Leiter der Jury muss während der Protestzeit an diesem Ort anwesend sein.

Als Protestfrist wird ein Zeitraum von 30 Minuten nach Bekanntgabe der Entscheidungen über die Einsprüche empfohlen. Bei Einbringung eines Protestes ist eine Kautions von **EUR 40.-** zu erlegen, welche bei Abweisung des Protestes zu Gunsten des Veranstalters verfällt.

Innerhalb von 14 Tagen nach Abweisung des Protestes durch die Jury steht dem Teilnehmer die Möglichkeit offen, eine Entscheidung der ONF über den eingebrachten Protest schriftlich zu verlangen. Dieser Antrag ist bei der ONF (im Österreichischen Aeroclub, Prinz-Eugen-Straße 12, 1040 Wien) unter Erlag einer weiteren Kautions von EUR 75.- einzubringen. Der Antrag hat auch klarzulegen, weshalb sich der Beschwerdeführer durch die Entscheidung der Jury beschwert erachtet. Bei Stattgebung des Protestes oder einem für den Beschwerdeführer positiven Bescheid der ONF erhält der Einbringer alle von ihm erlegten Kautions zurück.

2.1.8. DER PILOTENVERTRETER

Im Rahmen des Briefings ist von den Wettbewerbsteilnehmern ein Pilotenvertreter zu wählen. Als Pilotenvertreter können nur solche Wettbewerbsteilnehmer gewählt werden, deren bisherige Aktivitäten eine ausgezeichnete Fachkenntnis sowie die Kenntnis der für diesen Wettbewerb geltenden Wettbewerbsregeln (z.B. MWO, FAI-Rules) und deren Anwendung erwarten lassen.

Mit der Annahme der Wahl als Pilotenvertreter verzichtet dieser selbst auf die Einbringung eines Protestes in eigener Sache. Der gewählte Pilotenvertreter nimmt an allen Auswertungen bzw. Entscheidungen der Jury mit beratender Stimme teil.

Im Falle des Antrages auf Entscheidung durch die ONF hat der Pilotenvertreter seine Meinung in der Entscheidungsfrage nach bestem Wissen und Gewissen schriftlich zu begründen und innerhalb von 14 Tagen nach Erhalt der Aufforderung an die ONF zu senden.

1.2. MEISTERSCHAFTEN

Es werden folgende STAATSMEISTERSCHAFTEN ausgetragen:

- SM im Navigationsflug
- SM im Präzisionsflug
- SM in der Mannschaft (bei Präzisionsflug)
- SM im Motor-Kunstflug
- SM im Helikopterflug

Es wird folgende ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFT ausgetragen:

- ÖM im Ultraleichtflug
- ÖM im Helikopterflug-Junioren

Im Einzelnen:

2.2.1. STAATSMEISTERSCHAFT IM NAVIGATIONSFLUG

Diese Staatsmeisterschaft wird jährlich, zumindest jedoch alle 2 Jahre, ausgetragen.

Die Durchführung dieser Staatsmeisterschaft erfolgt nach dem Navigationsflugreglement dieser MWO unter Zugrundelegung der jeweils gültigen internationalen „**Rules and Regulations Air Rally Flying**“.

Sie wird in einem Wettbewerb durchgeführt, welcher jedoch mindestens 2 Wertungsflüge enthalten sollte (auch mehr zulässig) und auch mehrere Tage dauern kann. Sie wird von der Bundessektion oder einem Landesverband des Österreichischen Aeroclubs als Veranstalter durchgeführt. Sie kann aber auch international bzw. durch einen ausländischen Veranstalter ausgeschrieben werden. In diesen Fällen werden Ausländer, wenn sie unter gleichen Bedingungen wie Inländer am Wettbewerb teilnehmen, in die Gesamtwertungsliste aufgenommen und gereiht. Staatsmeister kann jedoch nur ein österreichischer Pilot werden.

Ein Wettbewerb kann auch dann als Staatsmeisterschaft gewertet werden, wenn aus Wetter- oder sonstigen Gründen nur ein Wettbewerbsflug durchgeführt werden kann.

Die Ausschreibung dieser Staatsmeisterschaft sowie die allfällige Beteiligung an einer von einem ausländischen Aeroclub ausgeschriebenen Veranstaltung hat auf Grund eines Beschlusses der Bundessektion Motorflug im Österreichischen Aeroclub zu erfolgen.

Eine Staatsmeisterschaft im Navigationsflug hat als **Mindestprogramm** laut Ausschreibung zu enthalten:

- mindestens 2 Wertungsflüge, jeder über eine Strecke von zumindest 80 NM;
- mindestens 8 Wendepunkte und mindestens 16 Beobachtungsaufgaben (ohne Einrechnung der Wendepunkte);
- pro Wettbewerbsflug sind Zeitwertungen beim Start, an SP, ZP und mindestens an 50% der Wendepunkte vorzusehen. Alle WP müssen innerhalb des „*gates*“ (0,5 NM links und rechts des WP) passiert werden;
- mindestens 2 Ziellandungen pro Wettbewerb (eine pro Navigationsflug).

STAATSMEISTER im Navigationsflug wird jene österreichische Besatzung (bei mindestens 5 gewerteten), welche bei der jeweils als Staatsmeisterschaft ausgeschriebenen Veranstaltung die niedrigste Gesamtfehlerpunkteanzahl erreicht hat.

2.2.2. STAATSMEISTERSCHAFT IM PRÄZISIONSFLUG

Die Staatsmeisterschaft im Präzisionsflug wird jährlich durchgeführt. Pro Pilot werden die Ergebnisse aus inländischen, zur Staatsmeisterschaft im Präzisionsflug zählenden Wettbewerben zur Wertung herangezogen. Werden 4 oder mehr Wettbewerbe durchgeführt, wird jeweils die schlechteste Wertung des Jahres gestrichen. Bei bis zu 3 im laufenden Jahr durchgeführten Wettbewerben zählen alle Ergebnisse.

Grundsätzlich handelt es sich um eine Einzelwertung, zu welcher sowohl die Resultate als Pilot als auch als Copilot herangezogen werden. Fliegt eine Besatzung bei den für die Wertung heranzuziehenden Ergebnissen immer in der gleichen Zusammensetzung, werden beide gemeinsam am selben Platz gewertet, ohne dass der Nachfolgende um einen Platz zurückfällt.

Die Wettbewerbe, welche für die Wertung zur Staatsmeisterschaft im Präzisionsflug heranzuziehen sind, werden zu Beginn des Sportjahres von der Sektionsleitung bestimmt und verlautbart. Ihre Zahl ist auf höchstens 6 pro Jahr beschränkt, soll aber jedenfalls 4 umfassen.

Die Wettbewerbe können auch international ausgeschrieben werden, sind aber für alle österreichischen Piloten offen zu halten. Staatsmeister kann nur ein österreichischer Pilot der *Allgemeinen Klasse* werden.

Die einzelnen Wettbewerbe werden nach dem Präzisionsflugreglement dieser MWO – in Anlehnung an die jeweils gültigen internationalen „*Rules and Regulations Precision-Flying*“ – durchgeführt.

Sie haben **folgendes Mindestprogramm zu enthalten:**

- Flugplanwertung
- mindestens 2, maximal 4 Ziellandungen (möglichst unterschiedlicher Art)
- Navigationsflug über mindestens 70 NM (max. 100 NM)
- mindestens 12, max. 16 Zeitwertungen (incl. Rollbeginn und Zeitwertungen an SP und ZP)
- mindestens 5 Bodenzeichen und 8 Fotos (maximal 8 Bodenzeichen und max.10 Fotos)
- Procedure Turns sollen vorgeschrieben werden.
- alle Teil-Strecken haben geradlinig zu sein!

Beim Navigationsflug dürfen die Luftfahrzeuge maximal mit 2 Personen besetzt sein.

Bei Staatsmeisterschaftsveranstaltungen soll:

die maximale Fehlerpunktzahl 2590 zuzüglich 700 Fehlerpunkte aus den Landungen, daher insgesamt **maximal 3290 Fehlerpunkte** betragen;

die Mindestfehlerpunktzahl 2040 zuzüglich 200 Fehlerpunkte aus den Landungen, daher insgesamt **mindestens 2240 Fehlerpunkte** betragen.

In die Wertung kommen dann noch die in der Gesamtfehlerpunktzahl nicht enthaltenen möglichen Fehlerpunkte (z.B. unterschreiten der Mindestflughöhe, „kreisen“ auf Strecke, usw.).

VERRINGERT sich aus welchen Gründen auch immer durch Wegfall von Wertungen die Gesamtfehlerpunktzahl eines Wettbewerbes derart, dass die tatsächlich möglichen Gesamtfehlerpunkte 25% unter der laut Reglement vorgesehenen Mindestfehlerpunktzahl liegen, so kann ein solcher Wettbewerb nicht mehr für die Wertung in der Staatsmeisterschaft bzw. Staatsmeisterschaften in der Mannschaft herangezogen werden. Sehr wohl gibt es jedoch einen Sieger dieses Wettbewerbes.

Bei zur Staatsmeisterschaft im Präzisionsflug zählenden Wettbewerben findet bei der Bewertung eine Trennung der Teilnehmer in **ALLGEMEINE KLASSE** und **EINSTEIGERKLASSE** statt.

Für die Einsteigerklasse ist eine Jahreswertung (Einzel-), gem. den SM-Kriterien, vorgesehen.

2.2.3. STAATSMEISTERSCHAFT IN DER MANNSCHAFT

Diese wird jährlich nach folgenden Regeln durchgeführt:

1. Herangezogen werden die Ergebnisse der Wettbewerbe der Staatsmeisterschaft im Präzisionsflug in der Allgemeinen Klasse.
2. Eine Mannschaft setzt sich jeweils aus 2 Flugzeugbesatzungen der Allgemeinen Klasse (d.h. 4 Personen, aber auch 3 oder 2 Personen, wenn 1 oder 2 Alleinflieger in der Mannschaft genannt haben) zusammen, die vor dem 1. Jahreswettbewerb als Mannschaft (z.B. Oberösterreich I, Wien II, etc.) gemeldet werden.

3. Von den gemeldeten Besatzungen muss mindestens ein gemeldetes Besatzungsmitglied pro Wettbewerb als Pilot oder Copilot teilnehmen.
4. Das Ergebnis eines Wettbewerbes wird nur dann zur Mannschaftswertung herangezogen, wenn beide Mannschaften (zumindest je ein Mitglied einer gemeldeten Besatzung), jedoch in verschiedenen Flugzeugen in der Ergebnisliste aufscheinen.
5. Nehmen beide Piloten einer gemeldeten Besatzung an einem Wettbewerb nicht gemeinsam, sondern in verschiedenen Flugzeugen teil, so ist der Wettbewerbsleitung vor Antritt des Fluges mitzuteilen, welcher der beiden Piloten mit seinem Ergebnis für die Mannschaftswertung heranzuziehen ist.
6. Fliegen 2 Piloten verschiedener Mannschaften als Besatzung in einem Flugzeug, so kann nur einer der beiden für die Mannschaftswertung gewertet werden. Es muss auch hier der Wettbewerbsleitung vor Antritt des Fluges mitgeteilt werden, welcher der beiden Piloten gewertet werden soll bzw. welcher der beiden bei diesem Wettbewerb auf die Wertung verzichtet.
7. Staatsmeister in der Mannschaft wird jeweils die gesamte gemeldete, aus 4 bzw. 3 oder 2 Personen bestehende Mannschaft der Allgemeinen Klasse, unabhängig davon, ob jeweils alle gemeldeten an den Veranstaltungen teilgenommen haben. Es werden auch hier, wie bei der Staatsmeisterschaft im Präzisionsflug, die gemeinsamen Wertungen (ab 4 Bewerben 1 Streichresultat) einer Mannschaft im jeweiligen Jahr herangezogen und addiert. Die Mannschaft mit der höchsten Gesamtwertungspunkteanzahl ist sodann Staatsmeister.

2.2.4. STAATSMEISTERSCHAFT IM MOTORKUNSTFLUG

Diese Staatsmeisterschaft wird nach den speziellen Bedingungen für den Motorkunstflug durchgeführt. Diese Bestimmungen finden sich unter Pkt. 5 dieser MWO.

2.2.5. ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN

ÖM werden dzt. bei Ultraleicht und Helikopterbewerben ausgeschrieben.

2.2.6. LANDESMEISTERSCHAFTEN

Hier handelt es sich um Wettbewerbe, welche von einem oder mehreren Landesverbänden für ihre Piloten mit Landesverband - Sektionsbeschluss zu Landesmeisterschaften erklärt werden.

Landesmeisterschaften werden im Rahmen von Staatsmeisterschaftsbewerben durchgeführt. Bei einem Wettbewerb, welcher zugleich Landesmeisterschaft ist, ist neben der Gesamtwertungsliste die Reihung innerhalb des Landesverbandes als „Landesmeisterschaft N.N.“ vorzunehmen.

Landesmeisterschaften sind für alle österreichischen Piloten offen zu halten, eine Beschränkung der Teilnehmeranzahl aus technischen Gründen ist möglich.

Landesmeisterschaften müssen als Mindestprogramm enthalten:

- 2 Ziellandungen
- Navigationsflug über mindestens 70 km
- Mindestens 5 Navigationsaufgaben
- Zeitwertungen an Start und Ziel und mindestens 1 Zeitwertung auf der Strecke
- Alles unabhängig davon, ob die Landesmeisterschaft nach dem Präzisionsflug- oder Navigationsflugreglement durchgeführt wird.

1.3. SPEZIELLE ERLEICHTERUNGEN FÜR DIE EINSTEIGERKLASSE

In die **ALLGEMEINE KLASSE** (alle bisherigen Teilnehmer der Meister- und Standardklasse) werden auch Neueinsteiger jederzeit auf eigenen Wunsch hin aufgenommen.

Es wird aber empfohlen die erste Wettbewerbs-Saison in der **EINSTEIGERKLASSE** zu fliegen, um die entsprechende Wettbewerbserfahrung zu erhalten.

- Sie dürfen bei der Flugplanung auch elektronische Rechenhilfen verwenden.
- Bilder werden erst mitgegeben wenn sie bei einem Wettbewerb unter 50% der Gesamt-Fehlerpunkte kommen.
- Das Erkennen von nur 2 Bodenzeichen (bei Start- und Zielpunkt) wird bewertet.
- Sie dürfen bei der Durchführung des Navigationsfluges auch GPS-Geräte verwenden.
- Einsteiger dürfen, wenn sie es wünschen, in ihrer ersten Wettbewerbs-Saison je 1x mit einem Piloten der Allgemeinen Klasse als Beobachter mitfliegen ohne dass dieser den 20%-Aufschlag für Besatzungen erhält.
- In der Einsteigerklasse kann auch ein Pilot der Allgemeinen Klasse, der bereits seinen Wettbewerbsflug in der ersten Gruppe absolviert hat, in Gruppe 2 als Instruktor mitfliegen. Die Wertung erfolgt in diesem Fall ohne einen 20%-Aufschlag auf die Fehlerpunkte.
- Bewertet werden lediglich 4 Normal-Landungen (mit Gas- und Klappenbenützung).

2.4. STAATSMEISTERSCHAFTS - PUNKTEWERTUNG

Da bei den verschiedenen Bewerben zur Österreichischen Staatsmeisterschaft jeweils unterschiedliche Schwierigkeitsgrade vorkommen, werden für die Platzierungen bei den einzelnen Bewerben die folgenden Wertungspunkte vergeben.

Nach diesen Wertungspunkten wird die ÖSTM bewertet. Bis zu 3, im laufenden Jahr durchgeführten Bewerben zählen alle Ergebnisse, ab 4 Bewerben wird die schlechteste Wertung des Jahres gestrichen.

Staatsmeister wird der/die Pilot/in oder die Besatzung der/die die höchste Gesamtwertungspunktzahl erreicht hat.

Bei Gleichstand zählt die Anzahl der 1. Plätze, in weiterer Folge die besseren Platzierungen. Ist danach noch immer Gleichstand so werden die Fehlerpunkte der gewerteten Bewerbe für die Ermittlung herangezogen.

Platz	Punkte
1	12
2	10
3	9
4	8
5	7
6	6
7	5
8	4
9	3
10	2
11	1
12	0

2.5. SONDERWERTUNG FÜR VERANSTALTENDE PILOTEN

„Piloten, welche selbst Veranstaltungen ausrichten, erhalten für max. eine dieser Veranstaltungen Wertungspunkte in einer Höhe angerechnet, wie sie dem erzielten Wertungspunktedurchschnitt der übrigen Veranstaltungen des jeweiligen Jahres entsprechen.

Z.B.: 10 WP, 12 WP, selbst veranstaltet, 8 WP, 6 WP ; Durchschnitt = $36 : 4$, somit 9 WP für die selbst ausgerichtete Veranstaltung.

Z.B.: 10 WP, selbst veranstaltet, selbst veranstaltet, 8 WP, nicht teilgenommen (=0 WP), Durchschnitt = $18:3$, somit 6 WP für eine selbst ausgerichtete Veranstaltung.

Diese Regelung gilt auch analog für die MANNSCHAFTSWERTUNG, d.h., dass das auf Grund dieser Regelung von einem veranstaltenden Piloten erzielte Durchschnittsergebnis auch für die Mannschaftswertung herangezogen werden kann. Sollte an diesem von einem Piloten veranstalteten Bewerb sein sonstiger Copilot allein oder mit einem anderen Piloten teilnehmen, so ist beim Briefing bekanntzugeben, wer (veranstaltender Pilot oder teilnehmender Pilot) für die Mannschaftswertung gewertet werden soll.

2.6. WERTUNG FÜR DIE NATIONALMANNSCHAFT, NATIONALMANNSCHAFTSREIHUNG

Für die Reihung in der Nationalmannschaft werden jeweils die Ergebnisse der Allgemeinen Klasse der letzten 3 Jahre nach den nachfolgenden Bestimmungen herangezogen.

Aus der Reihung in der Nationalmannschaftsliste kann jedoch kein Rechtsanspruch für die Entsendung zu internationalen Wettbewerben abgeleitet werden, ebenso nicht für Europa- oder Weltmeisterschaften. Die Reihung bildet eine Entscheidungsgrundlage, die letzte Entscheidung bleibt jedoch der Sektionsleitung vorbehalten.

2.6.1. GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Für die Reihung in der Nationalmannschaft sind die in den letzten 3 Jahren erzielten Wertungspunkte aus Staatsmeisterschaften, aus internationalen Wettbewerben, aus Europa- und Weltmeisterschaften heranzuziehen.

Die Wertungspunkte des letzten Jahres werden mit 100 % aufgenommen, die des vorletzten Jahres mit 90 % und die des drittletzten Jahres mit 60 %.

Voraussetzung für die Heranziehung internationaler Wettbewerbe ist, dass der Wettbewerb nach den Regeln der FAI/GAC durchgeführt wird und von der Sektionsleitung im Vorhinein anerkannt bzw. als wertbarer Wettbewerb bekannt gegeben wird.

Sowohl im Präzisions- als auch im Navigationsflug werden für internationale Bewerbe, Europa- und Weltmeisterschaften nachfolgende Punkte vergeben:

Internationale Wettbewerbe im Navigationsflug

Beim Navigationsflug werden auch für Welt- und Europameisterschaften nur die hier für internationale Wettbewerbe angeführten Wertungspunkte vergeben!!!

1. Platz	55 WP	10. Platz	24 WP	19. Platz	7 WP
2. Platz	50 WP	11. Platz	22 WP	20. Platz	6 WP
3. Platz	45 WP	12. Platz	20 WP	21. Platz	5 WP
4. Platz	42 WP	13. Platz	18 WP	22. Platz	4 WP
5. Platz	39 WP	14. Platz	16 WP	23. Platz	3 WP
6. Platz	36 WP	15. Platz	14 WP	24. Platz	2 WP
7. Platz	33 WP	16. Platz	12 WP	25. Platz	1 WP
8. Platz	30 WP	17. Platz	10 WP		
9. Platz	27 WP	18. Platz	8 WP		

Welt- und Europameisterschaften im Präzisionsflug

01. Platz	200 WP	15. Platz	80 WP	29. Platz	28 WP
02. Platz	190 WP	16. Platz	75 WP	30. Platz	25 WP
03. Platz	180 WP	17. Platz	70 WP	31. Platz	21 WP
04. Platz	170 WP	18. Platz	65 WP	32. Platz	18 WP
05. Platz	160 WP	19. Platz	60 WP	33. Platz	15 WP
06. Platz	150 WP	20. Platz	55 WP	34. Platz	12 WP
07. Platz	140 WP	21. Platz	52 WP	35. Platz	9 WP
08. Platz	130 WP	22. Platz	49 WP	36. Platz	7 WP
09. Platz	120 WP	23. Platz	46 WP	37. Platz	5 WP
10. Platz	110 WP	24. Platz	43 WP	38. Platz	3 WP
11. Platz	100 WP	25. Platz	40 WP	39. Platz	2 WP
12. Platz	95 WP	26. Platz	37 WP	40. Platz	1 WP
13. Platz	90 WP	27. Platz	34 WP		
14. Platz	85 WP	28. Platz	31 WP		

Zu den erzielten Punkten werden bei allen internationalen Veranstaltungen, welche für die Wertung zählen, noch Punkte für die interne österreichische Reihung wie folgt vergeben:

bei 5 österreichischen Teilnehmern:	für den Ersten	20 WP,
	für den Zweiten	13 WP und
	für den Dritten	5 WP.
bei 4 österreichischen Teilnehmern:	für den Ersten	13 WP,
	für den Zweiten	5 WP.
bei 3 österreichischen Teilnehmern:	für den Ersten	5 WP.

2.6.2. NATIONALMANNSCHAFTSREIHUNG im NAVIGATIONSFLUG

Hier werden für die Staatsmeisterschaft Punkte wie für internationale Wettbewerbe vergeben. Die Summe der Wertungspunkte eines jeden Jahres aus Staatsmeisterschaft, internationalen Wettbewerben, Europa- und Weltmeisterschaften, multipliziert mit dem jeweiligen Faktor), ergibt das Jahresergebnis, die Summe aus den letzten 3 Jahren das Gesamtergebnis und die Reihung.

Veranstaltet ein Pilot in einem Jahr selbst eine Staatsmeisterschaft, erhält er hierfür den Schnitt der Wertungspunkte der letzten 3 Staatsmeisterschaften gut gebucht.

2.6.3. NATIONALMANNSCHAFTSREIHUNG im PRÄZISIONSFLUG

Hier erhält jeder Pilot für den erreichten Platz in der SM eines jeden Jahres die Hälfte der für EM und WM für denselben Platz vorgesehenen Wertungspunkte gutgeschrieben. Die übrige Wertung erfolgt wie beim Navigationsflug, mit Ausnahme der hier nicht erforderlichen Durchschnittswertung.

Eigene Wertungskriterien für die Helikopter Nationalmannschaft siehe Pkt. 6.4.

3. PRÄZISIONSFLUGREGLEMENT

3.1. ALLGEMEINES

Für eine möglichst exakte Streckenplanung ist die digitale Version der Austrian Map des BEV, Version 4 od. 5 sowie Google Earth zu verwenden.

Bei der Routenplanung ist auf Anfänger und weniger versierte Teilnehmer Rücksicht zu nehmen.

Die Teilnehmer sollen an der Veranstaltung Spaß finden und sich in der Gemeinschaft der Wettbewerbspiloten wohl fühlen.

Teilnahmeberechtigt sind Einzelpiloten und Besatzungen. Besatzungen erhalten bei der Auswertung einen Aufschlag von 20 % auf die erreichten Gesamt-Fehlerpunkte.

1. Zugelassen sind motorbetriebene Flächenflugzeuge bis zu einem Höchstabfluggewicht von 2 Tonnen. Die Höchstflugdauer muss mindestens 3 Stunden, das Leergewicht mindestens 175 Kilogramm und die mindestens erreichbare Geschwindigkeit 60 Kts betragen.
2. Flugzeuge, welche die Kriterien der MWO und die Anforderungen für die Aufgabenstellungen der MWO nicht erfüllen können, können vom Veranstalter zugelassen werden. Für solche Flugzeuge ist eine eigene Wertungsliste zu erstellen. Für Flugzeuge, welche nur einzelne Aufgabenstellungen nicht erfüllen können (z.B. bestimmte Landungsarten), besteht auch die Möglichkeit, dass für die nicht erfüllbaren Aufgaben die Maximalfehlerpunktzahl vergeben wird und die Teilnehmer in der Gesamtwertungsliste geführt werden.

Die Wettbewerbe umfassen folgende drei Aufgabenstellungen:

- 1) Flugplanung und Navigationswertung
- 2) Beobachtungswertung
- 3) Ziellandungen

3.2. FLUGPLANUNG UND NAVIGATIONSWERTUNG

3.2.1. FLUGPLANUNG

1. Der Teilnehmer muss sich 5 Minuten vor der zugewiesenen Zeit (Startzeit – 75 min.) vor dem für die Flugplanung vorgesehenen Raum einfinden, damit allenfalls eine Überprüfung im Hinblick auf nicht zugelassene Geräte durchgeführt werden kann.
2. Drei Minuten vor der zugewiesenen Zeit darf der Teilnehmer den Raum für die Flugplanung betreten, um die Vorbereitungen für die Durchführung der Aufgabe zu treffen.
Zur zugewiesenen Zeit erhält er ein Kuvert mit der Wettbewerbskarte, den Instruktionen für die Flugplanung, Fotos für die Beobachtungswertung, das Flugplanungsformular, An- und Abflugkarten.

3. Der Teilnehmer hat seinen Flugplan für die vorgesehene Route zu berechnen. Der fertig ausgefüllte Flugplan muss der Wettbewerbsleitung frühestens 20, spätestens jedoch 30 Minuten nach Erhalt des Kuverts mit den Wettbewerbsunterlagen übergeben werden. Nach Abgabe des selbst berechneten Flugplanes erhält der Pilot den Computer-Flugplan.
4. In den übergebenen Unterlagen sind die vorgeschriebene Flugroute und die vorgeschriebenen Verfahren genau definiert. Start- und Zielpunkt sowie die Wendepunkte sind auf der Wettbewerbskarte deutlich gekennzeichnet. Die Wendepunkte sind in fortlaufender Reihenfolge nummeriert.
Zur Berechnung wird die Windrichtung und Windgeschwindigkeit (zwischen 5 und 30 Knoten) vorgegeben. Der tatsächliche Wind bzw. der für den Computer-Flugplan verwendete Wind kann hievon abweichen.
Alle Teilnehmer erhalten für die Flugplanwertung die gleichen Angaben zur Berechnung ihres Flugplanes.
5. Im Flugplanungsraum müssen eine Wettbewerbskarte mit eingezeichneten SP, ZP und den Wendepunkten, sowie die Fotos sichtbar ausgehängt werden.
6. Der Teilnehmer hat auf Grund der zur Verfügung gestellten Angaben die rechtweisenden Steuerkurse (in Graden) und die Flugzeiten (in Minuten und Sekunden) für die einzelnen Teilstrecken zu errechnen. Die Länge der einzelnen Teilstrecken ist am Flugplanformular in Zehntel-NM für die Berechnungen anzugeben.
Die notwendige Zeit für allfällige Verfahrenskurven ist bei der Flugplanberechnung nicht zu berücksichtigen.
7. Wird in mehreren Gruppen geflogen und ändert sich während des Wettbewerbes der Wind (mehr als 45 Grad in der Richtung bzw. mehr als 10 Knoten bei der Geschwindigkeit) ist für die nächste Gruppe ein neuer Computerflugplan auf Grund der neuen Werte auszugeben.
8. Computerberechnete Flugpläne basieren auf jeder individuellen TAS des Teilnehmers, werden von der Veranstaltungsleitung erstellt und sind von allen Teilnehmern zu verwenden.

Im Computerflugplan sollen enthalten sein:

- Lokalzeit für Rollbeginn, Überflug des Start- und Zielpunktes und aller Wendepunkte. Die Zeit hat in Stunden, Minuten und Sekunden angeführt zu sein.
 - Rechtweisender Kurs und rechtweisender Steuerkurs in vollen Graden.
 - Geschwindigkeit über Grund in Zehntel-Knoten.
 - Entfernung zwischen den Wendepunkten in Zehntel-NM.
 - Zeit für jede Teilstrecke in Minuten und Sekunden.
9. Nach Abgabe des Flugplanes stehen dem Teilnehmer weitere 30 Minuten für die Vorbereitung der Wettbewerbskarte zur Verfügung, dies zusätzlich zu den für die Flugplanberechnung vorgesehenen 30 Minuten. Wird der Flugplan bereits nach 20 Minuten abgegeben, stehen dem Teilnehmer daher 40 Minuten für die Vorbereitung der Karte zur Verfügung. Diese Karten-vorbereitung hat in dem für die Flugplanung vorgesehenen Raum stattzufinden.

Verspätetes Verlassen des Raumes für die Flugplanwertung – mehr als 60 Minuten nach Ausgabe der Unterlagen – bringt Fehlerpunkte.

Nach Ablauf der 60 Minuten stehen dem Teilnehmer 15 Minuten zur Verfügung, um zu seinem Flugzeug zu gehen, dieses vorzubereiten und zum Startpunkt zu rollen.

10. Für die Berechnung des Flugplanes sind für die Allgemeine Klasse elektronische Rechenhilfen und Geräte (Ausnahme Uhren) sowie vorbereitete Berechnungstabellen nicht erlaubt.

3.2.2. NAVIGATIONSWERTUNG

1. Die Navigationswertung soll die Fähigkeit des Piloten im Hinblick auf präzise Navigation und Einhaltung der Überflugszeiten nachweisen; dies durch Einhaltung des genauen Kurses, der vorgeschriebenen Höhe und der Geschwindigkeit über Grund.
2. Zeitwertungen werden bei Überflug des Startpunktes, des Zielpunktes sowie bei Überflug von Wendepunkten und auch an anderen – unbekanntem – Punkten vorgenommen.
Die Startzeit wird an einem "gate" gemessen, das senkrecht zur Startbahnrichtung ca. in der Mitte der aktuellen Startbahn liegt und deutlich markiert ist.
Eine Startzeitwertung kann, muss jedoch nicht durchgeführt werden.
Die späteste Landezeit am Zielflughafen kann ebenfalls vorgegeben werden.
3. Wendepunkte müssen nicht Punkte mit Zeitwertungen sein. Die Anzahl der Zeitnehmungen soll mind. 12 bis max. 16 (inklusive Start, Start- und Zielpunkt) betragen.
Die einzelnen Teilstrecken sollen geradeaus (keine Kreisstrecken!) führen und ein Wettbewerbsflug hat nicht mehr als 8 Teilstrecken zu umfassen.
Innerhalb von 0,5 NM nach dem Startpunkt oder einem Wendepunkt werden keine geheimen Zeitwertungen durchgeführt.
4. Der Startpunkt ist in Richtung des ersten Kurses zu überfliegen.
Nach Überfliegen des Startpunktes ist ein Kurven von mehr als 90 Grad zur vorgegebenen Flugstrecke oder Kreisen nicht mehr erlaubt, es sei denn, es ist gesondert vorgeschrieben.
Wendepunkte, geheime Zeitmesspunkte und Zielpunkt sind im Anflugkurs zu überfliegen.
5. Bei Startpunkt, Zielpunkt und Wendepunkten muss es sich um klar definierte Objekte, welche sowohl in der Natur als auch auf der Karte eindeutig erkennbar sind, handeln.
6. Die Flughöhe während des Navigationsfluges soll ca. 1000 Fuß über Grund betragen. Der Veranstalter kann aus Sicherheitsgründen andere Flughöhen vorschreiben. Die Minimumflughöhe ist jedenfalls 500 Fuß über Grund bzw. die jeweils gesetzlich vorgeschriebene Mindestflughöhe.
7. Die Flugstrecke vom Startpunkt bis zum Zielpunkt soll zwischen 70 NM und 100 NM liegen.

8. Die niederste erlaubte Geschwindigkeit für den Navigationsflug beträgt 60 Knoten.
Die gewünschte Geschwindigkeit kann vom Piloten angegeben werden und hat ein Vielfaches von 5 zu betragen (z.B. 60 kts, 65 kts, 70 kts ...).
9. Werden An- bzw. Abflugkarten ausgegeben, sollen diese im Maßstab 1:50.000 sein.
Die genaue Position des Startpunktes und des Zielpunktes hat auf diesen Karten aufzuscHEINEN. Auf diesen Karten angegebene Flugstrecken sind als vorgeschriebene Verfahren für die Piloten verbindlich.
10. Sämtliche Zeitwertungen müssen innerhalb einer Zeitlinie passiert werden.

Die Zeitlinie („**gate**“) verläuft 90° zum jeweiligen Anflugkurs und weist eine Länge von 0,5 NM nach rechts und links vom Zeitmesspunkt auf. Passieren außerhalb dieses „Gates“ wird als „nicht passiert“ bewertet!

Wo auf der Flugstrecke keine Zeitmesspunkte sind, werden keine Fehlerpunkte bei Abweichungen von der Kurslinie von mehr als 0,5 NM vergeben.

11. Fehlerpunkte für eine Kursabweichung von mehr als 90° werden vergeben, wenn die GPS-Aufzeichnung eine solche von länger als 5 Sekunden zeigt.

Nach Passieren eines Wendepunktes werden keine Fehlerpunkte für „kreisen“ innerhalb eines Radius von 0,5 NM um den Wendepunkt vergeben.

12. Am Startpunkt hat das „gate“ eine auf 1,0 NM erweiterte Zeitlinie rechts und links vom Startpunkt.

Wird diese erweiterte Startpunkt-Linie aus der Gegenrichtung überflogen, werden Fehlerpunkte für „kreisen“ vergeben.

Die Zeitnahme am Startpunkt findet statt, wenn das Flugzeug das erste Mal die 0,5 NM – Linie links oder rechts vom Startpunkt in der Abflugrichtung überfliegt.

13. Verfahrenskurven („**procedure turns**“) werden vorgeschrieben, wenn an einem Wendepunkt eine Richtungsänderung von mehr als 90 Grad erfolgt.

Sind Verfahrenskurven vorgeschrieben, sind diese auch verpflichtend in der vorgesehenen Richtung zu fliegen (siehe S. 30). Für solche Verfahrenskurven ist im Computer-Flugplan eine Zeit von 1 Minute vorzusehen.

14. Werden Verfahrenskurven vor Passieren des TP-Gates oder einer auf 3 NM verlängerten Gate-Linie geflogen, so werden Fehlerpunkte für „kreisen“ vergeben. In diesem Fall werden keine Fehlerpunkte für „Nichtdurchführung“ der Verfahrenskurve an der richtigen Position vergeben. (siehe S 30 ff)

15. Es dürfen nur Wettbewerbskarten mit genauen topographischen Informationen im Maßstab von 1:200.000 bis 1:250.000 verwendet werden. In Österreich ist vorzugsweise die ÖK 200 des BEV (Maßstab 1:200 000) zu verwenden.

Für den Notfall ist vom Teilnehmer eine ICAO-Flugkarte im Maßstab 1:500.000 mitzuführen. Das Mitführen anderer Karten ist untersagt.

16. Bei groben und die Sicherheit der anderen Teilnehmer gefährdenden Verstößen, zum Beispiel gegen die vorgeschriebene An-, Überflug-, Landeanflugverfahren etc., ist der Teilnehmer auszuschließen und es wird ihm die weitere Teilnahme am Wettbewerb untersagt. Es kann auch die Disqualifikation ausgesprochen werden.

17. Start- und Zielpunkt müssen, Wendepunkte sollen, müssen aber nicht mit Bodenzeichen markiert sein.

3.3. BEOBACHTUNGSWERTUNG

Mit dieser Wertung sollen die Fertigkeiten der Piloten hinsichtlich der Ermittlung und Bestimmung von Positionen, Richtungen und Entfernungen sowie die Fertigkeiten in der Kleinorientierung geprüft werden.

Die Aufgabenstellung umfasst:

- Identifizierung von Bodenzeichen entlang der Kurslinie und an Wendepunkten,
 - Identifizierung von auf Fotos dargestellten Objekten,
 - Einzeichnen der genauen Position der Bodenzeichen und Fotoobjekte auf der Wettbewerbskarte (siehe S 31).
1. Die max. Anzahl der Bodenzeichen und Luftbilder beträgt 18, das Minimum 13.
Maximal 10 Luftbilder, minimal 8,
Maximal 8 Bodenzeichen, minimal 5,
 2. Bodenzeichen an SP, WP und ZP sind als Buchstaben auszulegen. Diese sollen so nahe wie möglich am jeweiligen Checkpoint ausgelegt werden, max. jedoch 30 m von diesem entfernt.
 3. Bodenzeichen bei den unbekanntem Zeitnehmungen sind nicht vorzusehen.
 4. Bodenzeichen auf der Strecke sind keine Buchstaben. Die zugelassenen Zeichen sind in der Anlage ersichtlich (siehe S 30).
 5. Das genaue Zielobjekt ist auf jedem Foto mit einem Kreis eindeutig zu markieren.
 6. Innerhalb von 0,5 NM nach dem Startpunkt oder einem Wendepunkt darf sich kein Fotoobjekt oder Bodenzeichen befinden.

7. Nach Beendigung des Fluges und Erreichen der Parkposition stehen dem Piloten 5 Minuten zur Vervollständigung der Wettbewerbskarte (auch Einzeichnung der allenfalls aus Wettergründen nicht unter Sichtflugbedingungen befliegbaren Strecke) zur Verfügung.
Spätestens 5 Minuten nach Einnahme der Parkposition (Stillstand der Räder) sind die Wettbewerbsunterlagen abzugeben.
8. Das Debriefing soll so bald wie möglich durchgeführt werden.
9. Verfahren für die Bewertung der Beobachtungsaufgaben:
 1. Fotos :
 - werden bewertet als „*richtige / falsche Position*“ oder als „*nicht gesehen*“
 2. Bodenzeichen am Start-, Ziel- und an den Wendepunkten:
 - werden bewertet als „*richtiges / falsches Bodenzeichen*“ oder als „*nicht gesehen*“
 3. Bodenzeichen auf der Strecke:
 - a. Vergleichen der Anzahl der erkannten Bodenzeichen auf der Strecke mit der Anzahl der tatsächlich verwendeten Bodenzeichen.
 - b. die Anzahl der nicht erkannten BZ auf Strecke wird bewertet als „*nicht erkannt*“.
 - c. erkannte BZ auf Strecke werden gewertet als „*richtig*“ oder „*falsches BZ oder falsche Position*“

3.3.1. SPEZIELLE REGELN FÜR PRÄZISIONSFLUGBEWERBE

1. Wird ein Flugzeug 2-mal verwendet, muss zwischen Landung und neuerlichem Start ein Zeitraum von mindestens 1 Stunde liegen.
2. Eine auf GPS-Zeit synchronisierte Masterclock muss außerhalb des Flugplanungsraumes gut sichtbar vorhanden sein.
3. Fotos sollen stets ganze Objekte zeigen. Sie können, müssen aber nicht in der Reihenfolge geordnet sein, wie sie am Kurs liegen.
Der Einsatz von „Blindfotos“ ist nicht gestattet.
Die Schwierigkeit soll in der Auffindung bzw. in der Zuordnung und nicht in der rein optischen Erkennung liegen, wie dies z.B. der Fall ist, wenn kleine Details aus Bildern herausgeschnitten und vergrößert werden.
4. Bei den Fotos handelt es sich um Luftbilder in Farbe. Es können Originalfotos oder gute Farbkopien zur Verfügung gestellt werden.
Die Größe der Fotos soll 9 x 13 cm nicht über- bzw. 6 x 9 cm nicht unterschreiten!
Die Fotos müssen in Flugrichtung bzw. aus einem Winkel von nicht mehr als 45 Grad links zur Flugrichtung (Objektiv 50-80 mm) aufgenommen sein.

Die Aufnahmen sollten möglichst kurz vor dem Wettbewerb gemacht werden, damit eine Übereinstimmung mit der Natur gegeben ist.

5. Fotoobjekte und Bodenzeichen müssen sich in einer solchen Position befinden, dass ausgehend vom Objekt nach rechts und links eine freie Sichtmöglichkeit von 45 Grad gegeben ist. Die Fotoobjekte oder Bodenzeichen müssen aus einem Flugzeug aus 1000 Fuß über Grund und einer Entfernung von mindestens 600 Metern erkannt werden können.
6. Die durch Luftbilder dargestellten Positionen müssen auf der Kurslinie oder bis zu maximal 100 Meter links von der Kurslinie liegen, keinesfalls rechts von der Kurslinie!
7. Strecken-Bodenzeichen müssen auf der Kurslinie oder bis zu maximal 100 Meter links von der Kurslinie ausgelegt werden, keinesfalls rechts von der Kurslinie!
8. Die Position der von der Besatzung erkannten Luftbilder und Bodenzeichen ist auf der Karte (Kurslinie) eindeutig zu markieren. Ein Objekt bzw. ein Bodenzeichen gilt als richtig erkannt, wenn sich die Markierung in keinem größeren Abstand als 5 mm von der tatsächlichen Position befindet.
9. Bis zur Abgabe der Unterlagen darf das Flugzeug nicht verlassen werden und darf kein Kontakt mit Besatzungsmitgliedern anderer Flugzeuge aufgenommen werden. Die Zeit der Einnahme der Parkposition und der Abgabe der Wettbewerbsunterlagen sind von einem Sportkommissar zu vermerken.
10. Nach Abgabe der Wettbewerbsunterlagen findet ein Debriefing statt. Hierbei werden mit den Piloten die Beobachtungsaufgaben besprochen und Fehler soweit wie möglich abgeklärt. Danach werden die Loggeraufzeichnungen in das Auswerteprogramm übertragen.
11. Bis nach dem Debriefing darf mit anderen Teilnehmern kein Kontakt aufgenommen werden. Für die Separation der Teilnehmer der 1. und 2. Gruppe ist entsprechend vorzusorgen.
12. Nach Beendigung des Wettbewerbes ist vom Veranstalter eine „Masterchart“ auszuhängen.
13. Während des gesamten Navigationsfluges muss die festgelegte Funkfrequenz gerastet und der Pilot hörbereit sein.
14. Wenn während des Navigationsfluges mit anderen Teilnehmern Funkkontakt aufgenommen wird, ohne dass dies aus Gründen der Flugsicherheit erforderlich ist, oder wenn elektronische Geräte, mobile Funk- oder Navigationsgeräte mitgeführt werden, wird der Teilnehmer disqualifiziert.

3.3.2. WETTERBEDINGTE PROBLEME

Der Wettbewerb oder Teile des Wettbewerbes können verschoben, abgeändert oder völlig gestrichen werden, falls hierfür Gründe vorliegen (Wetter oder andere).

Die Entscheidung hierüber trifft der Wettbewerbsleiter in Übereinstimmung mit der Jury.

Können vom Piloten einzelne Punkte oder Teile der Strecke nicht unter VFR-Bedingungen erreicht werden, hat der Pilot auf der Wettbewerbskarte den Beginn und das Ende des Bereiches einzuzeichnen, in welchem Sichtflugbedingungen nicht gegeben waren. Diese Einzeichnungen auf der Wettbewerbskarte müssen jedenfalls vor Abgabe der Unterlagen vorgenommen werden. Eine Änderung oder Ergänzung dieser Angaben beim Debriefing ist nicht mehr möglich.

Der Wettbewerbsleiter / die Jury haben ihre Entscheidung auf Grund der Einzeichnungen in den Wettbewerbskarten in Übereinstimmung mit den Ergebnissen des Checkfluges zu treffen.

Die Entscheidung der Wettbewerbsleitung / Jury sollte von dem Grundsatz getragen werden, dass beim Wettbewerb möglichst für alle Teilnehmer gleiche Bedingungen herrschen sollen und auftretende gravierende Wetterprobleme einzelnen Teilnehmern nicht zum Nachteil gereichen sollen.

3.3.3. VORAUSSETZUNG FÜR DIE WERTUNG DES NAVIGATIONSFLUGES

Können auf Grund von Umständen (wie z.B. Wetter...) nur Aufgaben im Ausmaß von weniger als 75% der für den jeweiligen Wettbewerb vorgesehenen Mindestfehlerpunktzahl durchgeführt werden, kann das Ergebnis dieses Wettbewerbes nicht zur Staatsmeisterschaftswertung herangezogen werden. Die Erstellung einer Ergebnisliste ist möglich.

3.4. ZIELLANDUNGEN

Sinn der Ziellandwertung ist es, die Fertigkeit des Piloten zur Durchführung verschiedener Landungen zu überprüfen.

Bei Besatzungen müssen bei den Ziellandungen beide Teilnehmer im Luftfahrzeug sein.

Es können Rechts- oder Linksplatzrunden vorgeschrieben werden.

Die Platzrunden sollten in einer Höhe von 1000 Fuß über Grund geflogen werden, bei Normal- und Hindernislandung können auch 500 Fuß über Grund von der Veranstaltungsleitung zugelassen werden.

Nach Möglichkeit sollen die Landungen so durchgeführt werden, dass jede Landungsart zunächst von allen Teilnehmern geflogen wird, erst dann die nächste Landungsart.

2 verschiedene Landungen hintereinander - mit einem „*touch and go* „ - sind auch möglich.

Ziellandungen gegen die tiefstehende Sonne sind unbedingt zu vermeiden, im Zweifel hat der Veranstaltungsleiter bzw. ein Jurymitglied einen Checkflug durchzuführen.

Die max. erlaubte Rückenwindkomponente sind 3 kts.

Folgende **Arten der Ziellandung** sind möglich und es sollen bei jedem Wettbewerb zumindest drei verschiedene Landungsarten als Aufgabe gestellt werden:

NORMALLANDUNG:

Bei dieser Art der Landung ist der Gebrauch von Gas, Spoiler und Klappen sowie das Slippen erlaubt.

SIGNALLANDUNG:

In der Platzrunde ist querab der 0-Linie das Gas herauszunehmen und ohne weiteren Gebrauch von Gas die Ziellandung durchzuführen. Klappen, Spoiler und Slippen sind erlaubt.

SIGNALLANDUNG OHNE KLAPPEN:

Hier ist ebenfalls in der Platzrunde querab zur 0-Linie das Gas herauszunehmen und ohne weiteren Gebrauch von Gas anzufiegen. Der Gebrauch von Spoilern und Klappen ist ab diesem Zeitpunkt bis zum Aufsetzen nicht erlaubt, Slippen ist möglich.

HINDERNISLANDUNG:

Hier hat der Pilot ein 2 Meter hohes Hindernis, welches 50 Meter vor der 0-Linie errichtet ist, zu überfliegen und die Ziellandung durchzuführen. Der Gebrauch von Gas, Spoilern, Klappen und das Slippen sind erlaubt.

Vor dem Überflug des Hindernisses dürfen sich die Räder nicht näher beim Boden befinden als das Hindernis hoch ist. Eine Berührung des Hindernisses ist nicht gestattet.

Abnormale Landungen:

Bei abnormalen Landungen werden jedenfalls 100 Punkte zusätzlich zur Wertung nach dem Aufsetzpunkt vergeben. Dazu kommen allenfalls noch Fehlerpunkte für andere Kriterien, falls solche zutreffen.

Abnormale Landungen sind:

- Bugrad beim Aufsetzen nicht deutlich über dem Boden, und zwar solange, bis beide Hauptfahrwerksräder aufgesetzt haben;
- Ein Spornradflugzeug nicht in der in 3.4.2. beschriebenen Position (siehe auch Anhang II, Seite 47) aufsetzt;
- Ein Rad des Hauptfahrwerkes beim Aufsetzen mehr als Raddurchmesser über dem Boden, ohne dass eine Seitenwindlandung angezeigt und erlaubt wurde;
- Bei einer erlaubten Seitenwindlandung ist das luv-seitige Rad des Hauptfahrwerkes mehr als der Raddurchmesser über dem Boden;
- Wenn irgendein Teil des Flugzeuges, außer den Rädern, bei der Landung den Boden berührt;
- Veränderung der Klappenstellung über dem Ziellandefeld;

- Landung mit gebremsten Rädern;
- Nach dem Aufsetzen hebt ein Rad – die Räder des Hauptfahrwerkes wiederum vom Boden ab, während das Bugrad am Boden verbleibt.

3.4.1. ZIELLANDEFELD

Das in Österreich verwendete Ziellandefeld hat ein Ausmaß von 50 x 12 Metern.

Es sind die Ziellandefelder der Typen 1 oder 2 oder ein Ziellandefeld mit Einteilung nach Metern (Typ 3) anzuwenden. Eine Skizze der Ziellandefelder befindet sich im Anhang I, Seite 29.

3.4.2. BEWERTUNG DER LANDUNGEN

Das Flugzeug muss auf beiden Rädern des Hauptfahrwerkes aufsetzen. Bewertet wird der Punkt, wo das Hauptfahrwerk am Boden aufsetzt. Im Moment des Aufsetzens müssen sich Bugräder noch deutlich über dem Boden befinden. Bei Spornradflugzeugen spricht man dann von einer korrekten Landung, wenn sich das Spornrad bei der Landung in einer Position befindet, bei der sich der Mittelpunkt des Spornrades unterhalb (oder höchstens auf) der gedachten horizontalen Linie befindet, welche vom Mittelpunkt (Achse) des aufsetzenden Rades (bzw. der aufsetzenden Räder) des Hauptfahrwerkes ausgeht und parallel zum Boden verläuft (siehe Anhang II, Seite 48).

Setzen beide Räder des Hauptfahrwerkes innerhalb von 5 Metern auf, zählt die erste Berührung des ersten Rades als Aufsetzpunkt. Liegt zwar keine Einradlandung vor, es setzt jedoch dennoch das zweite Rad erst mehr als 5 Meter nach dem ersten Rad am Boden auf, so ist der in der Bewertung schlechtere Aufsetzpunkt für die Wertung heranzuziehen.

Springt das Flugzeug im Ziellandefeld, so zählt der endgültige bzw. der in der Bewertung schlechtere Aufsetzpunkt.

Unter Springen versteht man, dass sich eines oder beide Räder des Hauptfahrwerkes nach dem ersten Aufsetzen mehr als 1 Raddurchmesser vom Boden abheben oder nach dem ersten Aufsetzen über eine Distanz von mehr als 15 Meter wieder in der Luft sind.

Bei Bodenberührung außerhalb des Ziellandefeldes (außer bei Spornradflugzeugen das Spornrad) zählt dieser Punkt als Aufsetzpunkt. Es werden daher in diesem Fall Fehlerpunkte wie beim Aufsetzen außerhalb des Ziellandefeldes vergeben.

Einradlandungen werden nur dann als Normallandungen gewertet, wenn eine Seitenwindkomponente von mehr als 8 Knoten gegeben ist. In diesem Fall darf sich das lee-seitige Rad mehr als einen Raddurchmesser über dem Boden befinden, wenn mit dem luv-seitigen Rad aufgesetzt wird. Die Erlaubnis zur Einradlandung wird von einem 30 Meter vor dem Idealfeld postierten Posten mittels Signalfolge erteilt.

Als Aufsetzpunkt zählt bei einer solchen erlaubten Einradlandung die erste Bodenberührung des Luv-Rades.

Bei einem Durchstarten des Piloten beim ersten Anflug, ohne dass eine Behinderung im Anflug oder auf der Landebahn gegeben war, bzw. ohne dass der Pilot von der Flugbetriebsleitung dazu veranlasst wurde, gilt die Aufgabe als nicht erfüllt. Es wird in diesem Fall eine Wertung wie beim Aufsetzen außerhalb des Ziellandefeldes vorgenommen.

Bei der Bewertung des Aufsetzpunktes werden Fehlerpunkte wie in den Skizzen im Anhang I. angeführt bzw. in der Fehlerpunktliste enthalten, vergeben.

Bei Aufsetzen oder erster Bodenberührung außerhalb des Ziellandefeldes bzw. bei einer abnormalen Landung werden 100 Fehlerpunkte vergeben, ebenso wie bei einem Durchstarten ohne Rechtfertigung.

Bei jeder Landung erfolgt eine Bewertung nach dem Aufsetzpunkt. Dazu kommen dann unabhängig von dieser Bewertung noch die für die zusätzlichen Kriterien vorgesehenen Fehlerpunkte, wobei jedoch maximal die bei jeder Landungsart vorgesehenen maximalen Fehlerpunkte vergeben werden dürfen.

Zur Bewertung der Ziellandungen müssen mindestens 3 Sportkommissare am Ziellandefeld anwesend sein. Für die Kontrolle und als Auswertungshilfe für die Bewertung der Landung soll die Verwendung von Videokameras vorgesehen werden.

Alle Anflüge und Landungen müssen von den Sportkommissaren als „sicher“ eingeschätzt werden. Kommen diese zur Auffassung, dass der Anflug bzw. das Aufsetzen die Sicherheit gefährden, haben sie zu entscheiden, ob der jeweilige Pilot von der weiteren Teilnahme ausgeschlossen oder disqualifiziert wird bzw. mit einer Verwarnung davon kommt.

Bei Landungen (Aufsetzpunkt) außerhalb der Pistenbegrenzung (Schwelle, Seitenmarkierungen) oder wenn bei der Landung gesetzliche Bestimmungen verletzt werden, werden für eine solche Landung die maximalen Fehlerpunkte für die jeweilige Landungsart vergeben.

3.5. FEHLERPUNKTELISTE

FLUGPLANBERECHNUNG

-	Kurs innerhalb der Toleranz von + / - 2 Grad	0 FP	
-	Darüber hinaus pro angefangenem Grad Differenz	2 FP	
-	Zeitberechnung innerhalb der Toleranz von + / - 5 Sekunden	0 FP	
-	Über die Toleranz hinausgehend pro Sekunde	1 FP	
	Maximale Fehlerpunkte für Flugplanberechnung		350 FP

Zusätzlich:

-	Verspätete Abgabe des Flugplanes (später als 30 min)	50 FP	
-	Verspätetes Verlassen des Flugplan-Raumes	100 FP	
-	Elektronische Rechenhilfe verwendet,	300 FP	

ZEITWERTUNGEN

-	Passieren der „ Startlinie “ innerhalb der vorgeschriebenen Startzeit + 60 Sekunden	0 FP	
-	Passieren der „ Startlinie “ vor oder nach dem vorgegebenen Zeitlimit	200 FP	200 FP
-	Überflug von Zeitwertungspunkten:		
	innerhalb der Toleranz (+ / - 2 Sekunden)	0 FP	
-	Darüber hinaus für jede volle Sekunde Differenz	3 FP	
	„Nicht passiert“ (außerhalb des <i>gates</i>)	100 FP	
-	Maximale Fehlerpunktzahl je Zeitwertung		100 FP

Procedure Turns

-	Werden vorgeschriebene Verfahrenskurven (procedure turns) bei Wendepunkten nicht durchgeführt, pro Feststellung		200 FP
---	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--------

Abweichungen vom Kurs, und zwar

-	Kreisen oder Abweichung von mehr als 90 Grad (länger als 5sec) von der Kurslinie, pro Feststellung		200 FP
-	Nichtbefolgen der vorgeschriebenen An- und Abflugrouten, Rollanweisungen oder sonstiger Verfahren, je Feststellung		200 FP
-	Verspätete Ankunft in der Platzrunde, falls die Ankunftszeit vorgeschrieben ist		200 FP

Verspätete Abgabe der Wettbewerbskarte

	(nach Verstreichen von 5 Minuten ab Stillstand der Räder an der Parkposition)		100 FP
--	-------------------------------------------------------------------------------	--	--------

	Fliegen unter der Mindestflughöhe,	pro Feststellung	500 FP
--	-------------------------------------------	------------------	--------

BEOBACHTUNGSWERTUNG – Fotos und Bodenzeichen:

-	Korrekte Einzeichnung innerhalb 5 mm von der korrekten Position	0 FP
-	Nicht gesehen	20 FP
-	Falsches Foto, falsches Bodenzeichen oder falsche Position	30 FP
-	Nicht gesehenes BZ an SP, FP und TPs	50 FP
-	Falsches BZ an SP, FP und TPs	100 FP

Für die Berechnung der Gesamt - Fehlerpunkte sind bei der Beobachtungswertung pro Foto/ Bodenzeichen 30 FP heranzuziehen,

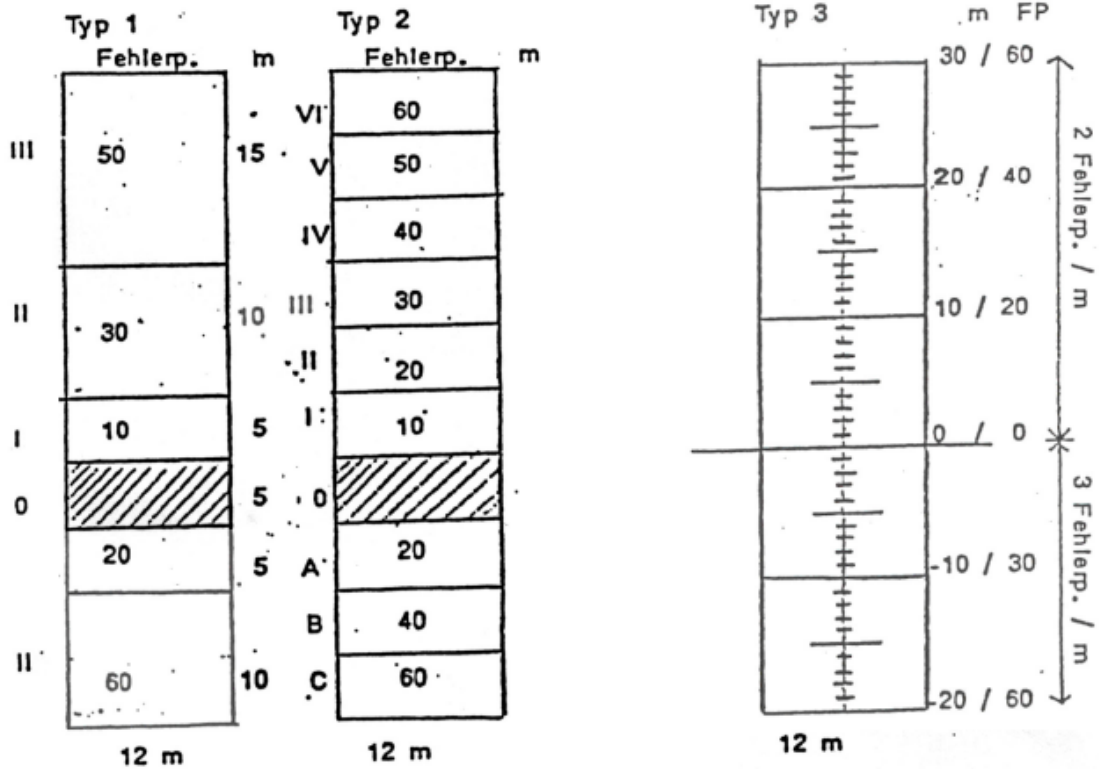
ZIELLANDUNGEN

	Es werden Fehlerpunkte nach den bei den jeweiligen Ziellandefeldern vorgesehenen Fehlerpunkten vergeben (siehe Anhang).	
-	Maximale Fehlerpunkte für die Bewertung nach dem Aufsetzpunkt bei jeder Landungsart	100 FP
-	Maximale Fehlerpunkte bei der Normallandung daher	100 FP
	Signallandung ohne Motor, mit Klappen und Spoilergebrauch, Fehlerpunkte laut Aufsetzpunkt	
-	Zusätzlich für Gas geben im Anflug	100 FP
-	Maximale Fehlerpunkte für diese Landungsart	200 FP
	Signallandung ohne Motor, Klappen und Spoiler	
	Fehlerpunkte laut Aufsetzpunkt, dazu für Verwendung von Motor, Klappen, Spoilern	100 FP
	<u>Ausnahme:</u> Motorsegler dürfen vor dem Ziellandefeld die Störklappen setzen, die Stellung darf danach bis zum Aufsetzen nicht mehr verändert werden.	
-	Maximale Fehlerpunkte für diese Landungsart	200 FP
	Hindernislandung, Wertung nach dem Aufsetzpunkt, dazu	
-	Unterfliegen oder Berührung des Hindernisses	100 FP
-	Maximale Fehlerpunkte für diese Landungsart	200 FP
	Abnormale Landungen:	
-	Wertung nach dem Aufsetzpunkt, jedenfalls zuzüglich Sonderwertung	100 FP
	Gas geben im Ziellandefeld (nach dem Aufsetzen)	50 FP

ANHANG I

ZIELLANDEFELDER FÜR DEN PRÄZISIONSFLUG

Ziellandefelder (Maße in Metern):

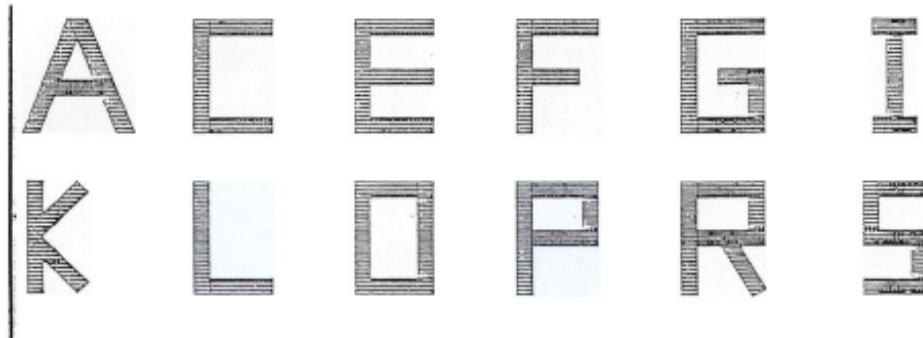


Die Breite des Idealfeldes (0 FP) beträgt 2 Meter

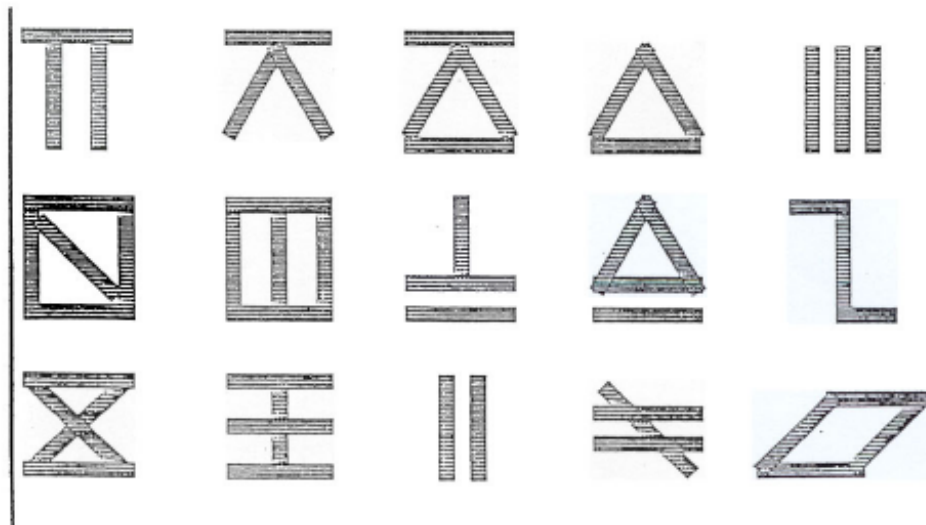
ZUGELASSENE BODENZEICHEN

Bodenzeichen sollen weiß sein, 0,5 m breit und ca. 3 bis 4 m lang.

a) erlaubte Buchstaben am Startpunkt, Zielpunkt und an Wendepunkten:

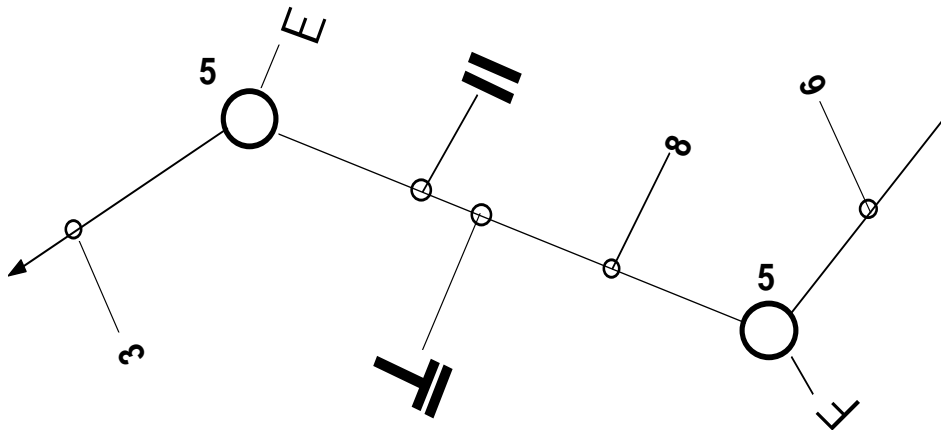


b) erlaubte Streckenbodenzeichen:



Wenn Buchstaben zu verwenden sind, sind diese so auszulegen, daß sie korrekt aus der Anflugrichtung erkannt werden können.

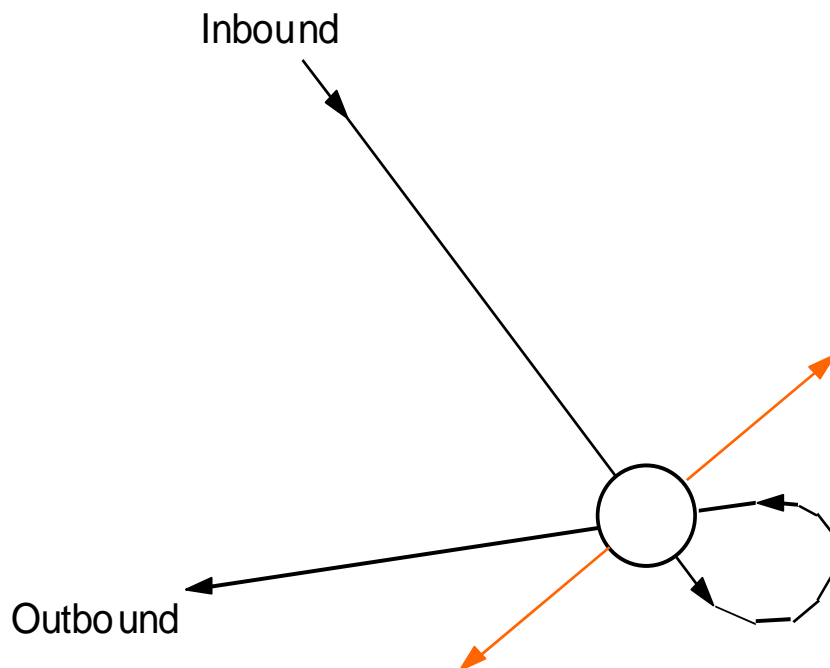
Richtiges Einzeichnen von Fotos und Bodenzeichen in die Karte



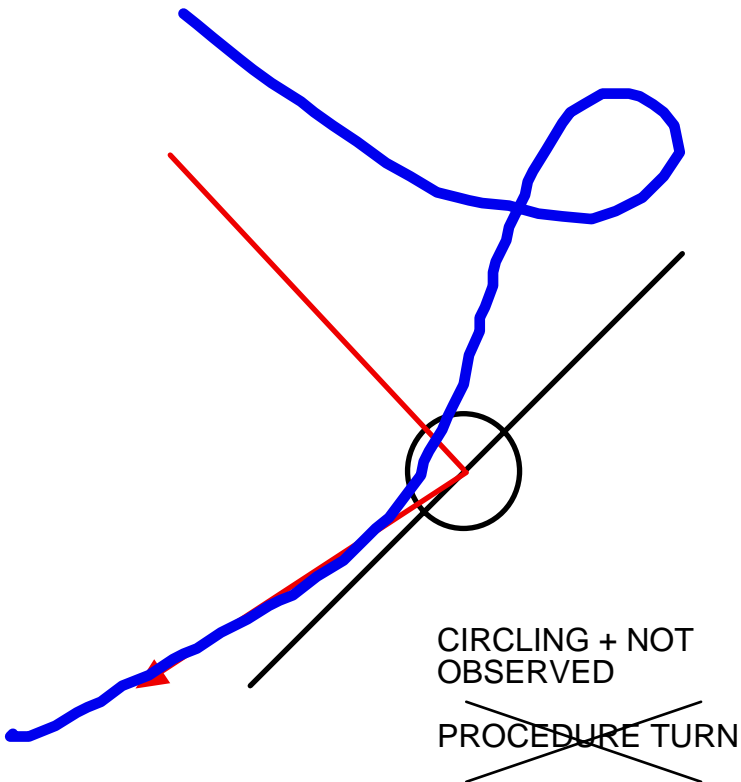
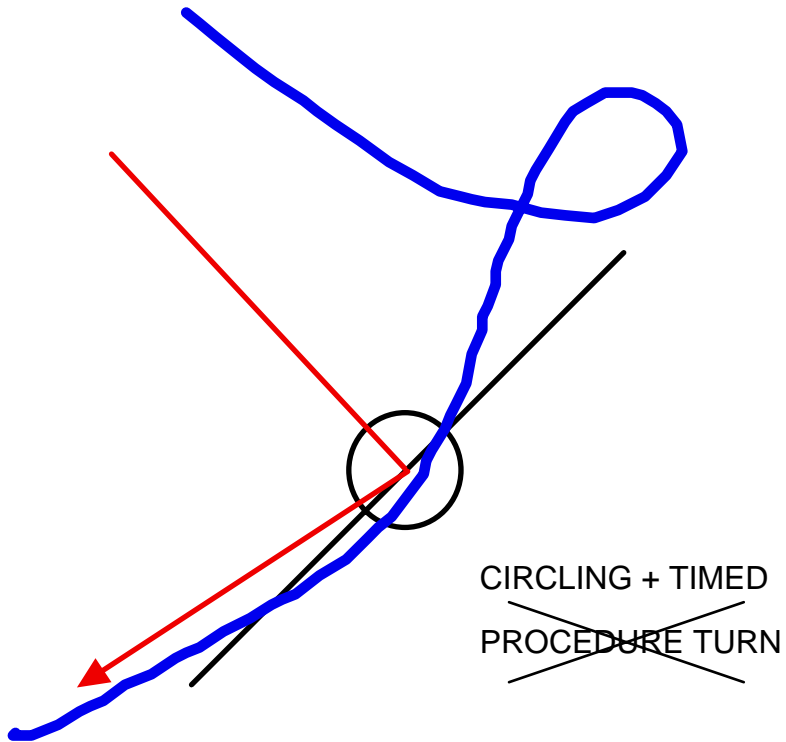
Procedure Turn (Verfahrenskurven)

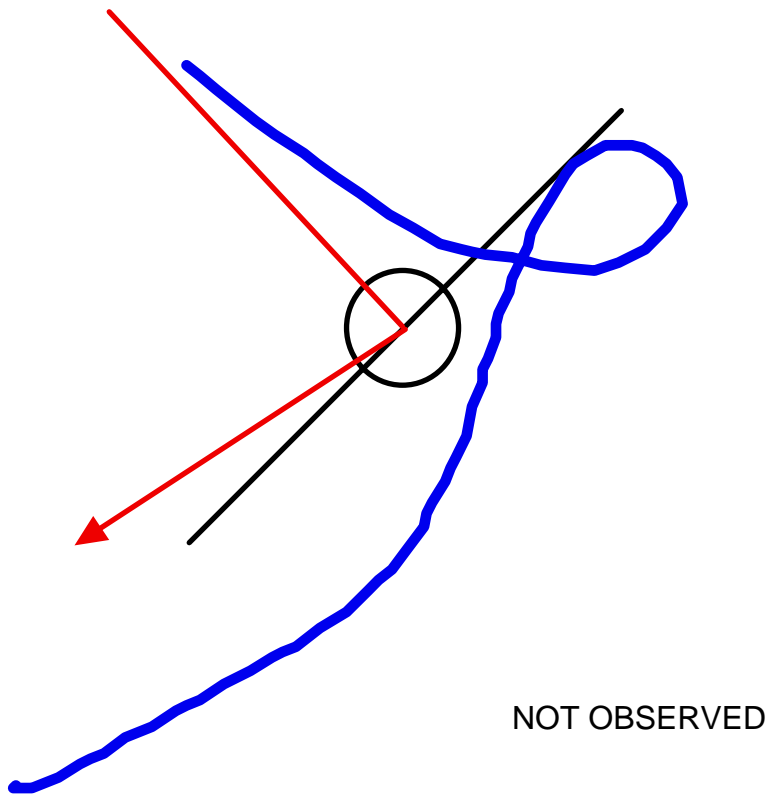
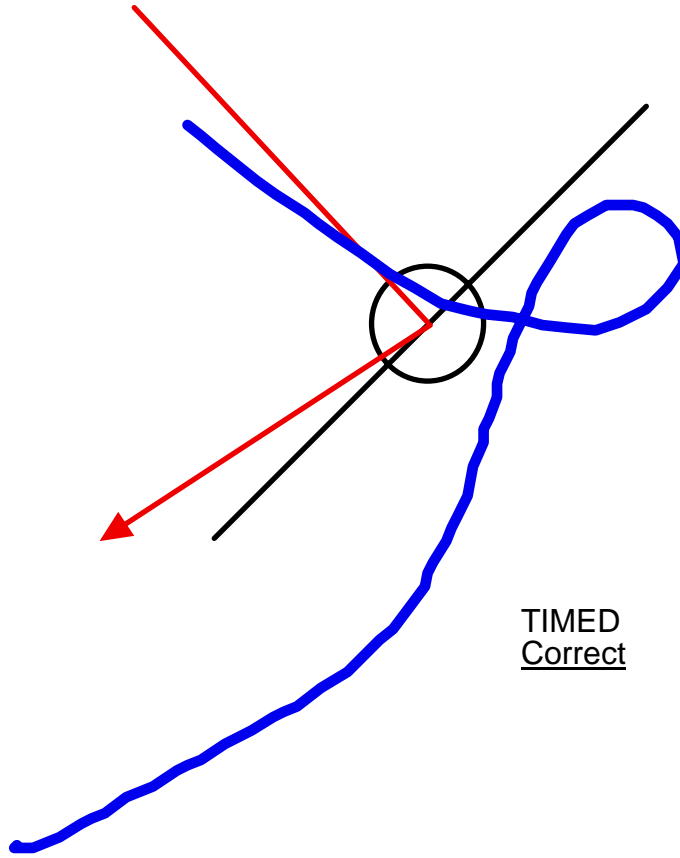
Nur beim Präzisionsflug und wenn an einem Wendepunkt eine Richtungsänderung von mehr als 90° erfolgt.

Procedure Turns sind in der richtigen Richtung zu fliegen (wie im Beispiel dargestellt, bzw analog)



Mögliche Fehler bei Procedure Turns





4. NAVIGATIONSFLUGREGLEMENT

4.1. ALLGEMEINE REGELUNGEN

1. Die österreichischen Regeln für den Navigationsflug basieren auf den internationalen „*FAI-Sporting Code - Rules and Regulations Air Rally Flying*“ in der jeweils gültigen Fassung.
2. Die auf Grund dieses Reglements durchgeführten Wettbewerbe haben die Aufgaben, wie sie unter 4.2. angeführt sind, zu enthalten.
3. Die Wettbewerbe werden nur unter VFR-Bedingungen durchgeführt. Verschlechtern sich die Wetterbedingungen während des Wettbewerbes, ist es die alleinige Entscheidung des Piloten, fortzusetzen oder nicht.
4. Der Wettbewerb oder Teile des Wettbewerbes können verschoben, abgeändert oder völlig gestrichen werden, falls hierfür Gründe vorliegen (Wettergründe oder andere). Die Entscheidung trifft der Wettbewerbsleiter in Übereinstimmung mit der Jury.
5. Jede Besatzung besteht aus einem Piloten und einem Co-Piloten (Navigator).
6. Das Flugzeug darf während des Wettbewerbes nur mit maximal 2 Personen besetzt sein.
7. Der verantwortliche Pilot muss zumindest im Besitz einer für das geflogene Flugzeug gültigen PPL sein, beide Besatzungsmitglieder müssen im Besitz einer gültigen Sportlizenz sein.
8. Zugelassen sind ein- oder mehrmotorige Luftfahrzeuge bis zu einem maximalen Abfluggewicht von 2 Tonnen sowie Touring-Motorsegler (fix montierter Motor, 3-Bein-Fahrwerk) mit gesetzlicher und für Wettbewerbe gültigen Haftpflichtversicherung.
9. Die Mindestwettbewerbsgeschwindigkeit beträgt 70 Kts (TAS). Höhere Geschwindigkeiten müssen ein Vielfaches von 5 Kts sein.
10. Die Reichweite der Luftfahrzeuge muss die Länge der Wettbewerbsstrecke laut der Ausschreibung zuzüglich 10 % und zuzüglich gesetzlicher VFR-Reserven betragen.
11. Die Luftfahrzeuge müssen mit einem zugelassenen, funktionsfähigen Funkgerät ausgerüstet sein.
12. Jeder Teilnehmer ist für sein Luftfahrzeug selbst verantwortlich und hat selbst für die notwendigen Verankerungsgeräte zu sorgen.
13. Alle Wettbewerbszeiten sind GPS-Zeiten. Alle Zeitmessungen werden nach der offiziellen Wettbewerbszeit vorgenommen. Eine Uhr, welche die GPS-Wettbewerbszeit anzeigt, ist für alle Piloten ersichtlich auszuhängen.

14. Vor jedem Navigationsflug ist ein Piloten - Briefing mit Wetterinformation durchzuführen. Während des Briefings und Debriefings besteht Rauchverbot.
15. Jedes Flugzeug und jede Besatzung wird im Zeitraum 15 bis 5 Minuten vor Übergabe der Wettbewerbsunterlagen im Hinblick auf nicht erlaubte Kommunikations-, Navigations- und sonstige elektronische Geräte überprüft. Die Besatzung hat sich rechtzeitig zu dieser Überprüfung beim Flugzeug einzufinden. Die Überprüfung muss 5 Minuten vor Übergabe der Wettbewerbsunterlagen abgeschlossen sein.
16. Jede Besatzung erhält – je nach Ausschreibung – 15 bis 30 Minuten (für Neueinsteiger bis 45 Minuten) vor der Startzeit den verschlossenen Wettbewerbsumschlag in das Flugzeug,.
17. Im Wettbewerbsumschlag befinden sich alle Fotos und die Aufgaben- bzw. Ergebnisblätter. Diese Blätter haben in zweifacher Ausfertigung im Umschlag zu sein.
18. Bei einem voraussichtlichen Wind von über 15 Kts kann dieser in der Zeitaufstellung in der Angabe berücksichtigt werden. Dies ist jedoch in der Aufgabenstellung deutlich zu vermerken.
19. Als Wettbewerbskarte ist eine Karte im Maßstab von 1:200.000 bis 1:250.000 zu verwenden. Es muss sich nicht um eine Flugkarte handeln.
Bei Bewerben in Österreich soll die ÖK 200 des BEV (Maßstab 1:200.000) verwendet werden.
20. Der Wettbewerbsflug ist jeweils nach den Regeln und den Angaben in den Angabe- und Ergebnisblättern durchzuführen.
21. Vor jedem Wertungsflug ist eine Startliste mit den Startzeiten zu veröffentlichen.
Zwischen den einzelnen Starts soll ein Intervall von zumindest 2 Minuten liegen.
22. Alle Wendepunkte, auch an denen keine Zeitwertung durchgeführt wird, müssen innerhalb des „gates“ (0,5 NM rechts und links vom WP) passiert werden.
23. Nach der Landung müssen die Rollanweisungen unverzüglich befolgt werden.
24. Die Aufgaben- und Ergebnisblätter sind klar und deutlich auszufüllen, bei Verbesserungen muss klar und deutlich ersichtlich sein, welches Ergebnis gilt, sonst wird der fragliche Punkt als falsch gewertet.
25. Die Besatzungen haben bis zur Abgabe der Aufgaben- und Ergebnisblätter in ihren Flugzeugen zu verbleiben.
Die Wettbewerbsleitung kann bestimmen, dass die Besatzung auch nach Abgabe der Aufgaben bis zum Debriefing im Flugzeug zu verbleiben hat.
Bis nach dem Debriefing darf kein Kontakt mit anderen Personen, ausgenommen offizielle Mitarbeiter des Veranstalters, hergestellt werden.

26. Das Ergebnisblatt ist innerhalb eines von der Wettbewerbsleitung in der Ausschreibung zu bestimmenden Zeitraumes ab der aktuellen Landezeit abzugeben. Anschließend ist das Kuvert mit allen Unterlagen und den GPS-Aufzeichnungen, Fotos etc. abzugeben. Die Besatzung hat für die rechtzeitige Übergabe zu sorgen.
Nur die Zweitschrift des Ergebnisblattes verbleibt bei der Besatzung.
27. Nach dem Navigationsflug sind ein Debriefing und das Download der GPS-Aufzeichnungen durchzuführen.
Beim Download soll ein Schiedsrichter anwesend sein, der die Aufzeichnung bereits auf mögliche Fehler beurteilen soll.
28. Es ist der Besatzung erlaubt, die Radverkleidungen abzunehmen und die Räder mit weißer Farbe zu kennzeichnen. Es ist dies jedoch nicht Pflicht.
29. Nach Möglichkeit sollen die Landungen mit einer Videokamera überwacht und aufgenommen werden.
Die Videoaufnahmen stehen nur dem Wettbewerbsleiter bei einem Einspruch und der Jury bei der Behandlung von Protesten zur Verfügung.
30. Für den Fall, dass es nicht möglich ist, den Motor zu starten oder ein sonstiger gravierender Grund vorliegt, dass der Flug nicht angetreten werden kann, ist es der Besatzung verboten, das Flugzeug zu verlassen und mit anderen Wettbewerbsteilnehmern Verbindung aufzunehmen. In diesem Fall ist über Funk Verbindung mit der Wettbewerbsleitung aufzunehmen, um die Situation zu erklären und in weiterer Folge entsprechende Instruktionen abzuwarten.

4.2. BESONDERE WETTBEWERBSBESTIMMUNGEN

4.2.1. NAVIGATIONSFLUG

Es finden zwei oder drei Navigationsflüge statt. Jeder Navigationsflug weist eine Streckenlänge zwischen 80 und 120 NM auf.

Werden an einem Tag zwei Navigationsflüge durchgeführt, beträgt die Gesamtlänge beider Strecken nicht mehr als 200 NM.

Die Distanz zwischen 2 Wendepunkten beträgt zwischen 5 NM und 20 NM, nach Möglichkeit jeweils ca. 10% der Gesamtstrecke.

Jeder Navigationsflug enthält folgende Aufgaben:

- a) Flugplanung (Plotting)
- b) Pünktlichkeitstest
- c) Beobachtungstest (Fotos und Bodenzeichen)
- d) Landetest (mindestens eine, maximal 2 Landungen)

4.2.2. FLUGPLANUNG (Plotting)

1. Checkpoints (Wendepunkte) müssen exakt erkennbare Punkte am Boden und in der Karte sein. SP, iFP, iSP CP's und FP müssen in den Flug-Instruktionen klar und eindeutig beschrieben sein.
2. Die Instruktionen zum Auffinden von Checkpoints können wie folgt gegeben sein:
 - a) als bekannte Position
 - b) als Koordinatenpunkt (Länge und Breite)
 - c) jede Kombination von Richtung und/oder Entfernung von oder zu a) und b), wie oben beschrieben.

Bei der Aufgabenstellung muss sichergestellt sein, dass nur eine Lösung möglich ist.

3. Jeder bereits vorher angegebene Checkpoint, ebenso der Mittelpunkt eines jeden Flugplatzes auf der Wettbewerbskarte und die Kreuzungspunkte gedruckter Koordinaten-Linien sind „bekannte Positionen“. Der Veranstalter kann auch andere Punkte als „bekannte Positionen“ deklarieren, diese müssen dann aber auf einer sichtbar ausgestellten „*master competition map*“ besonders hervorgehoben bzw. markiert oder sonst klar definiert sein.
4. Örtlichkeiten, welche zwar den Organisatoren bestens bekannt sind, jedoch nicht den teilnehmenden Besatzungen sind keine „bekannten Positionen“.
5. Die Streckenführung kann auch gegeben sein als:
 - a) Schenkel definiert durch Landschafts-Merkmal, z.B. vom CP (x) folge dem Fluss bis zum CP (x+1).
 - b) Schenkel in der Karte als Kurve eingezeichnet, z.B. vom CP (y) folge der eingezeichneten Kurve bis CP (y+1)
 - c) Falls Punkt a) oder b) verwendet werden, so muss die ungefähre Streckenlänge und die exakte Zeit in den Instruktionen angegeben sein.
 - d) Die Instruktion für einen Teil der Strecke kann auch in 2 zusätzlichen, verschlossenen Kuverts enthalten sein.

In diesem Fall ist eines der 2 Kuverts, abhängig von der richtigen / falschen Identifikation eines festgelegten Wendepunkt-Fotos, zu öffnen.

Die Anweisung im Kuvert setzt die weitere Streckenführung nach frühestens 4 Teilstrecken fort. Die neue Planung in den Unterlagen enthält maximal 2 Teilstrecken.

Für das Öffnen des falschen Kuverts werden Fehlerpunkte vergeben.

6. Die Streckenrichtung wird in Graden (magnetic oder true) angegeben. Sind die Grade magnetisch angegeben, ist auch, falls dies erforderlich ist, das Ausmaß der Variation (Ost oder West) anzugeben.

7. Distanzen werden in Zehntel von nautischen Meilen oder Kilometern angegeben. Ein Umrechnungsfaktor von Millimetern auf der Karte in nautische Meilen oder Kilometer soll angeführt werden.
8. Keine Planung darf von einem Punkt ausgehen, der nicht auf der Karte aufscheint.

4.2.3. FLUGDURCHFÜHRUNG

1. Nach dem Start muss der Pilot die festgelegten Abfluginformationen befolgen.
Der SP (Startpunkt) und der iSP (intermediate Start Point) sind in der Richtung des Abflugkurses zu überfliegen. An diesen Punkten besteht eine verlängerte „Tor-Linie“ von 1,0 NM rechts und links vom SP (ISP). Wird diese verlängerte Tor-Linie aus der falschen Richtung überflogen, so ist dies die Überflugszeit und es werden Fehlerpunkte für „kreisen“ vergeben.
CP`s (Checkpoints), FP (Final Point) und iFP (intermediate FP) sind in der Richtung des Anflugkurses zu überfliegen.
2. Nach Überfliegen des FP / iFP muss das vorgeschriebene Anflugverfahren eingehalten werden.
3. Die vorgeschriebenen Ab- und Anflugkurse werden auf Grund der GPS-Loggerdaten überprüft. Bei Nichtbefolgen der Instruktionen werden Fehlerpunkte vergeben.
4. Kursabweichungen von mehr als 90° zwischen SP und iFP, sowie zwischen iSP und FP werden mit Fehlerpunkten belegt wenn diese auf Grund der GPS-Loggeraufzeichnung länger als 5 Sekunden stattgefunden hat.
5. Kurven nach passieren der „*time gates*“ an CP`s müssen so kurz wie möglich vom Anflug- zum Abflugkurs durchgeführt werden. Diese Kurven fallen nicht unter die „mehr als 90° - Regel“ wenn die Kurve spätestens 45 Sekunden nach passieren des „*time gates*“ fertig ist.
6. Die Strecke, welche zu fliegen ist, führt jedenfalls von Checkpunkt zu Checkpunkt.

4.2.4. PÜNKTlichkeitSWERTUNG

1. Beim Wettbewerb wird GPS-Zeit verwendet. Zeiten (hh:mm:ss) können angegeben werden in „*local time*“ oder „*UTC*“, und in „*elapsed time*“ nach der vorgegebenen Startzeit. Die Zeiten sind in den Fluginstruktionen angeführt für Start, SP, alle CPs und ZP, weiters die späteste Landezeit und die Zeit der Übergabe der Wettbewerbsunterlagen. Die Startzeit gilt für ein genau definiertes „*T/O time gate*“ (markiertes Tor ca. in der Mitte der Startbahn).
2. Zeitwertungen finden jedenfalls beim Start, am Startpunkt, mindestens an 50% der Checkpoints, am Zielpunkt, bei der Landung und bei der Übergabe des Ergebnisblattes statt.
3. Ein Zeitwertungs-Punkt muss ein exakt definierbarer Punkt am Boden und in der Karte sein.

4. Die Zeitnehmung erfolgt, wenn das Flugzeug eine Linie überfliegt, welche durch den Zeitmesspunkt geht und 90 Grad zum Anflugkurs liegt (bei SP/iSP zum Abflugkurs).
Die Zeitlinie – „gate“ – weist eine Länge von 0,5 NM nach rechts und links vom Zeitmesspunkt auf. Passieren außerhalb dieses „gates“ wird als „nicht passiert“ bewertet.

4.2.5. BEOBACHTUNGSWERTUNG

1. Die Beobachtungswertung beginnt am Startpunkt (SP), führt weiter über die Checkpoints (CP's) und endet beim Zielpunkt (FP).
Für die Beobachtungswertung werden Fotos und möglicherweise auch max. 5 Strecken-Bodenzeichen herangezogen.
2. Die Besatzungen erhalten zwei Fotoserien. Die erste Serie enthält die Fotos der Checkpoints (min.: 10, max.: 15), die zweite Serie die Streckenfotos (min.: 12, max.:20).
3. Die Checkpoint-Fotos können richtig oder falsch sein. Die Besatzung hat dies zu erkennen und die entsprechende Spalte auf dem Ergebnisblatt anzukreuzen. Die Fotos sind mit der Nummer des jeweiligen Checkpoints bezeichnet und sind in der richtigen Reihenfolge geordnet. Die Checkpoint-Fotos können aus jeder Richtung aufgenommen werden und müssen nicht für jeden Checkpoint vorhanden sein.
Ein richtiges Checkpoint-Foto hat jedenfalls den laut Aufgabenstellung definierten Checkpoint zu zeigen. Ist ein Checkpoint-Foto falsch, so dürfen die darauf erkennbaren Objekte, auch wenn sie sich am Rande des Fotos befinden, in der Natur nicht weniger als 1,0 NM von dem laut Aufgabenstellung definierten tatsächlichen Checkpoint entfernt sein. Ist die Distanz geringer, wird das Foto nicht gewertet.
4. Die Höchstzahl der Streckenfotos beträgt 2 Sets mit jeweils 6 bis 10 Fotos (in Summe min. 12 bis max. 20 Fotos, abzüglich Anzahl der allenfalls verwendeten Bodenzeichen). Diese Fotos sind mit Buchstaben des Alphabetes bezeichnet und nicht in der Reihenfolge. Das zu identifizierende Objekt ist nach Möglichkeit am Foto durch einen Kreis zu bezeichnen. Dieses Objekt liegt innerhalb von 300 m links oder rechts des Kurses. Diese Fotos sind annähernd aus Anflugrichtung (Objektiv 50-80 mm) mit einer Abweichung von nicht mehr als 45 Grad aufgenommen.
Bei den Fotos handelt es sich um Luftbilder in Farbe.
Es können Originalfotos oder gute Farbkopien zur Verfügung gestellt werden.
Die Größe der Fotos soll 9 x 13 cm nicht über- bzw. 6 x 9 cm nicht unterschreiten!
Die Aufnahmen sollten möglichst kurz vor dem Wettbewerb gemacht werden, damit eine Übereinstimmung mit der Natur gegeben ist.
5. Es ist in der Aufgabenstellung genau zu bezeichnen, in welchem Streckenbereich die Fotos eines Satzes zu finden sind (z.B. Satz 1 zwischen Startpunkt und Checkpoint 7; Satz 2 zwischen Checkpoint 7 und Zielpunkt).
6. Strecken-Bodenzeichen (max.5) werden nur zwischen den CP's, 100 m links oder rechts vom Kurs, ausgelegt.

7. Innerhalb der ersten 5 NM ab dem SP (oder iSP) gibt es keinerlei Streckenfotos oder Bodenzeichen. Streckenfotos oder Bodenzeichen befinden sich weiters nicht innerhalb von 0,5 NM vor oder nach einem CP, sowie vor dem SP, nach dem FP und nach dem iFP bis zum iSP.
8. Streckenfoto-Objekte müssen sich in einer solchen Position befinden, dass ausgehend vom Objekt nach rechts und links eine freie Sichtmöglichkeit von 45 Grad gegeben ist. Die Fotoobjekte müssen aus einem Flugzeug aus 1000 Fuß über Grund aus einer Entfernung von mindestens 600 Meter erkannt werden können.
9. Auf dem Ergebnisblatt ist Vorkehrung getroffen, dass die Besatzung jedes Streckenfoto eintragen kann, ebenso die Distanz des Fotos oder Bodenzeichens vom vorher befindlichen Checkpoint.
Die Distanzen der Streckenfotos und der Strecken-Bodenzeichen sind jeweils vom vorhergehenden Checkpoint zu messen (bei Kreisbögen kürzeste Strecke vom vorhergehenden CP).

4.2.6. LANDEWERTUNG

1. Die Landewertung erfolgt normalerweise als Abschlusslandung. Werden jedoch auf einer Strecke 2 Landungen aufgelistet, so wird die Zwischenlandung als touch and go – Landung durchgeführt.
Wenn eine Zwischenlandung erfolgt, so ist der letzte CP vor der Landung als „intermediate FP (iFP)“, und der erste CP nach der touch and go – Landung als intermediate SP (iSP) definiert.
2. Jede Landung hat aus einem normalen Anflug zu erfolgen, der Gebrauch von Gas, Klappen, Spoilern oder Sideslip ist gestattet und steht im Ermessen des Piloten.
3. Die Landung hat auf beiden Haupträdern zu erfolgen, ausgenommen der Landeschiedsrichter hat bekannt gegeben, dass Seitenwindbedingungen herrschen. In diesem Fall ist die Landung auf dem luv-seitigen Hauptrad gestattet.
4. Das Bugrad muss beim Aufsetzen deutlich oberhalb des Bodens sein. Spornradflugzeuge müssen so gelandet werden, dass sich das Spornrad unter der Horizontalen befindet (S 47).
5. Wenn die Hauptfahrwerksräder in verschiedenen Boxen des Landefeldes auf dem Boden aufsetzen, wird diejenige Box gewertet, welche mehr Fehlerpunkte bringt.
6. „Springen“ ist dann gegeben, wenn eines oder beide Räder des Hauptfahrwerkes nach der ersten Bodenberührung nochmals abheben, und zwar in eine Höhe von mehr als einem Raddurchmesser, oder nach dem ersten Aufsetzen über eine Distanz von mehr als 15 Meter wieder in der Luft sind. Es wird hier der schlechtere Aufsetzpunkt gewertet.
7. Im Falle eines Spornradflugzeuges sind Dreipunktlandungen gestattet, in diesem Fall wird der Aufsetzpunkt des Hauptfahrwerkes gemessen. Ein Spornrad darf max. 5 Meter am Boden rollen

bevor die Haupträder den Boden berühren. Wenn die Rolldistanz länger als 5 m ist, so werden die höchsten Fehlerpunkte vergeben.

8. Wenn bei der Landung nicht alle Räder innerhalb des Landefeldes sind, werden Fehlerpunkte für „Landung außerhalb des Landefeldes“ vergeben.
9. Seitenwindbedingungen sind gegeben, wenn die Seitenwindkomponente 8 Knoten oder mehr beträgt. Der Landeschiedsrichter hat zu entscheiden, wann Seitenwindbedingungen gegeben sind und zu veranlassen, dass dies der Besatzung über Funk bekannt gegeben wird. Die höchst zulässige Seitenwindkomponente beträgt 15 Knoten. Ist diese höher, wird die Landewertung für diesen Flug gestrichen.
10. Die maximale Rückenwindkomponente für eine Ziellandung beträgt 5 Knoten. Überschreitet die Rückenwindkomponente 5 Kts, ist die Landerichtung zu ändern oder der Landetest wird für diese Strecke gestrichen.
11. Abnormale Landungen sind folgende:
 - a) Das Bugrad nicht deutlich über dem Grund, bis beide Hauptfahrwerksräder aufgesetzt haben.
 - b) Bei einem Spornradflugzeug befindet sich das Spornrad nicht unter der Horizontalen.
 - c) Bei der ersten Bodenberührung ist ein Hauptfahrwerksrad, ohne dass Seitenwindbedingungen herrschen, mehr als einen Raddurchmesser vom Boden entfernt.
 - d) Seitenwindlandungen, wenn mit dem lee-seitigen Hauptfahrwerksrad aufgesetzt wird und sich das luv-seitige Hauptfahrwerksrad mehr als einen Raddurchmesser vom Boden entfernt befindet.
 - e) Wenn irgendein Teil des Flugzeuges, außer den Rädern, den Boden berührt.
 - f) Wenn innerhalb des markierten Landefeldes vor oder nach dem Aufsetzen die Klappen bewegt werden.
 - g) Landung mit gebremsten Rädern.
 - h) Nach dem Aufsetzen heben ein Rad / die Räder des Hauptfahrwerkes wiederum vom Boden ab, während das Bugrad am Boden verbleibt.

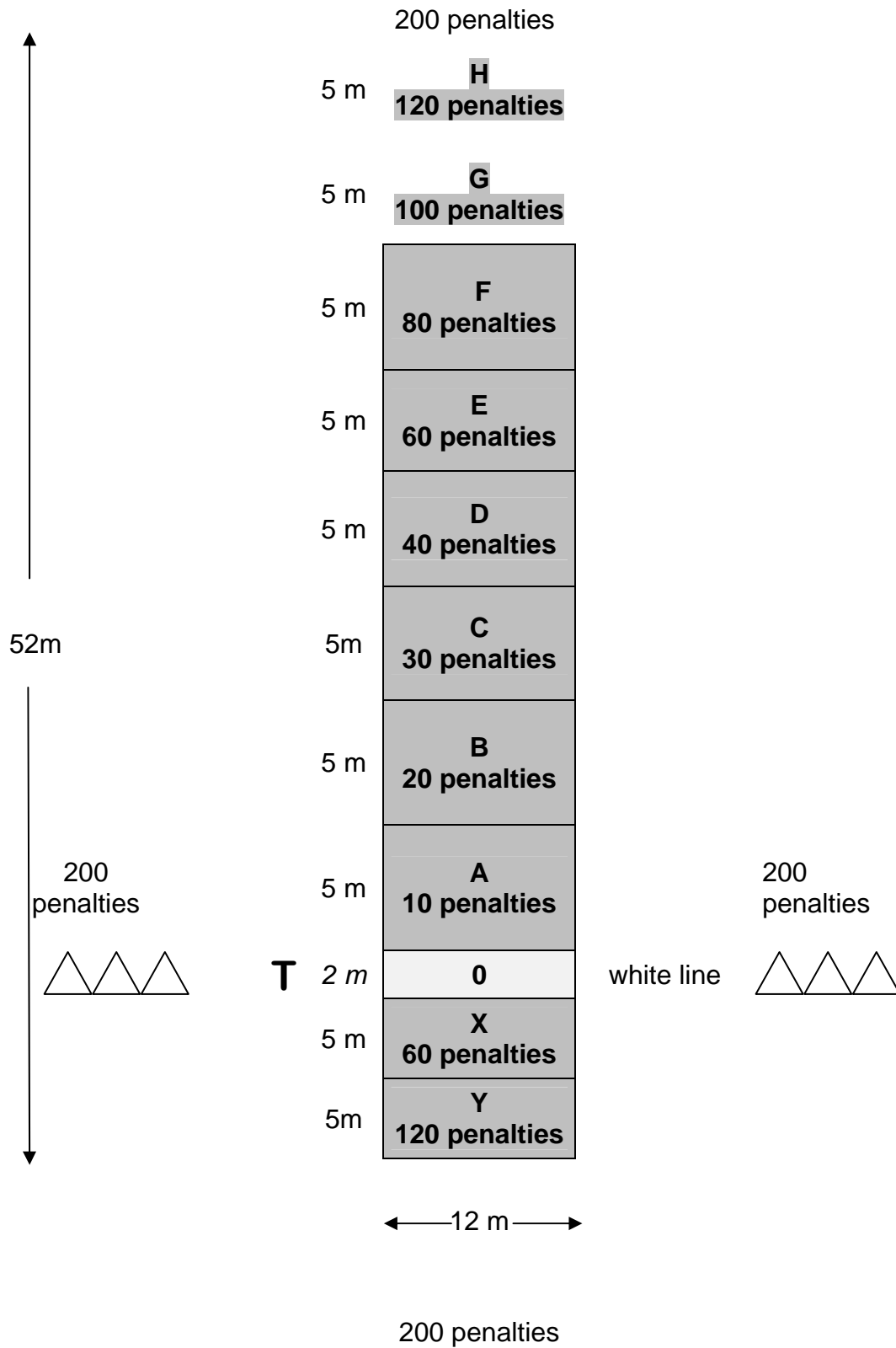
Fehlerpunkte für abnormale Landung werden zusätzlich zu den anderen Lande-Fehlerpunkten vergeben.

4.3. FEHLERPUNKTE

1. Passieren des „Take-Off Gates“ innerhalb der		
Startzeit bis 60 Sec. danach.....	0	FP
pro Sekunde vorher oder nach 60 Sekunden.....	3	FP
maximal	100	FP
2. PÜNKTLICHKEITSWERTUNG		
Überflug zur vorgeschriebenen Zeit , Toleranz +/- 2 Sec.....	0	FP
pro Sekunde vor oder nach der Toleranzzeit	2	FP
maximal	100	FP
nicht passiert - pro Zeitwertung	100	FP
3. BEOBACHTUNGSWERTUNG		
<u>Fotos oder Bodenzeichen zwischen den Checkpoints:</u>		
Foto innerhalb 0,5 NM von der aktuellen Position eingezeichnet.....	0	FP
zwischen 0,5 NM und 1,0 NM.....	10	FP
nicht erkannt	20	FP
falsch oder außerhalb des Limits eingezeichnet	40	FP
<u>Fotos an Checkpoints:</u>		
korrekt identifiziert.....	0	FP
nicht erkannt bzw. gesehen.....	50	FP
falsch identifiziert	100	FP
4. Passieren eines CP´s ohne Zeitnehmung		
außerhalb des gates	100	FP
Verletzung der Flugsicherheit oder Flugregeln.....	600	FP
Fliegen unterhalb der bekannt gegebenen Mindesthöhe.....	200	FP
Missachtung vorgeschriebener Manöver und Instruktionen	200	FP
Öffnen des falschen Kuverts mit Anweisungen.....	100	FP
Mitführen von verbotenen elektronischen Equipment.....	600	FP *
(* oder ev. auch Disqualifikation)		
5. Abweichungen von mehr als 90 Grad von der		
Kurslinie (länger als 5 sec), je Feststellung	200	FP
(nicht vor SP bzw. iSP und nach FP bzw. iFP)		
6. LANDEWERTUNG		
Fläche „Y“	120	FP
Fläche „X“	60	FP
Weißer Linie (Idealfeld).....	0	FP
Fläche „A“	10	FP
Fläche „B“	20	FP
Fläche „C“	30	FP
Fläche „D“	40	FP
Fläche „E“	60	FP

Fläche „F“	80	FP
Fläche „G“	100	FP
Fläche „H“	120	FP
Aufsetzen außerhalb des markierten Landefeldes	200	FP
seitliches Hinausrollen aus dem markierten Landefeld,.....	200	FP
Gas innerhalb des markierten Landefeldes nach Aufsetzen	50	FP
abnormale Landung.....	150	FP
Durchstarten ohne Bodenberührung (ohne Grund).....	200	FP
Go around nach Landung (ohne Grund)	200	FP
Kein Landeversuch am vorgeschriebenen Ziellandefeld	300	FP
abnormale Landung	150	FP
Fehlerpunkte für abnormale Landungen zusätzlich zu den sonstigen Lande-Fehlerpunkten, zusammen jedoch nicht mehr als.....	max. 300	FP
 7. Verspätete Abgabe des Wettbewerbskuverts	 300	 FP
 8. Die vorgeschriebene Frequenz wird während des Navigationsfluges nicht abgehört	 200	 FP
 9. Überschreiten der vorgegebenen Landezeit ohne Grund.....	 300	 FP
 10. Jede Besatzung, welche aus welchem Grund immer, auf einem Flugplatz landet, welcher nicht der offizielle Flugplatz ist und den Flug nicht fortsetzt, wird bis zu diesem Zeitpunkt gewertet. Wenn der Flug fortgesetzt wird, wird dieser bis zum Schluss gewertet, es werden jedoch keinerlei Gutschriften erteilt.		

Ziellandefeld und Fehlerpunkte für Navigationsflugbewerbe



Muster eines Aufgabenblattes bei Navigationsflugbewerben

	Route 2 grün	
CP	Beschreibung	Spezielle Information
T/O	RAVENNA AIRFIELD - TAKE OFF	T/O Position 400m vom Beginn der RWY
SP	T-KREUZUNG TC 288° von RAVENNA Flpl. 14,3 km von LUGO Flpl.	
CP1	STRASSENKREUZUNG TC 046° von LUGO Flpl. 9,3 NM von CP2	
CP2	T-KREUZUNG TC 355° von RAVENNA Flpl. 28,4 km von CP5	
CP3	T-KREUZUNG TC 340° / 11,5 NM von CP2	Öffne eines von zwei Kuverts nach richtiger Identifizierung des CP Fotos und folge den Angaben.
CP4	Y- KREUZUNG 44° 52' 30" N 12° 14' 30" E	
CP5	90° -STRASSENKURVE TC 102° / 9,6 NM von4	Fliege entlang des Flusses von CP5 bis CP6. Time check bei CP6 erfolgt auf Inbound-Track 020°
CP6	T KREUZUNG TC 327° von CP5 TC 063° von CP4	Vom CP6 folge dem, in der Master-Map eingezeichneten, Kreisbogen bis CP7 (Ende des Kreisbogens).
CP8	ANGABEN IM KUVERT (A oder B)	
CP9		
FP	BRÜCKE TC 242° / 15,8 NM von CP7	

Muster eines Wettbewerbs – Ergebnisblattes

Rally No.:

A/C Reg.

Name:

Fotos an Checkpoints			Official use only	Strecken-Fotos u. Bodenz.			Official use only
CP-No.	Checkpoint Photo		Penalties CP Photos	Foto oder Bodenz.	Entfernung in NM	von letzter CP-No.	Fehlerpkt
	richtig	falsch					
SP							
CP1							
CP2							
CP3							
CP4							
CP5							
IFP							
ISP							
CP6							
CP7							
CP8							
CP9							
CP10							
CP11							
FP							
		Total A					
		Total A+B				Total B:	

Sign Flight
Crew

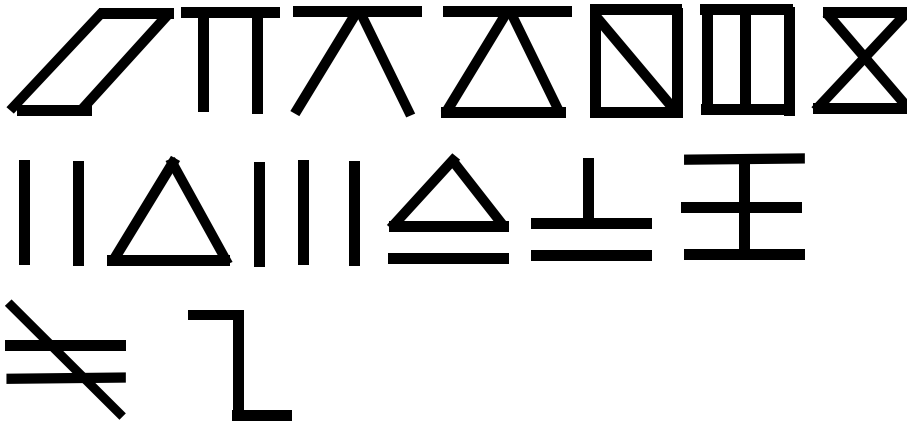
Sign Judg

Verwendete Strecken-Bodenzeichen

Die Zeichen sollen weiß sein, bei einer Höhe von ca. 3 – 4 m und einer Bahnenbreite von 0,5 m.

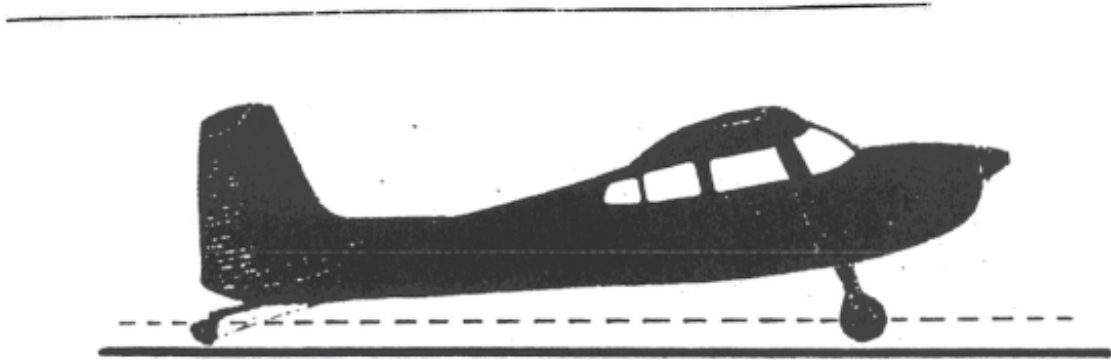
Die Bodenzeichen sind auf der Kurslinie oder max. 100 m links oder rechts von der Kurslinie ausgelegt.

Sie liegen nicht im freien Gelände sondern in der Nähe von Wäldern, Hecken oder anderen Hindernissen. Sie müssen jedoch in einer Entfernung von 600 m aus einer Höhe von 1000 Fuß einwandfrei zu sehen sein. Um die Bodenzeichen einwandfrei erkennen zu können, muss eine hindernisfreie Zone von 45° links und rechts der Kurslinie, vertikal vom Luftfahrzeug gemessen, vorhanden sein.

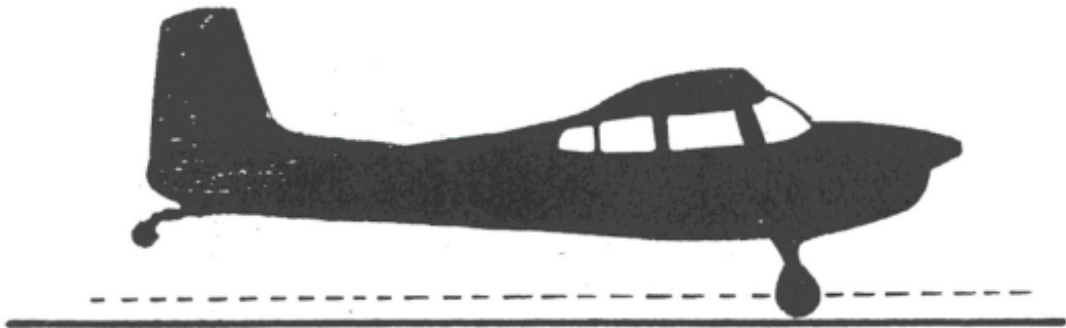


ANHANG II Landekonfiguration bei Spornradflugzeugen

ANHANG II, LANDEKONFIGURATION BEI SPORNRADFLUGZEUGEN



Korrekte Landung mit Spornradmaschine



Abnormal landing mit Spornradmaschine

ANHANG III

1. VERANSTALTUNGSORDNUNG

- 1.1 Jede flugsportliche Veranstaltung mit einem Leistungswettbewerb ist grundsätzlich bei der ONF anzumelden und ihr 3 Monate vor dem vorgesehenen Termin zur Genehmigung vorzulegen.
- 1.2. Der ONF ist der für die Veranstaltung verantwortliche Veranstaltungsleiter (Sportkommissar) im Voraus zu melden.
Der Ausschreibungsentwurf ist spätestens 3 Wochen vor der Drucklegung, jedoch mindestens 2 Monate vor dem Veranstaltungstermin in zweifacher Ausfertigung der ONF vorzulegen.
Die Veranstaltungstermine sollen bis spätestens 31. Jänner des laufenden Jahres (Veröffentlichung im Sportkalender) der ONF gemeldet werden.
- 1.3. Die Verpflichtung, alle erforderlichen behördlichen Genehmigungen einzuholen, liegt jeweils beim Veranstalter. Es wird in diesem Zusammenhang sowohl auf die luftfahrtbehördlichen Bestimmungen gemäß Luftfahrtgesetz, als auch auf die örtlich gültigen Bestimmungen betreffend Veranstaltungen und Versammlungen, hingewiesen. Es obliegt auch dem jeweiligen Veranstalter dafür zu sorgen, dass die in den Bewilligungen enthaltenen Auflagen und Bestimmungen genauestens eingehalten werden.
- 1.4. Bei der jeweiligen Streckenvorbereitung ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass auch weniger erfahrene Besatzungen teilnehmen und die Schwierigkeiten in der Aufgabenstellung darauf abzustimmen sind, d.h. es müssen nicht alle Ressourcen der intern. Regeln zwingend ausgeschöpft werden.
- 1.5. Es sind Ziellandefelder für beide Anflugrichtungen vorzubereiten.

Das in Österreich verwendete Ziellandefeld hat ein Ausmaß von 50 x 12 Metern.

Das Idealfeld liegt im Bereich 15 bis 20 Meter nach der vorderen Begrenzungslinie und ist zwecks besserer Erkennbarkeit besonders zu kennzeichnen (z.B. durch Schraffierung, Fähnchen, etc.), so dass es während des Anfluges deutlich erkennbar ist.

Es sind die Ziellandefelder der Typen 1 oder 2 oder mit einer Einteilung nach Metern (Typ 3) anzuwenden. Eine Skizze der Ziellandefelder befindet sich im Anhang I (S 25) bzw. auf Seite 43.

2. DIE AUSSCHREIBUNG

Die Ausschreibung ist mindestens 3 Wochen vor dem Wettbewerb an die BSO zu senden und hat im Einzelnen folgende Angaben zu enthalten:

- 2.1 Titel des Wettbewerbes
- 2.2. Veranstalter, mit Angabe der genauen Anschrift, nach Möglichkeit auch der Telefonnummer und der Faxnummer sowie der E-Mail Adresse.

- 2.3. Ort und Zeit der Veranstaltung
- 2.4. Art der Veranstaltung nach MWO bzw. Code Sportif (Staatsmeisterschaft – Präzisions- oder Navigationsflug-, Landesmeisterschaft, ASKÖ-, UNION- oder ASVÖ-Bundesmeisterschaft, (inter)nationaler Sternflug, etc.).
- 2.5. Hinweis, dass der Wettbewerb nach der MWO durchgeführt und davon ausgegangen wird, dass den Teilnehmern/innen die in der MWO angeführten Bestimmungen und auch die darin angeführten Wertungspunkte bekannt sind. Die MWO steht als download unter [www.aeroclub.at/Motorflug / downloads](http://www.aeroclub.at/Motorflug/downloads) zur Verfügung.
- 2.6. Mindest - Wettbewerbsgeschwindigkeiten (siehe auch S 5 Wettbewerbsgeschwindigkeiten)
- 2.7. Feststellung, dass:
 - der Wettbewerb nach Sichtflugregeln geflogen wird;
 - während des Wettbewerbsfluges das Flugzeug maximal mit zwei Personen besetzt sein darf;
 - dass das Ergebnis im Präzisionsflug für Besatzungen um 20 % angehoben wird;
 - jeder Teilnehmer, welcher gegen die Luftverkehrsregeln, die festgelegten An- und Abflugverfahren oder die Bestimmungen der Ausschreibung verstößt, soweit es die Flugsicherheit betrifft, disqualifiziert wird;
 - Abweichungen von mehr als 90° von der Kurslinie zur Disqualifikation führen können (zumindest Fehlerpunkte laut Fehlerpunktliste).
 - die Verwendung von FAI/GAC - zugelassenen GPS-Loggern bei Staatsmeisterschaftsveranstaltungen zwingend vorgeschrieben ist. Bei Helikopterbewerben empfohlen, aber nicht zwingend vorgeschrieben.
- 2.8. Angabe, welche Luftfahrzeuge (Gewichtsklassen) zur Teilnahme zugelassen sind.
- 2.9. Höhe des Nenngeldes und Angabe, welche Leistungen mit Zahlung des Nenngeldes für den Piloten abgedeckt sind.
- 2.10. Angabe einer Liste möglicher Quartiere für Nächtigung.
- 2.11. Nennungsschluss.
- 2.12. Name des Veranstaltungsleiters, des Organisationsleiters, der Sportkommissare, der Jury und des ONF-Delegierten.
- 2.13. Programm (zeitlicher Veranstaltungsablauf), es soll auch ev. Programmpunkte außerhalb des eigentlichen Wettbewerbes beinhalten.
- 2.14. Angabe, welche Wertungen durchgeführt werden (z.B. Einzelwertung, Mannschaftswertung, Allgemeine Klasse und Einsteigerklasse im Präzisionsflug, Juniorenwertung, Landesmeisterschaft, etc.).
- 2.15. Hinweis auf mögliche Dopingkontrolle und vorgesehene Sanktionen.
- 2.16. Angabe, welche Preise vergeben werden, auch Angabe von Zusatzwertungen (z.B. Damenklasse, Erstteilnehmer, etc.).

3. DAS NENNGELD

Das Nenngeld darf nur die Kosten der flugsportlichen Organisation und die Aufwendungen für gemeinsame Veranstaltungen (z.B. Preisverteilung inkl. Preise) enthalten sowie den Transfer zu nahe gelegenen Quartieren.

Für Quartiere und Verpflegung haben die Teilnehmer selbst zu sorgen.

4. DAS NENNBLATT

Das Nennblatt hat mindestens zu enthalten:

Name, Anschrift, Telefonnummer und ev. E-Mail Adresse des Piloten und Copiloten.

- a. Staatsangehörigkeit.
- b. Nummer der gültigen Sportlizenz des Piloten und des Copiloten.
- c. Bezeichnung des Flugsportvereines, für den der Pilot und der Copilot an der Veranstaltung teilnehmen.
- d. „Mannschaftswertung mit ...“ beim Präzisionsflug. Die Mannschaftsnennungen müssen vor dem 1. Wettbewerb eines jeden Jahres bekannt gegeben werden.
- e. Luftfahrzeugdaten (Type, Kennzeichen, Farbe, Wettbewerbsgeschwindigkeit).
- f. Haftungserklärung (der Veranstalter haftet nicht für Schäden an Personen oder Sachen, die durch eine Teilnahme an der Veranstaltung entstehen).
- g. Erklärung, dass der Teilnehmer die Ausschreibung und die zuständigen Regelwerke kennt, deren Vorschriften befolgen wird und dass er darauf verzichtet, ordentliche Gerichte gegen Entscheidungen oder Strafen der Sportkommissare, des Österreichischen Aero Clubs oder der FAI in Anspruch zu nehmen.
- h. Beim Präzisionsflug Angabe, ob der Pilot bzw. die Besatzung gemäß den Bestimmungen der MWO in der Allgemeinen Klasse oder in der Einsteigerklasse startet.

5. WECHSEL DES LUFTFAHRZEUGES

Ein Wechsel des Luftfahrzeuges oder eine Änderung in der Besatzung bzw. der mitfliegenden Personen gegenüber den Angaben im Nennblatt ist unverzüglich dem Veranstalter anzuzeigen. In solchen Fällen entscheidet der Veranstaltungsleiter über die Zulässigkeit des Wechsels.

6. WERTUNGS- UND ERGEBNISLISTEN

Am Ende der Veranstaltung sind zunächst die Einzelergebnisse für die jeweiligen Piloten auszugeben. Mit Aushändigung dieser Einzelergebnisse beginnt die Einspruchsfrist (30 Minuten) zu laufen.

Ergebnisse, gegen welche kein Einspruch (Complaint) erhoben wurde, sind mit Ablauf der Einspruchsfrist rechtsgültig.

Wurde ein Einspruch erhoben, ist mit Aushändigung der Entscheidung über den Einspruch dem Piloten mitzuteilen, wo und bis wann ein allfälliger Protest zu überreichen ist.

Wenn kein Protest einlangt, ist das Ergebnis gemäß der Einspruchsentscheidung rechtsgültig.

Proteste sind möglichst sofort von der Jury zu behandeln und das Ergebnis bekannt zu geben.

Nach Abhandlung der Proteste wird die offizielle Gesamtwertungsliste (allgemeine Wertung), aus welcher die Reihung ohne Rücksicht auf Geschlecht, Clubzugehörigkeit, Nationalität, Alter, Beruf, Flugstundenanzahl etc. hervorgeht, ausgehängt.

Die Gesamtwertungsliste hat der Reihenfolge nach folgende Angaben zu enthalten:

- Platz in der Gesamtwertung
- Kennzeichen des Wettbewerbsluftfahrzeuges
- Name des ersten Piloten
- Name des Copiloten (wenn 2 Piloten im Flugzeug waren)
- Nationalität bzw. bei Inländern Klubzugehörigkeit.
- Anzahl der Gesamt-Fehlerpunkte und aufgeschlüsselt nach den verschiedenen Wertungsaufgaben.
- Es sind Wertungslisten für alle durchgeführten Wertungen gesondert zu erstellen (Allgemeine Klasse, Einsteigerklasse, Juniorenklasse, Landesmeisterschaft etc.).

Bei ex- aequo - Ergebnissen (gleiche Fehlerpunkteanzahl) werden, entsprechend der Zahl der punktegleichen Piloten, die darauffolgenden Reihungen ausgelassen (z.B. 1. = a, 2. = b und c, 4. = d)

Für die jeweilige Reihung zählt nur die erreichte Gesamtfehlerpunkteanzahl, eine Abstufung nach anderen Kriterien hat nicht zu erfolgen.

Nicht gewertete Teilnehmer (z.B. disqualifizierte) dürfen in der Reihung auch nicht auf dem letzten Platz aufscheinen. Eine Anmerkung auf der Ergebnisliste, aus welcher sich die Anzahl der nicht gewerteten oder disqualifizierten Teilnehmer ergibt, ist zulässig.

Der Leiter der Jury hat binnen 14 Tagen einen unterzeichneten Bericht in doppelter Ausfertigung an die ONF einzusenden. Dieser Bericht hat zu enthalten:

- die Gesamtwertungsliste
- die Namen der tatsächlich eingesetzten Sportkommissare
- eventuelle Einzelheiten über Einsprüche, Ausschlüsse und Verstöße gegen die Flugdisziplin.

5.

MOTOR-KUNSTFLUGREGLEMENT

Das Reglement ist als eigene Broschüre

„Allgemeine Regeln zur Durchführung Österreichischer Meisterschaften“
im ÖAeC erhältlich und es ist auch in der ÖAeC Homepage bei den Motorflug Downloads abzurufen.

www.aeroclub.at

6.

HELIKOPTERREGLEMENT

6.1. Vorbemerkungen

Im Gegensatz zu den Wettbewerbsflügen für Motorflugzeuge und UL besteht bei Helikopterbewerben die Besatzung immer aus 2 Personen (Pilot und Navigator/2.Pilot)

Sinn und Zweck von Helikopterbewerben:

- > Training für und Teilnahme an nationalen bzw. internationalen Helikoptermeisterschaften schaffen die besten Voraussetzungen für eine Steigerung der fliegerischen Fähigkeiten sowie die Verbesserung des Crew-Managements und sind damit auch eine optimale Vorbereitung für die Ausbildung zum Helikopter-Einsatzpiloten aller Sparten.
- > Verbesserung der luftsportlichen Beziehungen zwischen den Nationen
- > Verbreiterung des Helikoptersportes

6.2. Allgemeine Regeln

6.2.1. Allgemeines

Das Helikopter-Reglement in dieser MWO stellt eine **nationale Ergänzung** des FAI Regelwerkes, Sektion Helicopter (CIG) dar und beinhaltet die zusätzlichen Regelungen bzw. Abweichungen bei Nationalbewerben bzw. Offenen Helikopterwettbewerben in Österreich.

Die im Punkt 2 der MWO angeführten allgemeinen Regelungen sind, soweit sie sich nicht speziell auf den Präzisionsflug oder Navigationsflug beziehen, auch für nationale Helikoptermeisterschaften heranzuziehen.

6.2.2. Veranstaltungsordnung für Helikoptermeisterschaften gemäß gültiger MWO in Verbindung mit dem gültigen FAI/CIG-Regelwerk zusätzliche Anmerkung:

Bei Helikopter-SM ist die Verwendung von GPS-Loggern anzustreben, derzeit ist die Anwendung aber noch nicht bindend.

6.2.3. Ausschreibung von Helikopter - SM bzw. ÖM/OÖM

Die Ausschreibung enthält jene Punkte, die in der MWO unter Pkt. 2.3. angeführt sind. Diese können jedoch mit speziellem Bezug auf Helikopterwettbewerbe ergänzt/abgeändert werden. Insbesondere ist anzuführen, welche der laut FAI Sporting Code Allg. Teil und Section 9 bzw. der Helicopter Rules and Regulations der FAI/CIG vorgesehenen Bewerbe tatsächlich durchgeführt und welche spezielle Änderungen in den nationalen Meisterschaften laut MWO durch den Veranstalter vorgesehen sind.

6.2.4. Nenngeld

gemäß gültiger MWO- Anhang III, Pkt.3.

6.2.5. Nennblatt

gemäß gültiger MWO – Anhang III, Pkt.4.

Abänderungen, bezogen auf Helikopterbewerbe, sind zu berücksichtigen

6.2.6. Wechsel des Helikopters

im Sinne der gültigen MWO – Anhang III, Pkt.5.

6.2.7. Wertungskriterien

Führen der Wertungslisten in Anlehnung an die MWO unter Berücksichtigung des gültigen FAI/CIG-Regelwerkes

Anmerkung:

Für die einzelnen Helikopterbewerbe sind im FAI/CIG-Regelwerk eine Höchstpunktzahl festgelegt.

Von diesem vorgegebenen Punktekonto (dzt. zwischen 300 und 400 Pkt./Bewerb) werden nach einem genau festgelegten Fehlerkatalog Punkte abgezogen.

Das Punkteminimum pro Bewerb beträgt 0 Punkte.

Die offiziellen Ergebnisse einer nationalen Meisterschaft sind – wie in der MWO festgelegt – binnen 14 Tagen durch den Leiter der Jury in doppelter Ausführung an die ONF einzusenden.

Dieser Bericht hat zu enthalten:

- die Gesamtwertungsliste
- die Namen der tatsächlich eingesetzten Sportkommissare
- eventuelle Einzelheiten über Einsprüche, Ausschlüsse und Verstöße gegen die Flugdisziplin.

6.2.8. Mindestwetterbedingungen

Hier sind die im gültigen FAI/CIG - Regelwerk festgelegten Werte anzuwenden.

6.2.9. Wettbewerbsgeschwindigkeiten

Für die an SM, ÖM und OÖM teilnehmenden Helikopter gelten die im Annex A „Helicopter Type and Competition Speed“ festgelegten Geschwindigkeiten.

6.2.10. Elektronische Ausrüstung:

Bei Helikopterbewerben muss der Veranstalter in der Ausschreibung bekannt geben, ob GPS-Logger beim Navigationsflug eingesetzt werden und die Messdaten der Logger für die Bewertung herangezogen werden.

6.3. Helikoptermeisterschaften

Sind in den „**Rules and Regulations for World and Continental Helicopter Championships**“ der FAI/CIG erfasst und werden grundsätzlich nach diesem Reglement geflogen. Bei nationalen Wettbewerben kann der Veranstalter Abweichungen von diesem Regelwerk festlegen, die in der jeweils gültigen MWO festgehalten sind.

Nationale Helikoptermeisterschaften werden als

> **Staatsmeisterschaften (SM)**

> **Österreichische Meisterschaften (ÖM eingeschränkt)** oder

„**Offene Österreichische Helikoptermeisterschaften**“ (**OÖM**) durchgeführt.

Dabei müssen **mindestens 2** Bewerbe aus dem gültigen FAI/CIG Regelwerk zur Austragung kommen. Veranstalter nationaler Helikoptermeisterschaften ist die Bundessektion oder ein Landesverband des ÖAEC.

Meisterschaften können aber auch international, bzw. durch einen ausländischen Veranstalter ausgeschrieben werden. In diesen Fällen werden Ausländer, wenn sie unter gleichen Bedingungen wie Inländer am Wettbewerb teilnehmen, in die Gesamtwertungsliste aufgenommen und gereiht.

Staatsmeister kann jedoch nur eine österr. crew werden.

SM, ÖM/OÖM können nur gewertet werden, wenn **mindestens 2** Helikopterbewerbe des FAI/CIG-Regelwerkes ordnungsgemäß durchgeführt und abgeschlossen wurden.

Die Teilnahme an Meisterschaften hat aufgrund eines Beschlusses der Bundessektion des ÖAEC zu erfolgen.

6.3.1. Helikopter- STAATMEISTERSCHAFTEN (SM)

werden ausgetragen als

> **SM in der Einzelwertung**

> **SM oder Österr. Meisterschaften(ÖM) in der Juniorenklasse/Einzelwertung**

> **SM in der Teamwertung (2 Crews)**

SM sollten alle 2-3 Jahre durchgeführt werden. SM werden nach dem gültigen FAI/CIG Regelwerk- in Verbindung mit der gültigen MWO- ausgetragen.

„Offene Österreichische Helikoptermeisterschaften“(OÖM) werden im Zuge von SM ausgetragen, können aber auch jährlich ausgeschrieben werden.

Damit eine Meisterschaft als Staatsmeisterschaft gewertet werden kann, ist die Teilnahme von **mindestens 5 Crews** in der jeweiligen Klasse erforderlich, ebenso müssen **mindestens 5 Teams** an der Staatsmeisterschaft/Teamwertung teilnehmen. Gemischte Crews zählen als Herrencrews.

Wird die Mindestanzahl nicht erreicht, so werden die einzelnen Klassen zusammengezogen und es wird nur eine SM in der Einzelwertung durchgeführt, wird die erforderliche Anzahl der Teams nicht erreicht, entfällt diese Staatsmeisterschaft.

Ein Team umfasst zwei Crews.

Die Teams sind jeweils spätestens vor Beginn des ersten Bewerbes der Meisterschaft dem Veranstalter schriftlich bekannt zu geben.

6.3.2. Österreichische MEISTERSCHAFTEN Juniorklasse (Nachwuchsklasse)

Es können für die Juniorklasse (Nachwuchsklasse) auch ÖSTERREICHISCHE MEISTERSCHAFTEN ausgeschrieben werden. Damen und Herrencrews werden hier gemeinsam gewertet. Auch hier ist die Teilnahme von **mindestens 5 Crews** erforderlich. Wird diese Anzahl nicht erreicht, starten auch die Nachwuchscrews in der allgemeinen Klasse.

Crews der Juniorklasse, die sich auch zur Team-Staatsmeisterschaft anmelden, werden in der allgemeinen Klasse gewertet, gesonderte Team-Meisterschaften für crews der Juniorklasse werden nicht durchgeführt.

Zur Juniorklasse zählen Crews, bei denen der verantwortliche Pilot beim Antritt zur jeweiligen Meisterschaft weniger als 250 Helikopter-Gesamtflugstunden aufzuweisen hat.

Es gelten für alle teilnehmenden Crews die gleichen Aufgabenstellungen und Bewertungen, dies unabhängig davon, in welcher Klasse gestartet wird.

Sieger der jeweiligen Klasse ist diejenige Crew, welche die höchste Punkteanzahl erreicht hat.

6.4. Einsprüche und Proteste

Grundsätzlich gilt auch bei nationalen Helikopterbewerben für die Einbringung von Einsprüchen und Protesten Punkt 10 der gültigen „Rules and Regulations“ der FAI/CIG.

Abweichend können folgende Punkte, die in der MWO für die Motorflugbewerbe fixiert sind, auch für nationale Helikopterbewerbe übernommen werden:

- Protestfrist: 30 min nach Bekanntgabe der Entscheidungen über Einsprüche
- Kautions bei Einbringung eines Protestes: Euro 40.-

Bei Abweisung des Protestes verfällt der Betrag zu Gunsten des Veranstalters;

- Bestimmungen der MWO über 14-Tagesfrist für eine Entscheidung durch ONF und Kautions von Euro 75.- sowie die Rückgabebedingungen für die Kautions

Ein Intern. Reglement ist jedem Teilnehmer auf Wunsch zur Verfügung zu stellen bzw. bereits der Ausschreibung beizulegen.

6.5. Zusätzliche Regelungen

6.5.1. Pilotenvertreter

gemäß gültiger WMO Pkt.2.1.8

6.5.2. Debriefings

Hier gelten die Bestimmungen des gültigen FAI/CIG-Regelwerkes in Verbindung mit der gültigen MWO – Pkt. 2.1.6.

6.5.3. Wertung für die Helikopter-Nationalmannschaft

Grundsätzlich gemäß gültiger WMO Wertungspunkte (WP) für:

- a) Internationale Helikopterbewerbe:
 - 1.Platz: 50 WP
 - 2.Platz: 45 WP
 - 3.Platz: 42 WP
 - 4.Platz: 39 WP
 - Ab 5.Platz: jeweils 3 WP weniger
- b) Nationale Bewerbe:
 - 1.Platz: 30 WP
 - 2.Platz: 25 WP
 - 3.Platz: 22 WP
 - 4.Platz: 19 WP
 - Ab 5.Platz: jeweils 3 WP weniger
- c) Interne Ö-Wertung bei internationalen Bewerben:
 - Bei 5 (oder mehr) österr. Teilnehmern:
 - für den Ersten 25 WP
 - für den Zweiten 15 WP
 - für den Dritten 10 WP
 - Bei 4 österr. Teilnehmern:
 - für den Ersten 15 WP
 - für den Zweiten 10 WP
 - für den Dritten 5 WP
 - Bei 3 österr. Teilnehmern:
 - für den Ersten 10 WP
 - für den Zweiten 5 WP
 - Bei 2 österr. Teilnehmern:
 - für den Ersten 5 WP

6.5.4. Regelungen für Verwendung von GPS-Loggern

Wenn der Veranstalter von nationalen Helikoptermeisterschaften in der Ausschreibung die Verwendung von GPS-Loggern anordnet, gelten die Bestimmungen der gültigen WMO (Pkt 2.1.3. - ausgenommen die Bestimmungen des Pkt 2.1.4.)

6.5.5. Disqualifikation

Unsportliches Verhalten, jeder Verstoß gegen die Sicherheit und die Anweisung der Wettbewerbsleitung kann zur Disqualifikation führen.

Eine Disqualifikation ist über Antrag des Wettbewerbsleiters oder eines Jurymitgliedes von der Jury auszusprechen.

Beim Helikopterbewerb „Navigation“ ist das Mitführen eines Mobil-Telephons nur in einem versiegelten Behälter erlaubt. Die Verwendung eines Mobil-Telephons ist nur in Notfällen erlaubt.

6.6. Kurzbeschreibungen der einzelnen Bewerbe

6.6.1. Navigation

Die Navigation ist ein klassischer Bestandteil der Fliegerei. Das klassische Navigationselement wird bei diesem Bewerb noch durch Such- und Abwurfaufgaben erweitert. Damit sollen Elemente eines Rettungseinsatzes simuliert und die Fähigkeiten der Besatzung besonders gefordert werden.

Nach nur fünfminütiger Flugvorbereitung muss die Crew eine definierte Suchzone anfliegen und in dieser mehrere ausgelegte Zeichen (SAR-Zeichen - symbolisieren z.B. Kennzeichnung von Verletzten, einer Absturzstelle oder ähnliches) finden und erkennen.

Für das Verlassen der Suchzone besteht für die Besatzung eine genaue Zeitvorgabe. Anschließend sollen mehrere vorgegebene Geländepunkte überflogen und in weiterer Folge zwei mit Sand gefüllte Säcke (symbolisieren z.B. Hilfspakete oder Rettungsseile) in je einen markierten Kreis (5m Durchmesser) aus mindestens 10 Meter Höhe mit einer Mindestfluggeschwindigkeit von 30 km/h abgeworfen werden. Der Navigationsflug geht über eine Distanz von 90-120 Kilometer und ist mit einer vorgegebenen Reisefluggeschwindigkeit – auf den jeweiligen Hubschraubertyp berechnet – abzufliegen. Nachdem die Besatzung die Ziellinie am Flugplatz überflogen hat, muss eine Platzrunde in Form eines Quadrates in genau 60 Sekunden mit gleichmäßiger Geschwindigkeit geflogen werden, ohne dabei zu schweben.

Der Abschluss der Disziplin besteht aus einer Geschicklichkeitsprüfung für den Co-Pilot. Er muss ein an einem Seil befestigten Kegel in eine 40x40 cm. große Dachlücke aus 7 Metern Höhe vorsichtig, ohne dabei das Dach zu berühren, einführen. Diese Übung ist ebenfalls abgeleitet von Rettungsflügen, z.B. bei Hochwassereinsätzen.

Der gesamte Navigationsflug muss in einer genauen Zeitvorgabe geflogen werden. Die Crew steht also von der Ausgabe der Flugdaten bis zum Abwurf des Kegels nach ca. 1. Stunde unter ständiger Stresssituation, wie das auch bei einem realen Rettungseinsatz der Fall ist.

Jede Besatzung startet mit einer Punktegutschrift von 400 Punkten, jeder Fehler wird mit Strafpunkten gemäß folgender Tabelle geahndet:

Mögliche Fehler	Strafpunkte
Zu später Abflug (mehr als 15 sek. nach vorgegebener Startzeit) von Startlinie	200
Frühstart von Startlinie	200
Start nicht innerhalb von 10 Sekunden der vorgegebenen Startzeit	50
Jedes Verfehlen oder nicht erkennen der Nr. eines festgelegten Geländepunktes (Wendepunkt)	a 50
Falscher Einflug in die Suchzone (nicht über Eingangstor)	20
Falscher Ausflug aus der Suchzone (nicht über Ausflusstor)	20
Jedes nicht gefundene oder falsch identifizierte Zeichen in der Suchzone	15
Jede Zehntelsekunde Zeitüberschreitung beim Ausflug des Suchtores (max. 100 Pkte)	0.1
Jeder 10 cm außerhalb des Zielkreises (max. 30 Pkte/Säckchen) > aufrunden auf die nächsten vollen 10 cm !	1
Abweichung von der Minimum-Abwurfhöhe (10 m)	20
Abweichung von der Minimum-Flugzeit zw. 1. und 2. Abwurf (12 sek.) > gestoppt wird beim 1. Aufschlag /Säckchen	20
Sack nicht abgeworfen oder Säcke in der falschen Reihenfolge abgeworfen	Je 30
Jede Kurskorrektur von mehr als 30° während der letzten 2 km vor der Ziellinie	15
Grundgeschw. Weniger als 30 kmh während der letzten 2 km vor A-Linie	15
Landescheinwerfer nicht eingeschaltet während der letzten 2 km vor der Ziellinie	5
Jedes Schwebemanöver bei den Abwurfkreisen und während der letzten 2 km vor der Ankunftslinie	50
Jede Zehntelsekunde zu früh oder zu spät zur vorgegebenen Ankunftszeit/Ziellinie	0,1
Zu frühes oder zu spätes Überfliegen der A-Linie von mehr als 200 sek. von der vorgegebenen Ankunftszeit	400(= DQ)
Jede Zehntelsekunde zu früh oder zu spät bei der Linie „F“	0,1
Jedes Schweben zwischen Linie „A“ und Linie „F“	50
Bodenberührung des Kegels zwischen Linie „F“ und Linie „C“	15
Besatzung bleibt während des Bewerbes nicht sitzen und angegurtet	50
Seil verkürzt oder Seil unterhalb der Haltekugel angefasst	50
Jede Berührung des Daches mit dem Kegel	3
Seil nicht vollständig ausgebracht vor Erreichen der 5m-Marke vor dem Dach	20
Kegel fällt außerhalb der Dachlücke zu Boden	200
Keine Landung in der 10-Meter Landezone	50
Nicht Überfliegen der A-Linie (Überfliegen ausserhalb der 35 m A-Linie)	20
Jede Zehntelsekunde über 20 Sekunden zwischen Linie „F“ und Linie „C“	0,1
Jedes riskante Flugmanöver	400 (=DQ)

6.6.2. Präzisionsflug

Der Flug setzt sich aus zwei Elementen zusammen: einem Präzisionssschwebflug und einer Präzisionslandung.

Der Pilot muss in einer möglichst konstant gehaltenen Höhe und gleichmäßiger Geschwindigkeit ein Rechteck abfliegen und in zwei von vier Eckpunkten des Rechtecks 360° Drehungen um die Vertikalachse durchführen. Zur besseren Kontrolle der vorgeschriebenen Flughöhe sind unter dem Helikopter zwei Seile mit Gewichten befestigt. Das kürzere der beiden Seile darf während des Fluges den Boden nicht berühren, das Längere darf den Boden nicht verlassen. Der Längenunterschied zwischen den beiden Seilen beträgt einen Meter. Das kürzere, frei schwingende Seil ist genau unter dem Pilotensitz am Rumpf fixiert und der Aufhängepunkt des Seiles muss während des gesamten Fluges innerhalb des 1 Meter breiten Korridors des Parcours verbleiben. Auch bei den 360° Drehungen, die jede für sich mindestens 15 Sekunden dauern muss. Im Anschluss an die 4. Ecke des Rechteckes muss ein diagonaler Korridor unter gleichen Bedingungen abgeflogen werden. Nach dem Ausflug aus dem Diagonalkorridor hat der Pilot eine Präzisionslandung durchzuführen. An den beiden Kufen des Helikopters sind auf gleicher Höhe Markierungen angebracht (Bei einem Heli mit Fahrwerk sind vergleichbare Markierungen angebracht). Die Maschine muss vom Piloten so abgesetzt werden, dass sich die Markierungen genau auf der 5 cm. breiten Ziellinie befinden.

Die vorgegebene Zeit für diesen Bewerb beträgt nur 2 Minuten und 15 Sekunden (135 Sekunden) und jede Zeitüberschreitung bringt Abzugspunkte.

Jede Besatzung startet mit einer Punktegutschrift von 300 Punkten, jeder Fehler wird mit Strafpunkten gemäß folgender Tabelle geahndet.

Mögliche Fehler	Strafpunkte
Jede Zehntelsekunde über 135 Sekunden Gesamtflugzeit zwischen Start- und Ziellinie	0.1
Jede Zehntelsek. Überschreitung der Korridor Grenzen durch den Aufhängepunkt (kurzes Seil)	0.1
Jedes Mal, wenn das längere Seil den Boden verlässt (pro Zehntelsekunde)	0.1
Jedes Mal, wenn das kürzere Seil den Boden berührt (pro Zehntelsekunde)	0.1
360° Drehung dauert weniger als 15 Sekunden	15
Auslassen irgendeines vorgeschriebenen Manövers	25
Jede Abweichung von der Längsachsenrichtung von mehr als 30°	10
Abweichung zwischen Markierung am HS und Ziellinie (pro cm. und Kufe/Rad) – max. 120 Pkte	1- 120
Doppellandung (nachdem irgendein Teil des HS den Boden berührt, wird die Gesamtzeit gestoppt. Wenn der HS danach bis zum erneuten Absetzen nochmals vom Boden abhebt = Doppellandung)	25
Rutschlandung/Gleitlandung (sicht- und messbare Vorwärts- oder Seitwärtsbewegung der Kabine, der Kufen oder Räder nach dem ersten Bodenkontakt)	25

Bei diesem Bewerb ist besonders die Feinfühligkeit und Präzision des Piloten gefragt, er muss die Maschine in Höhe und Richtung optimal steuern. Der Co-Pilot kann nur marginal mit Beobachtungsangaben unterstützen.

Das Höhehalten der Maschine, auch bei der Durchführung einer 360° Drehung ist in der Luftrettung mitunter unerlässlich. Besonders bei der Bergung von Verletzten per Seilwinde oder beim Absetzen von Lasten.

Eine Präzisionslandung ist besonders auf Dächern (Krankenhäuser) oder im Gebirge überlebensnotwendig.

6.6.3. Fender Rigging oder Postman

Die Besatzung besteht aus Pilot und Co-Pilot. Der Hubschrauber wird so konfiguriert, dass die Pilotentür geschlossen ist und die Türe auf der Seite des Co-Piloten ausgehängt ist. Die Besatzung muss angegurtet, der Co-Pilot muss während des ganzen Fluges sitzen bleiben, beide Beine müssen innerhalb des Cockpits verbleiben.

Die Aufgabe besteht darin, einen Fender innerhalb von 60 Sekunden (beim Postman 2 Kegel und 3 Säckchen innerhalb von 120 Sekunden) in einer vorgeschriebenen Reihenfolge hintereinander in drei Tonnen zu versenken. Dabei ist zur Erschwerung die Seillänge gestaffelt (4 m, 6 m, 8 m)

Beim Einlochen der Fender (bzw. Kegel und Säckchen) ist die Rolle des Co-Piloten entscheidend. Der Pilot ist bei den Positionskorrekturen auf die Anweisungen des Co-Piloten angewiesen. Er muss die Maschine ruhig steuern, da ansonsten die Last zu stark auspendelt und damit das Einlochen für den Co-Piloten erschwert wird. Hier kommt es vor allem auf ein perfektes „Crew-Management“ an. Das punktgenaue Absetzen von Lasten ist eine wichtige Voraussetzung bei jedem realen Katastropheneinsatz.

Die Gesamtzeit vom Überfliegen der Startlinie bis zum Abwurf des Fenders über der 3.Tonne ist maximal 60 Sekunden.

Die Gesamtzeit beim Postman beträgt 120 Sekunden.

Der Bewerbungsleiter kann zwischen der Durchführung von Fender Rigging oder Postman wählen. Erst beim Bewerbungsbriefing werden die Vorgaben (welcher Bewerb und welche Reihenfolge) bekannt gegeben. Jede Besatzung startet mit einer Punktegutschrift von 300 Punkten, jeder Fehler wird mit Strafpunkten gemäß folgender Tabelle geahndet:

Mögliche Fehler	Strafpunkte
Jede Zehntel-Sekunde Zeitüberschreitung über 60 Sekunden Gesamtflugzeit	0,1
Jede Berührung der Außenwände der Tonnen mit dem Fender	3
Jede Bodenberührung des Fenders (bzw. Kegel und Säckchen) zwischen Startlinie und Abwurf	15
Jedes nicht Einlochen oder Verlust des Fenders (bzw. Kegel und Säckchen)	80
Falsche Reihenfolge beim Einlochen (bzw. Säckchen nicht in der Tonne)	30
Besatzung bleibt während des ganzen Bewerbes nicht sitzen und angegurtet	50
Seil verkürzt oder Seil unterhalb der Kugeln angefasst	Je 30
Seil nicht auf volle Längen (4, 6, 8 m) ausgefahren oder Knoten im Seil	Je 20
Beim Ausflug durch Ausgangstor - Nase des HS nicht der erste Teil oder Tor wird nicht passiert	Je 10
Fender passiert das Starttor nicht	10
Fender passiert Eingangstor nicht oder oberhalb der Torstangen	Je 25
Unterschreiten der Minimalhöhe von 5 m beim Abwurf der Säckchen(Postman)	20
Doppellandung oder Rutschlandung am Landekreuz beim Postman	25
Ziellandung am Landekreuz beim Postman	0 - 120

6.6.4. Slalom

Die Aufgabe besteht darin, einen mit Wasser gefüllten Behälter bei geringer Flughöhe durch einen Stangenparcours zu führen und diesen Behälter nach dem letzten Tor punktgenau auf einem Tisch abzusetzen. Der Behälter hängt während der gesamten Disziplin an einem Seil, das vom Co-Piloten gehalten und geführt wird. Beide Elemente dieses Wettbewerbs sind der Rettungsfliegerei entlehnt. Die Stangen symbolisieren zum Beispiel Hindernisse wie Fernsehantennen auf Hausdächern oder Äste von Bäumen. Das Absetzen der Last auf einen bestimmten, sehr eng begrenzten Punkt, findet in ähnlicher Form zum Beispiel bei der Bergung von Opfern mit Seilwinde Anwendung.

Der Co-Pilot führt den, an einem fünf Meter langem Seil befestigten, mit Wasser gefüllten Behälter in einer vorher genau festgelegten Reihenfolge durch die in einem Parcours aufgestellten 12 Tore (bestehend aus jeweils 2 zwei Meter hohen Stangen, Breite der Tore jeweils 1 Meter). Der Behälter muss unterhalb der Stangenköpfe durch das Tor geführt werden. Der Gesamtparcours hat eine Ausdehnung von 120 x 200 Metern.

Nachdem die 12 Tore sowie das Ausflugrichtungstor passiert wurde, muss der Co-Pilot das 5m-Seil mit dem mit ca. 6,5 Litern Wasser gefüllten Behälter auf mindestens elf Meter verlängern. Der Eimer ist dann auf einem 1 Meter hohen Tisch mit 1 Meter Durchmesser möglichst zentral abzustellen. Wenn der Co-Pilot das Seil auslässt, wird die Gesamtzeit gestoppt. Die vorgegebene Zeit beträgt 3 Minuten 30 sek. (210 Sekunden). Jede Zeitüberschreitung bringt Punkteabzüge. Wer länger als 420 Sekunden benötigt, wird disqualifiziert!

Jede Besatzung startet mit einer Punktegutschrift von 300 Punkte, jeder Fehler wird mit Strafpunkten gemäß folgender Tabelle geahndet:

Mögliche Fehler	Strafpunkte
Falsche Reihenfolge und Richtung beim Durchfliegen der Tore	20
Auslassen eines Tores bzw. Behälter passiert oberhalb der Stangen	10
Der Wasserbehälter schwingt über die markierten Grenzen des Parcours	10
Abstand des Wassereimers vom Mittelpunkt des Tisches (pro Zehntel-cm)	0,1
Wasserverlust (pro Zehntel-cm)	0,1
Jede Zehntelsekunde Zeitüberschreitung der 210 Sekunden Gesamtzeit	0.1
Wasserbehälter wird nicht am Tisch, sondern außerhalb am Boden abgestellt	80
Verlust des Wasserbehälters während des Fluges	200
Seil nicht voll auf 11 Meter Länge mindestens 5 Meter vor dem Tisch ausgefahren	20
Mehr als ein Versuch, den Wasserbehälter abzusetzen (pro Versuch)	15
Besatzung bleibt während des ganzen Bewerbes nicht sitzen und angegurtet	50
Seil verkürzt, verknotet oder Seil unterhalb der jeweiligen Kugel angefasst	Je 50
Jedes Berühren der Torstangen mit dem Behälter	3

Bei dieser Aufgabe ist von beiden Besatzungsmitgliedern optimale Teamarbeit gefordert. Während des gesamten Fluges muss die Türe auf der Pilotenseite geschlossen sein. Die Schwierigkeit für den Piloten besteht also darin, dass er die Tore bzw. den Tisch zwar im Anflug sieht, sie dann beim Schweben aber aus seinem Blickfeld verliert.

Der Pilot ist also in weiten Teilen des Bewerbes auf die Anweisungen seines Co-Piloten angewiesen. Die Richtungs- und Höhenkorrekturen muss der Pilot vorsichtig umsetzen, damit der Wasserbehälter nicht zu stark auspendelt. Der Co-Pilot muss seinerseits Pendelbewegungen durch das geschickte Führen des Wasserbehälters verhindern. Der Co-Pilot muss nicht nur den Wasserbehälter durch das Tor führen bzw. auf dem Tisch absetzen, er muss darüber hinaus auch die Höhe kontrollieren und Anweisungen an den Piloten geben.

6.6.5. Freestyle

Dieser Bewerb wird nur bei Helikopter-Kontinental und Weltmeisterschaften durchgeführt, die Teilnahme wird freigestellt. Der Bewerb wird gesondert bewertet und zählt nicht in die offizielle Wertungsliste bei Internationalen Meisterschaften.

Der Bewerb wird innerhalb einer markierten Box geflogen. Die Box hat eine Größe von 500 x 500m und 150 m Höhe. Programmdauer: zwischen min. 3:45 Minuten und 4:00 Minuten.

Exaktheit, Schwierigkeitsgrad, optische Aufbereitung und Zeit werden durch Schiedsrichter bewertet.

6.6.6. Schaubewerbe

Seit 2007 sind 4 zusätzliche Bewerbe in das FAI/CIG – Regelwerk aufgenommen worden.

1. „Flaschen Öffnen“
2. „Parallel-Präzision“
3. „Parallel-Fender Rigging“
4. „Parallel-Slalom“

Vorerst werden diese Bewerbe bei internationalen Meisterschaften nur als Schaubewerbe durchgeführt.

In Zukunft sollen Parallel-Bewerbe (2 Helikopter fliegen gleichzeitig in Parallelkursen) Einzelbewerbe ablösen, da die Austragung von Parallel-Bewerben attraktiver für die Zuschauer und auch interessanter für die teilnehmenden Crews sind.

Es bleibt dem Veranstalter überlassen, bei Meisterschaften zusätzlich zu den mindestens 2 klassischen Bewerben bis zu 2 weitere Bewerbe aus Pkt 6.6. einzubeziehen.

Diese Bewerbe müssen aber spätestens in der Ausschreibung der Meisterschaft im Detail angeführt werden.

Alle Bewerbe und deren Durchführung sind in den FAI/CIG - „Rules and Regulations for World and Continental Helicopter Championships“ in der jeweils gültigen Fassung detailliert erfasst. Die MWO ist daher immer in Korrelation mit dem FAI/CIG-Regelwerk zu verwenden.

ULTRALIGHTREGLEMENT

7.1. Allgemeines

- 7.1.1. Alle unter 2. der MWO angeführten allgemeinen Regelungen der MWO sind, soweit sie sich nicht ausschließlich auf den Präzisionsflug oder Navigationsflug beziehen, auch hier anzuwenden.
- 7.1.2. Die Ausschreibung hat alle jene Punkte zu enthalten, welche in der MWO im Anhang III angeführt sind, dies mit speziellem Bezug auf Ultraleicht Wettbewerbe.
- 7.1.3. Die Bestimmungen über die Einbringung von Protesten, wie unter 2.1.7. angeführt, sind ebenfalls sinngemäß hierher zu übernehmen.

7.2. Meisterschaften

- 7.2.1. Es werden in Österreich derzeit lediglich Österreichische Meisterschaften durchgeführt!
- 7.2.2. Die Durchführung erfolgt in Anlehnung an die Bestimmungen des FAI Sporting Code, allg. Teil bzw. Section 10 und den FAI/CIMA Intern. Rules and Regulations.
- 7.2.3. In der Ausschreibung ist die Aufgabenstellung genau anzuführen, ebenso die Bewertung.
- 7.2.4. 12.2.4. Weiters ist anzuführen, in welchen Klassen (Art der Fluggeräte) Österr. Meisterschaften durchgeführt werden. Die Mindestteilnehmeranzahl pro Klasse um eine eigene Wertung für die Österr. Meisterschaft zu erhalten, beträgt 4 Teilnehmer.
- 7.2.5. Wird in einer Klasse die Mindestteilnehmeranzahl nicht erreicht, kann in der Ausschreibung festgelegt werden, welche Klassen gemeinsam gewertet werden.
- 7.2.6. Eine Unterscheidung zwischen männlichen und weiblichen Teilnehmern erfolgt nicht.
- 7.2.7. Aufgaben, welche nicht hohen Sicherheitsanforderungen entsprechen sind in die Aufgabenstellung nicht aufzunehmen! (z.B. Flüge mit begrenzter Spritmenge).
- 7.2.8. Nach Beendigung des Wettbewerbes sind Ergebnislisten für die einzelnen für die Österreichischen Meisterschaften gewerteten Klassen auszuhängen.

7.3. Spezielle Wettbewerbsbedingungen / Bewertung

- 7.3.1. Damit ein Wettbewerb als Österr. Meisterschaft gewertet werden kann, ist mindestens die Durchführung eines Landwettbewerbes und eines Navigationsbewerbes erforderlich.
- 7.3.2. Die Bewertung erfolgt nach den in der Ausschreibung angegebenen Kriterien.

7.4. Disqualifikation

- 7.4.1. Unsportliches Verhalten, jeder Verstoß gegen die Sicherheit oder gegen Anweisungen der Wettbewerbsleitung kann zur Disqualifikation führen.
- 7.4.2. Die Disqualifikation ist über Antrag des Wettbewerbsleiters oder eines Jurymitgliedes von der Jury auszusprechen.

8. DOPING

Jeder Wettbewerbsteilnehmer kann zu einer Dopingkontrolle herangezogen werden. (Die Mitglieder eines Nationalteams können auch außerhalb eines Wettbewerbes zu einer Dopingkontrolle ausgelost werden.)

Als „im Wettbewerb“ ist ein Wettkämpfer vom ersten Starter bis zur Landung des letzten Teilnehmers am jeweiligen Wettkampftag. Am letzten Wettkampftag endet der Wettbewerb mit dem Vorliegen des offiziellen Endergebnisses (Ablauf der Protestfrist gegen das vom Veranstalter veröffentlichte inoffizielle Ergebnis, Entscheidung der Jury über eingebrachte Proteste, Verzicht der Teilnehmer auf Einhaltung der Protestfrist). Ein Wettkämpfer „im Wettbewerb“ („in competition“) hat jederzeit mit Dopingkontrollen zu rechnen. Er hat sich bis zum Wettbewerbsende dafür zur Verfügung zu halten.

Wichtige Informationen und gesetzliche Bestimmungen, unter:

[www.aeroclub.at/downloads/ANTI DOPING Allgemein](http://www.aeroclub.at/downloads/ANTI_DOPING_Allgemein)

www.nada.at