



Österreichischer Aero-Club

## **Ausschreibung Motorflug**

**für die**

# **15. Spitzerberg Rallye**

**am 07. Juni 2025**

am

**Spitzerberg ( LOAS )**

Die im Nachfolgenden gewählte männliche Form bezieht sich auf alle Geschlechter.

Das **Flugsportzentrum Spitzerberg (FSZ)** veranstaltet gemeinsam mit dem **Österreich. Aero-Club (ÖAeC)** die „**15. Spitzerberg Rallye**“ (im 21. Jh.) und lädt dazu alle Piloten sowie deren Angehörige und Freunde recht herzlich ein.

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

## **Programm**

### **Samstag, 07. Juni 2025**

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

### **Siegerehrung**

**Änderungen aus organisatorischen oder Wettergründen vorbehalten!**

## Allgemeines

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

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

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

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

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

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

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

Der Wettbewerb wird gemäß der aktuellen Version der **Motorflug Wettbewerbsordnung** (MWO) und den im Folgenden angeführten **Regeln** ausgetragen.

Der Wettbewerb besteht aus der Flugplanung, dem Navigationsflug und einer Ziellandung.

## Flugplanung

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

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

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

Im **Kuvert** befinden sich

**Landkarte(n)** mit eingeringelten und beschrifteten Wendepunkten,

**Wendepunktbeschreibung und -fotos**, diese dienen lediglich zur Orientierung,

**Flugauftrag**, dieser gibt für jede Teilstrecke die Entfernung (leg distance in Nm) an, und

**Streckenfotos**, diese sind mit Ziffern beschriftet und wurden in Anflugrichtung aufgenommen.

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

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

Die Wendepunkte, beginnend vom Startpunkt (SP) bis zum Zielpunkt (FP) sind zu verbinden und die jeweiligen **Kartenkurse** zu bestimmen. Mit der gewählten Wettbewerbsgeschwindigkeit und dem **vorgegebenen Rechenwind** (in Grad und ktn) sind für jede Teilstrecke das true heading, die ground speed und die leg time zu berechnen. Bewertet werden jedoch nur die **true headings** und die **leg times**. Diese sind im Flugauftrag für jede Teilstrecke einzutragen.

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

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

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

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

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

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

## Navigationsflug

### Zeitwertungen

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

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

Die **Toleranz** beträgt jeweils +/- 2 Sekunden zur vorgegebenen Überflugszeit an den Wendepunkten bzw. der vom Computer berechneten Zeit an den geheimen Zeitwertungen. Darüber hinausgehende Zeitabweichungen werden jeweils mit 3 Fehlerpunkten pro Sekunde gewertet. Die **maximale Fehlerpunktzahl** pro Zeitwertung beträgt 100 FP.

### **Beobachtungswertung**

Die **Streifenfotos** sind mit Ziffern beschriftet und nicht in der Reihenfolge ihres Auftretens auf der Strecke angeordnet. Alle Streifenfotos befinden sich max. 100 m **links** von der Kurslinie. Bei Erkennen eines Fotos auf der Strecke ist die jeweilige Ziffer an der entsprechenden Stelle möglichst genau in der Landkarte einzutragen.

## **Ziellandung**

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

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

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

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

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

Alle Teilnehmer werden in einer Klasse (Allgemeine Klasse) gewertet. Die Reihung erfolgt aufsteigend nach der Anzahl an Fehlerpunkten.

## **Nenngeld**

Das Nenngeld beträgt **€ 40,-** pro Pilot/Team und wird bei der Ankunft eingehoben. Es enthält die Landegebühr nach dem Navigationsflug sowie anteilige Kosten an der Veranstaltung und der Herstellung der Unterlagen.

Die erforderlichen Logger werden zur Verfügung gestellt.

Für Betankung und Verpflegung haben die Teilnehmer selbst aufzukommen.

**NENNUNG für die  
15. Spitzerberg Rallye im 21. Jh. (LOAS 07.06.2025)**

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

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

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

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

Nennungsschluss ist der **24.05.2025!**

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

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