



## Luftsportdepesche Rhein-Main-Saar Ausgabe Nr. 7 vom 18. April 2012

### • Einladung zum „Saarland-Cup 2012“

Unsere Fliegerkameraden aus dem Saarland möchten uns auch in diesem Jahr wieder recht herzlich zum „Saarland-Cup“ am 5. Mai 2012 am Flugplatz Marpingen einladen. Der „Saarland-Cup“ startet dieses Mal von Marpingen aus zu einem Navigationsflug mit Bildersuchaufgabe sowie Zeit- und Ziellandewertungen in Anlehnung an die Wettbewerbsordnung des DAeC. Alle weiteren Informationen sind im beigefügten Anmeldeformular zu entnehmen, das dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument beiliegt.

### • Einladung zum Wettbewerbstraining in Breitscheid

Am 28. und 29. April 2012 findet das diesjährige Wettbewerbstraining sowie die anschließende Landesliga auf dem Flugplatz in Breitscheid statt. Weitere Informationen können über den Motorflugreferent der LSG Breitscheid e.V. unter der E-Mail-Adresse [motorflug@lsg-breitscheid.de](mailto:motorflug@lsg-breitscheid.de) abgerufen werden bzw. dem beiliegenden PDF Dokument entnommen werden.

### • Einladung zur 39. Niedersachsenrallye

Am 14. Juli 2012 findet die 39. Niedersachsenrallye mit der 50. Niedersächsischen Motorflugmeisterschaft statt, wozu uns die Fliegerkameraden aus Niedersachsen herzlich einladen. Die Rallye führt diesmal von und nach Conneforde (EDWP) mit Zwischenlandung in Wilhelmshaven (EDWI) und ist wieder eine sehr gute Gelegenheit, die eigenen fliegerischen Fähigkeiten zu erweitern und andere Fliegerkameraden kennenzulernen. Ausrichter sind die „Fliegerfreunde Conneforde“ sowie die „Motorfluggruppe Wilhelmshaven-Friesland“. Die ausführliche Ausschreibung zur Rallye samt Anmeldeformular liegt dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument anbei.



## • Rallyefliegerseminar für Rallyeteilnehmer

Zur Vorbereitung auf das Rallyefliegen wird am 12. Mai 2012 auf dem Flugplatz Hodenhagen (EDVH) ein ganztägiges Rallyefliegerseminar für Rallyeteilnehmer und auch für Rallyeausrichter angeboten. Ralf-Rainer Schmalstieg vermittelt Grundlagen des Rallyefliegens in Theorie und Praxis; zudem gibt es für Rallyeausrichter Ratschläge zur organisatorischen Vorbereitung und Durchführung einer Flugrallye auf der Grundlage Wettbewerbsordnung des DAeC. Weitere Informationen können im Internet unter <http://www.daec-lvn.de> (Rubrik Motorflug/Termine) oder via E-Mail über [rr@schmalstieg-online.de](mailto:rr@schmalstieg-online.de) abgerufen werden.

## • Anmeldung zur Luftsportdepesche

Die Luftsportdepesche ist ein elektronischer Newsletter, der seit dem Jahre 2007 kostenlos vom Zweckverband Luftsport „Rhein-Main-Saar“ via E-Mail-Versand angeboten wird. Jede Luftsportlerin und jeder Luftsportler, der die Luftsportdepesche empfangen möchte, kann sich über die Internetseite <http://www.luftsportdepesche.de> (dort Rubrik „Anmeldung“) registrieren.

## • DFS: Neuheiten, Fluginformationsdienst und Trainingssimulator

Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH präsentiert auf der internationalen Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt AERO vom 18. bis 21. April in Friedrichshafen am Stand A5 / 219 neue Luftfahrtpublikationen und -produkte sowie den Fluginformationsdienst (FIS). Während der Messe können Besucher erstmals das interaktive Computer-Lernprogramm „VFR Sprechfunk Simulator“ mit Übungen für den Sprechfunkverkehr testen. Die DFS zeigt am Stand außerdem die Flug-Tracking-Lösung „spidertracks“. Zur Messe wird das Tracking-Gerät in einem Helikopter der Bodensee Helicopter GmbH und einem Zeppelin der Deutschen Zeppelin Reederei für Rundflüge angebracht. So können Besucher ihre Flugbewegung in Echtzeit am Bildschirm verfolgen. Als weitere Neuheit präsentiert die DFS die digitale Ergänzung des Luftfahrthandbuchs AIP VFR für den Sichtflug in Deutschland „Visual Flight Guide“ zusätzlich als Applikation für das iPad. Weitere Informationen über die Angebote der DFS liegen dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument anbei.

## • Bericht der ULKO-Saar über das Flugsicherheitstraining im März 2012

Am 24. März 2012 veranstaltete die ULKO-Saar ein Flugsicherheitstraining in Saarlouis. Nach dem theoretischen Teil und einer Flugvorbereitung führte die Flugroute der Saar entlang bis nach Trier, danach entlang der Mosel bis Bernkastel-Kues, gefolgt von einem Durchflug der CTR Hahn, mit Ziellandewettbewerb in EDRH. Im Anschluß daran ging es zur Abschlußbesprechung zurück nach EDRJ. Ein detaillierter Bericht mit Bildern liegt dieser Luftsportdepesche als PDF Dokument anbei.

## • VFR Nachtflug als Videofilm

Am 27. März 2012 hatte der Hessische Luftsportbund e.V. in Zusammenarbeit mit dem Luftsportverein Ederbergland e.V. eine Videodokumentation über den Motorflug gedreht. Schwerpunkt war das Fliegen bei Nacht, der sogenannte VFR Nachtflug (NVFR). Das hört sich zunächst wie ein Widerspruch an, denn man fliegt nach Sichtflugregeln („Visual Flight Rules, VFR“), obwohl man - je



nach Uhrzeit - mehr oder weniger kaum noch die Hand vor Augen erkennen kann. Eigentlich sollte man denken, dass man nachts nach Instrumentenflugregeln („Instrument Flight Rules, IFR“) unterwegs ist, d.h. die Fluglage wird mit Hilfe der dafür vorgesehenen Instrumente sowie durch Unterstützung von Fluglotsen am Boden kontrolliert.

Gegen ca. 19.40 Uhr Ortszeit startete die Crew mit einer Cessna C 172 R vom Flugplatz Allendorf/Eder mit Ziel Verkehrsflughafen Paderborn-Lippstadt. Dies war die unter Fliegern bekannte halbe Stunde nach Sunset, d.h. es herrschte noch halbwegs Dämmerung, um sich anhand des Horizontbildes orientieren zu können. Doch im wahrsten Sinne des Wortes ist es von Minute zu Minute immer dunkler geworden, so dass die Landung um ca. 20.20 Uhr auf dem Flughafen Paderborn in völliger Dunkelheit stattgefunden hat. Nach einer großzügigen Pause am Flughafen Paderborn flogen die drei Piloten vom Hessischen Luftsportbund e.V. wieder zurück nach Allendorf/Eder, wo sie gegen 22.00 Uhr



auf der befeuerten Landebahn ankamen. Dieses durchaus faszinierende Erlebnis wurde mit dem gesamten Funksprechverkehr der Crew mit den Funk- und Radarlotsen vom Hessischen Luftsportbund e.V. für Interessierte, für Flugschüler sowie für Motorflieger so authentisch wie möglich dokumentiert und kann im Videoportal „YouTube“ angeschaut werden:

Der Hessische Luftsportbund e.V. bei „YouTube“:

<http://www.youtube.com/user/LUFTSPORTBUND>

Videofilm „Nachtflug Allendorf/Eder nach Paderborn“:

<http://youtu.be/KY4eZzgYAMs>

Videofilm „Nachtflug Paderborn nach Allendorf/Eder“:

<http://youtu.be/7WHbthA63fk>

#### • **Ausschreibung DMM im Navigationsflug 2012**

Seit kurzem liegt auf der Internetseite des DAeC nicht nur die Ausschreibung, sondern auch das Nennformular für die DMM 2012 im Navigationsflug vor. Für die Meisterschaften gibt es bereits mündliche Anmeldungen aus Rußland, aus der Schweiz sowie aus Südafrika. Anmeldungen zum Wettbewerb können direkt über die Internetseite <http://www.daec.de> (dort Rubrik „Motorflug“) erfolgen. Dieser Luftsportdepesche liegt die aktuelle Wettbewerbsordnung (Ausgabe 2012) als PDF Dokument zur weiteren Information anbei.



## • Übersicht der beigefügten PDF Dokumente

- 01) Luftsportdepesche Nr. 7 vom 18. April 2012
- 02) Einladung zum „Saarland-Cup 2012“
- 03) Einladung zum Wettbewerbstraining in Breitscheid
- 04) Einladung zur 39. Niedersachsenrallye
- 05) DFS: Neuheiten, Fluginformationsdienst und Trainingssimulator
- 06) Bericht der ULKO-Saar über das Flugsicherheitstraining im März 2012
- 07) Ausschreibung DMM im Navigationsflug 2012

Mit fliegerischen Grüßen

gez. Markus Lenz, Pressereferent

Hessischer Luftsportbund e.V.

ppa. Zweckverband Luftsport Rhein-Main-Saar

### Herausgeber der „Luftsportdepesche“ und Verantwortlicher im Sinne des Pressegesetzes:

ISSN 1869-8603 | Hessischer Luftsportbund e.V. + Aero Club Saar e.V. + Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V.

Der Hessische Luftsportbund e.V. ist eingetragen beim Registergericht der Stadt Darmstadt, VR 1112

Der Aero Club Saar e.V. ist eingetragen beim Registergericht der Stadt Saarbrücken, VR 2416

Der Luftsportverband Rheinland-Pfalz e.V. ist eingetragen beim Registergericht der Stadt Bad Kreuznach, VR 538



# *Einladung*

zum

## *"Saarland-Cup 2012"*

Liebe Luftsportfreunde,

in diesem Jahr möchte ich Euch wieder recht herzlich zum **"Saarland-Cup"**, dieses Jahr am **5. Mai 2012** am **Flugplatz Marpingen** einladen.

Der "Saarland-Cup" startet dieses mal von Marpingen aus zu einem Navigationsflug mit Bildersuchaufgabe, sowie Zeit- und Ziellandewertungen. Die Ausrichtung wird wieder eng an die Wettbewerbsordnung des DAeC angelehnt sein. Die WBO findet Ihr auf der Homepage des DAeC.

(<http://www.daec.de/mot/downloadfiles/18.03.2008WBONavigationsflug2008.pdf>)

Der Zeitplan ist wie folgt vorgesehen:

- Ankunft bis spätestens 10:00 in Marpingen
- 10.30 Uhr **Briefing** und Ausgabe der Aufgaben
- 12.00 Uhr **Start** der Flugzeuge im 3 min. Abstand
- bis 15.00 Uhr **Rückankunft** in Marpingen mit Ziellandung
- 16.00 Uhr **Siegerehrung**

Zur Anmeldung bitte ich das angehängte Formular bis spätestens **21.04.2012** ausgefüllt an mich zurückzusenden.

Aufgrund der Erfahrungen der letzten Jahre, können die Nenngelder bei wetterbedingtem Ausfall der Veranstaltung leider nicht erstattet werden.

Wir freuen uns auf Euere Teilnahme!

Mit freundlichem Fliegergruß

**Thomas Albuzat**

Motorflugreferent Saarland

**Aero-Club Saar e.V.**

Mitglied im Deutschen Aero Club e.V.  
Mitglied im Zweckverband Luftsport Rhein-Main-Saar  
Mitglied im Landessportverband für das Saarland



**Verbindliche Anmeldung zur Teilnahme am  
"Saarland-Cup 2012"**

am 5. Mai 2012  
mit Start- und Landeort am Flugplatz Marpingen

**1. Pilot** Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
Straße: \_\_\_\_\_ Nr.: \_\_\_\_\_  
Ort: \_\_\_\_\_ PLZ: \_\_\_\_\_  
Tel.: \_\_\_\_\_ Email: \_\_\_\_\_  
Verein/Flugplatz: \_\_\_\_\_

**2. Copilot** Name: \_\_\_\_\_ Vorname: \_\_\_\_\_  
Straße: \_\_\_\_\_ Nr.: \_\_\_\_\_  
Ort: \_\_\_\_\_ PLZ: \_\_\_\_\_  
Tel.: \_\_\_\_\_ Email: \_\_\_\_\_  
Verein/Flugplatz: \_\_\_\_\_

**3. Flugzeug**

Hersteller: \_\_\_\_\_ Typ: \_\_\_\_\_ Kennz.: \_\_\_\_\_

gewünschte Wettbewerbsgeschwindigkeit: \_\_\_\_\_ kt

**4. Nenngeld** pro Besatzung 50 €  
zu zahlen an: Aeroclub Saar e.V.  
Sparkasse St. Wendel  
Kto.: 56127 BLZ: 59251020  
Verwendungszweck: Saarland-Cup 2012

Bitte Einzahlungsbeleg beifügen

**5. Nennschluss** 21.04.2011

.....  
Ort, Datum

.....  
Unterschrift

**per Email an:**  
thomas.albuzat@aeroclub-saar.de

**oder per Fax an:**  
06841-75058



## **39. Niedersachsenrallye mit 50. Niedersächsischer Motorflugmeisterschaft**

**14. Juli 2012**

### **Ausschreibung**

#### **Veranstalter**

Der Deutsche Aero Club Landesverband Niedersachsen e. V. ist Veranstalter der Niedersachsenrallye 2012. Der Wettbewerb beginnt und endet auf dem Flugplatz Wiefelstede-Conneforde (EDWP), mit Zwischenlandung in Wilhelmshaven-Mariensiel (EDWI). Die Flugstrecke hat eine Länge von ca. 100 NM.

Die Ausrichtung ist von den Fliegerfreunden Conneforde e. V. übernommen worden. Co-Ausrichter ist die Motorfluggruppe Wilhelmshaven-Friesland e. V.

#### **Zweck der Veranstaltung**

Die Niedersachsenrallye 2012 soll den Sportfliegern die Möglichkeit bieten, sich in sportlich fairem Wettbewerb zu vergleichen und kameradschaftliche Bindungen herzustellen bzw. zu vertiefen.

#### **Teilnehmer**

Teilnahmeberechtigt sind als Piloten alle PPL-Inhaber mit gültiger Lizenz, die Mitglied im Deutschen Aero Club sind. Die dem DAeC LVN als Mitglied gemeldeten Teilnehmer bekommen das Nenngeld erstattet.

Für eine Wertung in der Niedersächsischen Motorflugmeisterschaft müssen Pilot und Co-Pilot Mitglieder des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V. sein.

Während des Wettbewerbes dürfen aus Fairnessgründen auch mehrsitzige Flugzeuge nur mit Pilot und Co-Pilot besetzt sein. Eine Teilnahme außer Konkurrenz ist nicht möglich.

#### **Flugzeuge**

Zugelassen zum Wettbewerb sind alle Flugzeuge bis 2000 kg MTOW, Motorsegler und aerodynamisch gesteuerte Ultraleichtflugzeuge. Die minimale Wettbewerbsgeschwindigkeit beträgt 60 kn.

#### **Wettbewerbsregeln**

Die Wettbewerbsordnung Navigationsflug des DAeC, Ausgabe Februar 2012 findet sinngemäß Anwendung, **mit folgenden Ausnahmen:**

- **Offizielle Wettbewerbszeit ist die Funkzeit als Ortszeit.**
- **Die Wettbewerber erhalten vorbereitete Karten mit eingezeichneten Wendepunkten auf der Basis der Generalkarte/TÜK 1:200.000.**
- **Identifizierte Strecken- und Wendepunktbilder sind eindeutig in die Karten einzutragen und zu bezeichnen. Die Karte ist der Lösungsbogen.**

Die ICAO-Karten 1:500.000 Blätter Hannover + Hamburg sowie die **Sichtanflugkarten Conneforde (EDWP) und Wilhelmshaven (EDWI)** müssen obligatorisch mitgeführt werden.



### **Achtung:**

**Die Wettbewerbsgeschwindigkeit ist in KTAS anzugeben. Die Überflugzeiten werden unter Berücksichtigung des aktuell vorhergesagten Windes vorgegeben. Sie fliegen auf jeder Teilstrecke mit einer anderen GS. Auf eventuelle Besonderheiten wird im Briefing hingewiesen.**

### **Nennungen**

Die Nennungen (Anmeldungen) sind auf dem beigefügten Nennformular **bis spätestens 28. Juni 2012** an den Ausrichter zu richten.

Das Nenngeld in Höhe von 50,- € je Person schließt Wettbewerbsunterlagen und Verpflegung (Abendessen am Freitag + 1 Getränk, Frühstück, Kaffee & Kuchen, Grillen + 1 Getränk am Samstag) ein und ist mit Abgabe der Nennung auf das Konto der **Fliegerfreunde Conneforde e. V.** bei der **LZO Westerstede, BLZ 28050100, Kto.-Nr. 3790566974**, Verwendungszweck „**Niedersachsen-Rallye + Luftfahrzeugkennzeichen**“ zu überweisen. Bei Benutzung eines **Leihloggers** (bitte in der Nennung ankreuzen) sind **15,- € je Flugzeugbesatzung** zusätzlich zu überweisen.

Eine Nennungsbestätigung erfolgt per eMail oder Telefon nach Eingang der Nennung und Zahlung des Nenngeldes.

### **Haftung**

Der Veranstalter sowie alle von ihm beauftragten Personen, die zur Durchführung des Wettbewerbes tätig werden, haften nicht für Vermögens-, Sach-, und Personenschäden, die den Teilnehmern im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen. Die Bewerber oder deren Beauftragte erkennen durch Abgabe der Nennung diesen Haftungsausschluss ausdrücklich an.

### **Preise**

#### **39. Niedersachsenrallye**

Wettbewerbsklasse:

1. Platz: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V.
2. Platz: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V.
3. Platz: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V.,  
Wanderpokal des Eddesser Fliegerkreises

Einsteigerklasse:

1. Platz: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V.
2. Platz: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V.
3. Platz: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V.

#### **50. Niedersächsische Motorflugmeisterschaft**

1. Platz: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V. und 400,- €
2. Platz: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V. und 200,- €
3. Platz: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V. und 100,- €

#### **Sonderpreise**

- Mannschaft: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V. und 200,- €\*  
\*Voraussetzung: Verein ist Mitglied im DAeC LVN
- Jugend: Ehrenpreis des DAeC Landesverband Niedersachsen e. V. und 100,- €

## Ablauf

Freitag, 13.07.2012:

15:00 bis 18:00 freier Anflug nach Conneforde mit Ziellandung in Conneforde  
ca. 19:00 geselliger Abend mit Fischessen in Conneforde

Samstag, 14.07.2012:

09:00 bis 10:00 alternativ freier Anflug nach Conneforde  
mit Ziellandung in Conneforde

09:00 bis 10:30 Frühstück auf dem Flugplatz

10:30 Begrüßung und Briefing

ab 11:00 Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen

ab 12:00 Start der Flugzeuge zum Wettbewerbsflug

ab ca. 12:30 Ziellandung der Flugzeuge in Wilhelmshaven-Mariensiel

ab ca. 14:00 Start der Flugzeuge zur Fortsetzung des Wettbewerbsflugs

ab ca. 14:30 Ziellandung der Flugzeuge in Conneforde

ab ca. 15:00 Kaffee und Kuchen, anschl. Grillen auf dem Flugplatz

ca. 19:00 Siegerehrung

## Alternativtermin bei schlechtem Wetter

Sollte das Wetter so schlecht sein, dass eine sichere Durchführung der Rallye nicht möglich ist, verschiebt sich der Termin um einen Tag auf Sonntag, den 15. Juli 2012.

## Flugplatz Conneforde

Der Flugplatz Wiefelstede-Conneforde (EDWP) bietet eine auf Anforderung 600 m lange Grasbahn mit Start- und Landerichtung 12/30. Die Tankstelle hält Avgas 100 LL, Mogas und Diesel bereit; Bezahlung nur in bar, keine Zahlung mit ec- oder Kreditkarte möglich. Weitere Infos: [www.flugplatz-wiefelstede-conneforde.de](http://www.flugplatz-wiefelstede-conneforde.de).



## Übernachtung in Conneforde

Teilnehmer, die in Conneforde übernachten wollen, wenden sich bitte an das Hotel „Alter Dorfkrug“ in Conneforde, nur 4 Minuten Fußweg vom Flugplatz entfernt! Für Hotelgäste stehen 16 komfortabel, modern und freundlich eingerichtete Gästezimmer und ein Apartment mit Kochgelegenheit zur Verfügung, alle mit Bad und WC ([www.ferienpark-bernsteinsee.de/Hotel/Hotel\\_Rest/hotel\\_4.html](http://www.ferienpark-bernsteinsee.de/Hotel/Hotel_Rest/hotel_4.html)). Außerdem gibt es Ferienhäuser, und ein Campingplatz mit Platz auch für Wohnmobile ist ebenfalls vorhanden. Es wird empfohlen, die Zimmerreservierung im Hotel frühzeitig vorzunehmen.

## Adressen und Telefonnummern

**Wettbewerbsleitung:** Dietmar Hepper, Hannover, Tel. 0511/2712337,  
eMail: [hepperd@web.de](mailto:hepperd@web.de)

Björn Hansen, Tomke Ahlburg-Hansen, Tel. 0176/23138678,  
04488/73222, Fax 04488/859664,  
eMail: [bjorn.hansen@fliegerfreunde-conneforde.de](mailto:bjorn.hansen@fliegerfreunde-conneforde.de)

**Flugplatz Conneforde:** Flugleitung: Tel. 04458/918213, Fax 04458/918215  
PPR: Tel. 04458/91650  
eMail: [info@flugplatz-wiefelstede-conneforde.de](mailto:info@flugplatz-wiefelstede-conneforde.de)

**Aktuelle Informationen unter [www.fliegerfreunde-conneforde.de](http://www.fliegerfreunde-conneforde.de)**



## 39. Niedersachsenrallye am 14. Juli 2012



### Nennung

Fliegerfreunde Conneforde e. V.  
z. Hd. Björn Hansen  
Robert-Koch-Straße 11  
26655 Westerstede

Wettbewerbsklasse:

Einsteigerklasse:

LEIHLOGGER:

Anreise:  Fr.  Sa.


#### Pilot:

Name: .....

Vorname: .....

Straße: .....

Wohnort: .....

Telefon: .....

Geburtsdatum: .....

Verein: .....

Landesverband: .....

DAeC-Mitgliedsnummer: .....

#### Copilot:

Name: .....

Vorname: .....

Straße: .....

Wohnort: .....

Telefon: .....

Geburtsdatum: .....

Verein: .....

Landesverband: .....

DAeC-Mitgliedsnummer: .....

#### Flugzeug:

Typ: .....

Kennzeichen: .....

Leistung: ..... PS

True airspeed: ..... kn

**eMail-Adresse für die Nennungsbestätigung:** .....

#### Erklärung:

Ich erkläre, dass ich die Ausschreibung und die Bedingungen der 39. Niedersachsenrallye gelesen habe und anerkenne.

.....  
Ort, Datum

.....  
Unterschrift



**DFS** Deutsche Flugsicherung

Langen, 10. April 2012

**DFS auf der AERO 2012:**

## **Neuheiten, Fluginformationsdienst und Trainingssimulator**

**Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH präsentiert auf der internationalen Fachmesse für Allgemeine Luftfahrt AERO vom 18. bis 21. April in Friedrichshafen am Stand A5 / 219 neue Luftfahrtpublikationen und -produkte sowie den Fluginformationsdienst (FIS).**

Während der Messe können Besucher erstmals das interaktive Computer-Lernprogramm „VFR Sprechfunk Simulator“ mit Übungen für den Sprechfunkverkehr testen. Die DFS zeigt am Stand außerdem die Flug-Tracking-Lösung „spidertracks“ von Spider Tracks Limited, welche die DFS seit März offiziell in Europa vertreibt. Zur Messe wird das Tracking-Gerät in einem Helikopter der Bodensee Helicopter GmbH und einem Zeppelin der Deutschen Zeppelin Reederei für Rundflüge angebracht. So können Besucher deren Flugspuren in Echtzeit am Bildschirm des „spidertracks“-Arbeitsplatzes verfolgen. Als weitere Neuheit präsentiert die DFS die digitale Ergänzung des Luftfahrthandbuchs AIP VFR für den Sichtflug in Deutschland „Visual Flight Guide“ zusätzlich als Applikation für das iPad. Alle Luftfahrtpublikationen der DFS können am Stand versandkostenfrei bestellt werden.

Darüber hinaus bietet der Fluginformationsdienst in diesem Jahr ein neues Angebot: zusätzlich zum FIS-Arbeitsplatz ist ein mobiler Radar-Simulator aufgebaut, an dem Besucher selbst in die Rolle des FIS-Lotsen schlüpfen und verschiedene Übungsszenarien durchspielen können. Dabei sind 15-minütige Übungen in den simulierten Lufträumen um Ramstein, Stuttgart, Dortmund oder Frankfurt möglich. Bis zu acht Besucher können das Training an zwei separaten Bildschirmen verfolgen und den Sprechfunk über Kopfhörer mithören.

**Pressemitteilung**



**DFS** Deutsche Flugsicherung

-2-

Mitarbeiter der DFS geben zudem in mehreren Vorträgen Auskunft zur Zusammenarbeit mit Such- und Rettungsdiensten, dem Umgang mit FIS, der Prävention von Luftraumverletzungen, Fluginformation für den Segelflug sowie den Möglichkeiten von FIS zur Unterstützung von Piloten bei schlechtem Wetter.

**Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte:**

Stephanie Schmiedel, Tel. 06103 / 707 -1388, Fax: 06103 / 707 -4995

E-Mail: [Stephanie.Schmiedel@dfs.de](mailto:Stephanie.Schmiedel@dfs.de)

Die **DFS Deutsche Flugsicherung GmbH** ist ein bundeseigenes, privatrechtlich organisiertes Unternehmen mit 6.000 Mitarbeitern. Die DFS sorgt für einen sicheren und pünktlichen Flugverlauf. Die Mitarbeiter koordinieren täglich bis zu 10.000 Flugbewegungen im deutschen Luftraum, im Jahr rund drei Millionen. Deutschland ist damit das verkehrsreichste Land in Europa. Das Unternehmen betreibt Kontrollzentralen in Langen, Bremen, Karlsruhe und München. Zudem ist die DFS in der Eurocontrol-Zentrale in Maastricht vertreten und in den Kontrolltürmen der 16 internationalen Flughäfen. Die DFS erbringt weltweit Beratungs- und Trainingsleistungen und entwickelt und vertreibt Flugsicherungssysteme. Auch flugrelevante Daten, Luftfahrtpublikationen und Flugberatung gehören zum Angebot. Die DFS hat folgende Geschäftsbereiche: Center, Tower, Aeronautical Solutions und Aeronautical Information Management.



## Resümee Flugsicherheitstraining (FST) 24.03.2012

ULKO-SAAR

25.03.12

### Hallo ULer!!!

Als erstes, vielen DANK an alle Organisatoren und Helfer, die dies möglich gemacht haben. Besonders zu erwähnen sind hier

- Vortrag Roland Schneider Sicherheitsbeauftragter für UL-Flugsport BUND,
- und unsere Kameraden aus Hoppstädten-Weiersbach EDRH

Bei bestem Wetter trafen sich im Saarlouis die Teilnehmer. \*

\*Hier noch mal der Hinweis Ihr könnt euch alle anmelden - es werden auch Co-Piloten gesucht.

Nach dem theoretischen Teil und einer Flugvorbereitung ging es dann nach dem Mittag in die Luft.

Die Route ging der Saar entlang bis nach Trier, dann entlang der Mosel bis Bernkastel-Kues, Durchflug der CTR Hahn, mit Ziellandewettbewerb in EDRH.

Gegen 16:00 Uhr loc. Ging es zur Abschlussbesprechung nach EDRJ zurück. Gewinner des Wettbewerbs war der Kiebitz der von Jürgen Jakob und Volker Patzer pilotiert worden ist. Herzlichen Glückwunsch! Viel wichtiger alle hatten Ihren Spaß und haben Ihr Wissen erweitert.

**Das FST wurde von den Teilnehmern und von Roland S. einstimmig positiv bewertet. Wir werden auch nächstes Jahr ein FST durchzuführen.**

Hier noch der Hinweis, auf unser FlyIn im Sommer – dazu laden wir noch ein!  
Planungsdatum ist der **15.06-17.06.2012**

**WICHTIG: Wir bitten die Vorstände und Mitglieder euer Kameraden zu unterrichten, dass jeder der in der ULKO-Mail-Verteiler will, sich unter [ulko-saar@web.de](mailto:ulko-saar@web.de) anzumelden soll. Bitten hier die Vorstände um Aushang dieses Schreibens.**

Termine als Übersicht findet Ihr unter  
<http://www.aeroclub-saar.de/sportarten-im-aecs/ul-fliegen/termine.html>

ULer have more FUN and allways happy landings

ULKO-Team-Saar

**Steffen Stein, (1. VS) +49172- 6522380**

Ulrich, Axel (2.VS); Hempel, Franz (Sportreferent); Schmidt, Mario (Jugendarbeit); Patzer, Volker (Technik, Umwelt); Jakobs, Jürgen (Schriftführer)

### Anhang: Bilder Flugsicherheitstraining



Teilnehmer

unten Taxi EDRJ



Der Saar entlang



Durch CTR Hahn





# **Deutscher Aero Club e.V.**

Motorflugkommission

Wettbewerbsordnung

## **Navigationsflug**

Ausgabe 2012

## Vorwort

Die Wettbewerbsordnung (WBO) bildet die Grundlage für die Vorbereitung und Durchführung der Deutschen Motorflugmeisterschaft im Navigationsflug. Sie ist erarbeitet von der Motorflugkommission des Deutschen Aero-Club e.V. unter Berücksichtigung von nationalen und internationalen Regeln (FAI Air Rally Championship Rules and Regulations und Precision Flying Rules and Regulations) und unter Beteiligung kompetenter Wettbewerbsteilnehmer.

Eventuell notwendige Änderungen können bei der Motorflugkommission angemeldet und eingearbeitet werden.

Die Ausrichter und Veranstalter von Navigationsflugwettbewerben auf Landes- oder Regionalebene werden gebeten, diese WBO so weit wie möglich in ihre Veranstaltungsorganisation einzubeziehen, um Teilnehmern die Vorbereitung und Training auf nationale und internationale Meisterschaften zu erleichtern.

Ralf Grunwald  
Ref. Navigationsflug

## Inhaltsverzeichnis

Vorwort .....	1
Inhaltsverzeichnis .....	1
Wettbewerbsregeln .....	2
1. Einführung .....	2
2. Allgemeine Regeln .....	2
3. Wettbewerbsaufgaben .....	4
4. Punktetabelle Punkte Maximal .....	10
5. Disqualifikation .....	11
6. Einsprüche/ Proteste .....	12
7. Endergebnisse .....	13
Anhang A I (Landefeld) .....	14

## Wettbewerbsregeln

### 1. Einführung

- 1.1. Der Deutsche Aero Club e.V. (Sportfachgruppe Motorflug) veranstaltet alle zwei Jahre die Deutschen Meisterschaften im Navigationsflug (DMN). Die Organisation und Durchführung dieses Wettbewerbs wird an einen Ortsverein (Ausrichter) eines Landesverbandes des DAeC e.V. delegiert.
- 1.2. Die Deutsche Meisterschaft im Navigationsflug ist ein nationaler Wettbewerb, der entsprechend dieser Wettbewerbsordnung in der jeweils gültigen Fassung durchgeführt wird.
- 1.3. Bei der Durchführung des Wettbewerbs gelten die in diesen Regeln festgelegten Werte und durch die Genehmigungsbehörde ausgesprochenen Auflagen.
- 1.4. Veranstalten von Landesmeisterschaften und regionalen Wettbewerben wird empfohlen, unter Berücksichtigung ihrer lokalen Belange ebenfalls nach dieser Wettbewerbsordnung zu verfahren.
- 1.5. Der Wettbewerb findet nur unter Sichtflugbedingungen statt, wie sie durch nationale Vorschriften definiert sind. Verschlechtern sich die Wetterbedingungen während eines Wettbewerbsfluges, liegt die alleinige Verantwortung und Entscheidung über die weitere Durchführung des Fluges beim Flugzeugführer.
- 1.6. Der Wettbewerb oder Teile davon können vom Wettbewerbsleiter nach Absprache mit dem Hauptschiedsrichter aufgrund vorhergesagter oder tatsächlicher Wetterbedingungen oder anderer Gründe verschoben, geändert oder abgebrochen werden.

### 2. Allgemeine Regeln

- 2.1. Am Navigationsflugwettbewerb können Solopiloten und Besatzungen teilnehmen. Jeder Pilot muss im Besitz der entsprechenden Lizenz sein. Die Wettbewerbsflugzeuge müssen lufttüchtig sein und innerhalb der Herstellerangaben betrieben werden. Die minimale Wettbewerbsgeschwindigkeit beträgt 60 Kts.
- 2.2. Der Wettbewerb besteht aus folgenden 3 Testen:
  - 2.2.1. Flugplanung (separat von der Strecke) als optionales Element
  - 2.2.2. Navigation und Beobachtungen
  - 2.2.3. Landung nach dem Streckenflug
- 2.3. Der Wettbewerb beinhaltet 3 Navigationsflüge mit jeweils einer Landewertung am Ende des Streckenfluges. Die maximale Streckenlänge sollte 90 NM je Streckenflug nicht übersteigen. Der Wertungstag zählt, wenn mind. 75 % der Teilnehmer die Strecke abschließen. Zur Ermittlung des Deutschen Meisters sind zwei Wertungsflüge und zwei Landewertungen notwendig.

- 2.4. Die erste Strecke wird als offizielles Training durchgeführt. Dieses Training dient den Piloten als auch den Organisatoren. Die 2. und 3. Strecke dienen als Wertungsflüge. Sollte nur 1 Wertungsflug möglich sein, wird das offizielle Training zur Wertung herangezogen.
- 2.5. Wettbewerbssprache ist grundsätzlich deutsch. Beim Briefing und in der Aufgabenstellung können allgemein bekannte fliegerische Fachbegriffe in Englisch verwendet werden.
- 2.6. Offizielle Wettbewerbszeit ist die GPS-Zeit als Ortszeit. Der Veranstalter muss die Wettbewerbszeit mit GPS-Uhr anzeigen, um den Teilnehmern die Möglichkeit zum Uhrenvergleich zu geben.
- 2.7. Die Besatzungen fliegen während des Wettbewerbs das von ihnen angemeldete Flugzeug. Bei technischen Defekten kann ein Flugzeugtausch nach Zustimmung des Wettbewerbsleiters erfolgen.
- 2.8. Beim Auftreten von technischen Fehlern (am Flugzeug oder am GNSS-FR) darf die Besatzung weder das Flugzeug verlassen noch mit anderen Besatzungen Kontakt aufnehmen. Sie soll über Funk die Wettbewerbsleitung über die vorliegenden Schwierigkeiten verständigen und deren Anweisungen befolgen.
- 2.9. Zur Flugplanung und Flugdurchführung erhält jede Besatzung die erforderlichen Karten im Maßstab von 1:200 000. Diese Karten müssen keine Luftfahrtkarten sein.
- 2.10. Vor jedem Wettbewerbsflug wird eine Liste mit der Startreihenfolge und den Startzeiten veröffentlicht. Es wird mit einem Abstand von mindestens zwei Minuten gestartet.
- 2.11. Die Messung der Landungen sollte mit einer elektronischen Messanlage durchgeführt werden. Unabhängig davon müssen alle Landungen mit einer geeigneten Kamera aufgezeichnet werden. Mit ihr muss es möglich sein die Aufzeichnungen in Zeitlupe und als Standbild anzuschauen. Die Aufzeichnungen stehen dem Hauptschiedsrichter und der Jury zur Verfügung.

### 3. Wettbewerbsaufgaben

#### 3.1. Flugplanungstest

Der Flugplanungstest ist ein optionales Modul und wird vom Veranstalter je nach den Bedürfnissen eingesetzt. Sollte darauf verzichtet werden entfallen die Punkte 3.1.1. bis 3.1.5. sowie 3.1.7. Die Besatzung erhält den computerberechneten Flugplan 30 bis 45 Minuten vor der Startzeit am Flugzeug übergeben.

- 3.1.1. 5 Minuten vor der zugewiesenen Zeit findet sich die Besatzung vor dem Rechenraum ein, um auf unerlaubte Hilfsmittel überprüft zu werden.
- 3.1.2. 3 Minuten vor der zugewiesenen Zeit darf die Besatzung den Rechenraum betreten und den Arbeitsplatz vorbereiten. Pünktlich erhält sie dann den Briefumschlag mit der Wettbewerbskarte, den Anweisungen, den Bilderbögen, einem Flugplanungsformular sowie An- und Abflugkarten.
- 3.1.3. Die Anweisungen beinhalten alle notwendigen Verfahren und bezeichnen die Checkpunkte (CP's: Startpunkt SP, Wendepunkte WP, Finalpunkt FP). In die Wettbewerbskarte sind alle Checkpunkte eingetragen und umkreist. Wendepunkte sind nummeriert. Die Windrichtung und -stärke zwischen 5 und 30 Knoten werden angegeben. Für die Berechnung der Navigationsstrecke wird ein einheitlicher Wind vorgegeben.
- 3.1.4. Die Streckenlängen werden in nautischen Meilen vorgegeben. Der rechtweisende Kurs (Track) muss aus der Karte ausgemessen werden. Für den Übungsflugplan muss die Besatzung den rechtweisenden Steuerkurs (Heading) in Grad, sowie die Etappenzeit in Minuten und Sekunden berechnen.
- 3.1.5. Innerhalb von 30 Minuten, nachdem sie die Unterlagen erhalten hat, muss die Besatzung den Übungsflugplan des Navigationstestes berechnen und abgeben. Anschließend, aber frühestens 20 Minuten nach Erhalt der Unterlagen, bekommt die Besatzung einen vom Computer berechneten Flugplan.
- 3.1.6. Sollte sich der aktuelle Wind während des Wettbewerbes um mehr als 45 Grad in der Richtung und / oder mehr als 10 Knoten in der Stärke ändern, so wird der computerberechnete Flugplan für die nächste Gruppe aktualisiert.

Computerberechnete Flugpläne werden für alle Besatzungen auf der Grundlage ihrer gemeldeten Wettbewerbsgeschwindigkeit erstellt und genutzt.

Der Computerflugplan enthält folgendes:

- Ortszeiten für Start, SP, alle WP's und den FP in Stunden : Minuten : Sekunden
- rechtweisender Kurs (Track) und rechtweisender Steuerkurs (Heading) in Grad
- Geschwindigkeiten über Grund in Knoten
- Länge der Streckenabschnitte in nautischen Meilen
- Zeiten für die Streckenabschnitte in Minuten und Sekunden

3.1.7. Die Kartenvorbereitung findet auch im Rechenraum statt. Die Besatzungen haben spätestens 60 Minuten nach Beginn der zugewiesenen Vorbereitungszeit den Rechenraum zu verlassen. Danach hat die Besatzung mind. 15 Minuten Zeit, um zum Flugzeug zu gehen, dieses vorzubereiten und zum Start zu rollen.

3.1.8. Zur Berechnung des Flugplanes dürfen Navigationsrechner und elektronische Rechner ohne Schnittstelle zum GPS und integriertes Kartenmaterial verwendet werden.

### 3.2. Navigationsaufgabe

3.2.1. Es gibt drei Navigationstests wobei der erste als offizielles Training durchgeführt wird. Bei jedem Test werden folgende Fähigkeiten des Piloten überprüft: genaue Navigation, Einhalten der exakten Zeit und der Mindesthöhe.

3.2.2. Die Zeiten werden beim Start und beim Überfliegen der CP's überprüft. Zusätzlich können die Zeiten an anderen Punkten auf der Strecke überprüft werden. Die späteste Landezeit am Flugplatz nach dem Überflug des FP muss angegeben werden.

3.2.3. Insgesamt sollten maximal 16 Zeitkontrollen durchgeführt werden. Keine Strecke enthält mehr als 8 gerade Streckenabschnitte. Streckenabschnitte mit unbekanntem Zeitkontrollen auf der Strecke müssen beim Briefing bekannt gegeben werden. Es gibt keine unbekanntem Zeitkontrollen im Umkreis von einer Nautischen Meile um jeden CP.

3.2.4. Das Flugzeug muss beim Überqueren des Startpunktes in der Richtung der ersten Etappe fliegen.

3.2.5. Die CP's, sowie die unbekanntem Zeitkontrollen müssen exakte Punktziele auf der Erdoberfläche und auf der Karte sein.

3.2.6. Während des Navigationstestes ist die vorgeschriebene Mindestflughöhe einzuhalten. Die Flughöhe kann überprüft werden.

3.2.7. Die Startzeit wird beim Passieren einer festgelegten Position gemessen.

- 3.2.8. Alle CP's und unbekannte Zeitkontrollen müssen innerhalb eines "Tores" passiert werden.

Die Tore an den CP's sind jeweils 0,5 NM und an den unbekanntem Zeitkontrollen jeweils 1,0 NM nach links und rechts breit.

Ein Passieren der Zeitkontrolle außerhalb dieser Tore wird als "nicht gesehen" betrachtet. Vor oder nach den Zeitkontrollen werden seitliche Abweichungen von der Sollstrecke nicht geahndet.

- 3.2.9. Strafpunkte für eine Richtungsänderung von mehr als 90 Grad auf einem Streckenabschnitt werden nur gewertet, wenn diese Abweichung mehr als 5 Sekunden in Folge aufgezeichnet wurde.

- 3.2.10. Das Passieren des SP auf Gegenkurs zum Streckenabschnitt SP – WP1 in einem seitlichen Abstand von 1 NM oder weniger vom SP führt zu Strafpunkten für „90° Fehler“. Die Zeitnahme am SP erfolgt, wenn das Flugzeug zum ersten Mal das Zeittor von 0,5 NM links und rechts in Richtung WP1 passiert.

- 3.2.11. Eine Wendeschleife wird vorgeschrieben, wenn an einem Wendepunkt eine Richtungsänderung von größer als 90 Grad durchgeführt wird.

Wenn eine Wendeschleife vorgeschrieben ist, muss der Computerflugplan eine Minute für diese Schleife in einer extra Zeile vorsehen. Nicht durchgeführte Wendeschleifen werden mit Strafpunkten geahndet.

### 3.3. Beobachtungsaufgabe

- 3.3.1. Ziel dieses Testes ist es, die Fähigkeit der Piloten zur korrekten Beobachtung während eines komplexen Navigationstestes zu überprüfen. Dieser Test beinhaltet:
- Identifizieren von Streckenbildern
  - Identifizieren von Wendepunkt Bildern
  - Einzeichnen der erkannten Objekte in die Wettbewerbskarte

- 3.3.2. Das genaue Suchobjekt auf den Bildern wird eingekreist.

- 3.3.3. Im Umkreis von einer Nautischen Meile um die CP's befinden sich keine Suchbilder.

- 3.3.4. Falsch eingetragene Bilder werden mit Strafpunkten belegt.

- 3.3.5. Nach Erreichen der Abstellposition haben die Besatzungen max. 10 Minuten Zeit, die Eintragungen in der Karte abzuschließen. Die Zeit beginnt mit dem Stoppen des Flugzeuges an der Abstellposition.

- 3.3.6. Die Nachbesprechung mit den Besatzungen findet unmittelbar danach statt. Eine Kontaktaufnahme mit anderen Besatzungen davor führt zur Disqualifikation.

- 3.3.7. Streckenbilder können links oder rechts von der Kurslinie in einem max. Abstand von 200 Metern liegen. Sie sind in Anflugrichtung aufgenommen, mit Zahlen beschriftet und sind nicht in der richtigen Reihenfolge angeordnet. Sie werden in der Karte auf der Kurslinie exakt markiert und bezeichnet.
- 3.3.8. Wendepunktbilder werden in der richtigen Reihenfolge beschriftet und ausgegeben. Sie können aus allen Richtungen aufgenommen sein. Der Pilot muss beim Überflug entscheiden, ob das Bild dem realen Wendepunkt entspricht und dies mit einem (R)ichtig oder (F)alsch in der Karte vermerken. Falsche Bilder dürfen nicht im Umkreis von 1 NM um den realen Wendepunkt gemacht worden sein.



### 3.4. Landeaufgabe

- 3.4.1. Die Landeaufgabe wird als Abschlusslandung in das Landefeld gemäß Anhang A 1 durchgeführt.
- 3.4.2. Jede Landung wird aus einem normalen Anflug durchgeführt. Über gewählte Motorleistung, Landeklappenstellung, Störklappen und Seitengleitflug entscheidet der Flugzeugführer.
- 3.4.3. Das Aufsetzen muss mit beiden Rädern des Hauptfahrwerks erfolgen, es sei denn der Hauptlandeschiedsrichter erklärt „Seitenwindbedingungen“. Bei „Seitenwind“ darf das Flugzeug mit dem windzugewandten Hauptrad zuerst aufsetzen.
- 3.4.4. Das Bugfahrwerk muss solange in der Luft sein, bis beide Hauptfahrwerke am Boden sind. Bei Spornradflugzeugen muss bei der Landung das Spornrad unter der Horizontalen sein.
- 3.4.5. Wenn die beiden Räder des Hauptfahrwerks in unterschiedlichen Landefeldbereichen aufsetzen oder das Flugzeug "springt", wird das Feld mit den höheren Strafpunkten gewertet. Bei Seitenwindlandungen gemäß 3.4.8. zählt der Aufsetzpunkt des luvseitigen Rades des Hauptfahrwerks.
- 3.4.6. Ein Flugzeug springt, wenn es nach einem Bodenkontakt mit allen drei Fahrwerksrädern den Boden verlässt und ein oder mehrere Landefeldbereiche überspringt. Für das Bewerten von Sprüngen aus dem letzten Feld wird eine Hilfslinie im Abstand von weiteren 10 Metern hinter dem letzten Feld für die Schiedsrichter aufgezeichnet. Als Sprung aus dem letzten Feld gilt sobald das Flugzeug die Hilfslinie überspringt.
- 3.4.7. Bei Dreipunktlandungen mit Spornradflugzeugen wird der Aufsetzpunkt des Hauptfahrwerks gemessen. Setzt das Spornrad zuerst auf und beträgt der Abstand zwischen dem Aufsetzpunkt des Spornrads und dem des Hauptfahrwerks innerhalb des Landefelds weniger als der Abstand zwischen Hauptfahrwerk und Spornrad plus 5 Metern, wird der Aufsetzpunkt des Hauptfahrwerks gewertet, andernfalls der des Spornrads.
- 3.4.8. „Seitenwindbedingungen“ müssen erklärt werden, wenn die Seitenwindkomponente 8 Knoten oder mehr beträgt. Windrichtung und Geschwindigkeit sollen in der Nähe des Landefeldes mit geeigneter Ausrüstung gemessen werden. Der Hauptlandeschiedsrichter entscheidet, wann „Seitenwindbedingungen“ vorliegen. Besatzungen werden über Funk auf „Seitenwindbedingungen“ hingewiesen. Wenn während einer Landung die Seitenwindkomponente mehr als 15 kts beträgt, wird die Landeaufgabe für diese Strecke gestrichen.

- 3.4.9. Die maximale Rückenwindkomponente darf 5 kts während der Landewertung nicht überschreiten. Wird der Grenzwert überschritten ist die Landerichtung zu ändern oder die Landewertung für diese Flugaufgabe wird gestrichen.
- 3.4.10. Abnormale Landungen werden wie folgt definiert:
- a) Landung nicht in Übereinstimmung mit 3.4
  - b) Ein Hauptfahrwerk ist beim ersten Aufsetzen mehr als einen Durchmesser des Hauptrades vom Boden entfernt, wenn keine "Seitenwindbedingungen" erklärt sind.
  - c) Bei „Seitenwindbedingungen“ setzt das der Windseite abgewandte Hauptfahrwerksrad zuerst auf, während das andere Hauptfahrwerksrad mehr als einen Raddurchmesser vom Boden entfernt ist.
  - d) Das Flugzeug berührt mit einem anderen Teil als den Rädern den Boden.
  - e) Lande- oder Störklappen werden über dem markierten Landefeld vor dem Aufsetzen eingefahren.
  - f) Landung mit blockierten Rädern.
  - g) Ein Hauptfahrwerksrad hebt vom Boden ab, während das Bugrad auf dem Boden bleibt.

Strafpunkte für abnormale Landungen werden zusätzlich zu den Strafpunkten für Landungen gegeben.

### 3.5. Flugdaten Aufzeichnungsausrüstung

- 3.5.1. Der Einsatz von GNSS- Flightrecorder (GNSS-FR) ist bei den DMN vorgeschrieben. Bei Wettbewerben unterhalb der DMN- Ebene wird er empfohlen.
- 3.5.2. Die technischen Anforderungen an GNSS-FR sind im FAI Sporting Code, Section 2, Annex 4 festgelegt.
- 3.5.3. Jede Besatzung muss während der Wettbewerbsflüge einen durch die GAC zugelassenen GNSS-FR an Bord haben.
- 3.5.4. Die Besatzung ist für dessen Bedienung und ordnungsgemäßen Betrieb im Flugzeug verantwortlich.
- 3.5.5. Es ist nicht erlaubt den GNSS-FR in irgendeiner Weise zu manipulieren. Die Nichtbeachtung dieser Regel wird als Betrug gewertet. Besondere Anweisungen zur Benutzung des GNSS-FR müssen während des Eröffnungsbriefings behandelt werden.

4. Punktetabelle	Punkte	Maximal
4.1. Flugplan und Navigation		
<b>4.1.1 Flugvorbereitung</b>		
- bis + oder - 2 Grad im Kurs	0	
- jeder weitere Grad	2	
- bis + oder - 5 Sekunden in der Zeit	0	
- jede weitere Sekunde	1	
- Maximal angerechnete Punkte		350
- Verspätete Abgabe des Flugplanes	50	50
- Verspätetes Verlassen des Vorbereitungsraumes	100	100
<b>4.1.2 Startzeit (Flugzeug passiert festgelegte Position)</b>		
- bis + 60 Sekunden	0	
- Passieren vor oder nach dem Zeitfenster	200	200
<b>4.1.3 Überflug der Zeitkontrollen</b>		
- bis + oder - 2 Sekunden	0	
- jede weitere Sekunde	1	200
- "not observed" (Außerhalb des Tores), jeweils		200
<b>4.1.4 Wendeschleifen</b>		
- jede nicht korrekt geflogene Wendeschleife	200	200
<b>4.1.5 Fliegen unterhalb der Mindestflughöhe</b> (jede Beobachtung)		
	500	500
<b>4.1.6 Andere Abweichungen vom Kurs (jeweils)</b>		
- Kreisen, Zurückfliegen oder Kursabweichungen größer 90 Grad vom Sollkurs (jeweils)	200	200
- Nichteinhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugverfahren	500	
- Verspätete Landung auf dem Wettbewerbsflugplatz (wenn angegeben).	200	
<b>4.1.7 Verspätete Abgabe der Wettbewerbskarte</b> und des Umschlages		
	100	100
4.2. Beobachtungstest		
<b>Fotos auf der Strecke:</b>		
- Foto innerhalb 5 mm der korrekten Position	0	
- Foto innerhalb 10 mm der korrekten Position	10	10
- Nicht eingezeichnet	20	20
- Falsch eingezeichnete Position oder Zeichen	40	40
<b>Checkpointfotos:</b>		
- Foto richtig identifiziert	0	
- Nicht bezeichnet	40	40
- Falsch bezeichneter Checkpunkt	80	80

#### 4.3. Landeaufgabe:

Weiße Linie	
Bereich A	20 Strafpunkte
Bereich B	40 Strafpunkte
Bereich C	60 Strafpunkte
Bereich D	80 Strafpunkte
Bereich E	50 Strafpunkte
Bereich F	90 Strafpunkte

Landung außerhalb der Landebox, seitliches Hinausrollen aus der Box	200 Strafpunkte
Leistungserhöhung nach dem Aufsetzen in der Landebox	100 Strafpunkte
Durchstarten ohne Bodenberührung ohne ersichtlichen Grund	200 Strafpunkte
Durchstarten nach Bodenberührung ohne ersichtlichen Grund	200 Strafpunkte
Kein Landeversuch am vorgeschriebenen Flugplatz	300 Strafpunkte
Abnormale Landung (A 3.4.10)	200 Strafpunkte
Strafpunkte für abnormale Landungen werden zusätzlich zu den Strafpunkten der Landung gegeben, maximal jedoch je Landung 300 Strafpunkte	

### 5. Disqualifikation

- 5.1. Eine Disqualifikation kann erfolgen nach:
- unsportlichem Verhalten am Boden oder in der Luft,
  - gefährlichem Fliegen, Gefährdung von Personen, Flugzeugen oder Gegenständen,
  - allgemeinen Protesten gegen andere Teilnehmer,
  - Verstoß gegen gültige Regeln und Vorschriften,
  - Verstoß gegen FAI-Dopingvorschriften,
  - Manipulation des Flugaufzeichnungssystems,
  - jede Art von Betrug,
  - jedem nochmaligen Abfliegen der Wettbewerbsstrecke.
- 5.2. Besatzungen oder LV-Mannschaften können disqualifiziert werden, wenn sie:
- Funkfrequenzen benutzen, die nicht in den Wettbewerbsanweisungen angegeben sind,
  - Kontakt mit anderen als den zuständigen Personen aufnehmen,
  - verbotene Kommunikations- oder Navigationsmittel verwenden.

Wenn nachgewiesen wird, dass nur eine Besatzung einer LV-Mannschaft die Regeln verletzt hat, kann nur diese Besatzung disqualifiziert werden.

- 5.3. Die Entscheidung, eine Besatzung oder Mannschaft zu disqualifizieren, trifft der Wettbewerbsleiter nach Beratung mit dem Hauptschiedsrichter.

## 6. Einsprüche/ Proteste

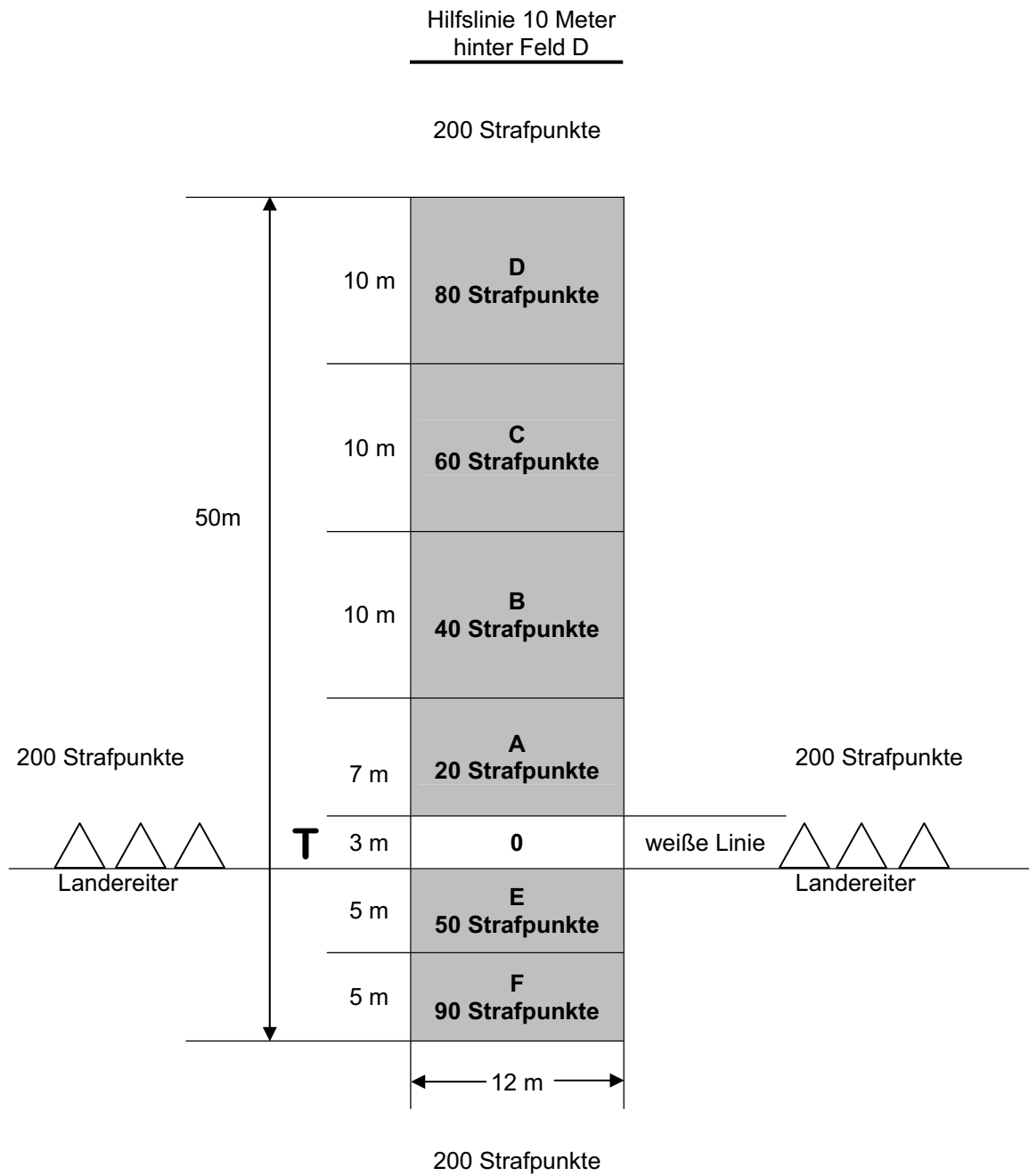
- 6.1. Nur Wettbewerbsteilnehmer dürfen einen Protest einlegen.
- 6.2. Sobald die Ergebnisse der Einzelaufgaben vorliegen, händigt der Wettbewerbsleiter jeder Besatzung ihre individuellen vorläufigen Ergebnisse aus. Eine vorläufige Gesamtwertung wird nach Ablauf der Protestzeit veröffentlicht.
- 6.3. Die Besatzung hat nach Aushändigung der Ergebnisse 30 Minuten Zeit zur Prüfung. Sie kann während dieser Zeit kostenlos einen schriftlichen Einspruch beim Hauptschiedsrichter einlegen, wenn sie mit den Auswerte-Ergebnissen nicht einverstanden ist. Der Einspruch muss von einem Besatzungsmitglied unterschrieben sein.
- 6.4. Die betroffene Besatzung erhält dann Gelegenheit, die Wertungsaufzeichnungen mit einer vom Wettbewerbsleiter eingesetzten Person zu überprüfen. Offensichtliche Auswertefehler werden berichtigt.
- 6.5. Diese Überprüfungen sind in der Zeit von 22:30 bis 07:30 Ortszeit nicht zulässig, es sei denn, alle beteiligten Parteien stimmen einer Überprüfung in dieser Zeit zu.
- 6.6. Wenn eine Besatzung nach der Überprüfung des Einspruches mit dem Ergebnis nicht einverstanden ist, kann sie beim Wettbewerbsleiter einen schriftlichen Protest zusammen mit der Protestgebühr einreichen. Der Protest muss von einem Mitglied der betroffenen Besatzung unterschrieben sein.
- 6.7. Der Wettbewerbsleiter leitet den Protest an den Präsidenten der Jury, der dann die Jury einberuft. Die Besatzung hat das Recht, der Jury ihre Auffassung vorzutragen und in alle den Protest betreffende Unterlagen Einsicht zu nehmen.
- 6.8. Proteste werden bis zu einer Stunde nach Ablehnung eines Einspruches oder bis zum Ablauf einer in den Örtlichen Regeln festgelegten Protestzeit angenommen.
- 6.9. Aufzeichnungen von Flugverkehrskontrollstellen dürfen nicht als Beweis bei der Bewertung von Wettbewerbsergebnissen benutzt werden.
- 6.10. Proteste gegen andere Wettbewerbsteilnehmer sind nicht erlaubt. Verstöße gegen Flugsicherheitsregeln sollten jedoch dem Wettbewerbsleiter gemeldet werden. Dieser hat dann den Vorfall zu untersuchen und das Ergebnis dem Hauptschiedsrichter mitzuteilen.
- 6.11. Wenn Entscheidungen über Einsprüche und Proteste auch die Ergebnisse anderer Besatzungen betreffen, werden alle betroffenen Ergebnisse korrigiert.
- 6.12. Gemäß FAI Sporting Code, allgemeiner Teil, sind die Entscheidungen der Jury für die betroffene Besatzung endgültig und bindend. Weitere Rechtsmittel sind ausgeschlossen.

- 6.13. Nachdem die Protestführer von der Entscheidung der Jury unterrichtet wurden, wird das schriftliche Ergebnis des Protestes an einer vorher bestimmten Stelle ausgehängt.
- 6.14. Die Protestgebühr beträgt 100,- Euro. Bei Rücknahme des Protestes vor der Jury-Verhandlung, oder wenn dem Protest stattgegeben wurde, wird die Protestgebühr erstattet. Bei Ablehnung des Protestes geht die Protestgebühr an die Motorflugkommission.

## **7. Endergebnisse**

- 7.1. Zur Bewertung werden an jede Besatzung bei den einzelnen Aufgaben Strafpunkte vergeben, die in die Gesamtwertung eingehen.
- 7.2. Gewinner einer Deutschen Meisterschaft im Navigationsflug ist der Wettbewerber / die Besatzung mit den wenigsten Strafpunkten. Für die Wertung der Deutschen Meisterschaften im Navigationsflug muss mindestens eine Navigationsaufgabe geflogen werden.
- 7.3. Bei Punktgleichheit gewinnt der Solopilot, oder die Besatzung, welche die höhere Wettbewerbsgeschwindigkeit gewählt hat.
- 7.4. Besteht auch danach noch Gleichstand, gewinnt die Besatzung mit den wenigsten Zeitstrafpunkten.
- 7.5. Für die Wertung zum „Deutschen Mannschaftsmeister im Navigationsflug, Landesverbandswertung“ werden die Endergebnisse der zwei besten Besatzungen addiert, die von einem Landesverband gemeldet wurden.
- 7.6. Deutsche Mannschaftsmeister im Navigationsflug sind die beiden Besatzungen eines Landesverbandes mit der niedrigsten Gesamtpunktzahl.

## Anhang A I (Landefeld)



Liebe Fliegerfreunde,

am 28. Und 29. April findet unser diesjähriges Wettbewerbstraining und anschließende Landesliga in Breitscheid (EDGB) statt.

Wir erwarten Euch zahlreich am Samstag den 28.04. ab 09:00 Uhr UTC zum Frühstück auf dem Flugplatz.

Ab 10:00 Uhr UTC werden die ersten Trainingsflüge beginnen. Hierfür haben wir für Euch 3 Strecken vorbereitet, welche nach Belieben abgeflogen werden können.

Für Sonntag den 29.04. gewähren wir Euch eine Stunde mehr schlaf, sodass wir fit und munter um 11:00 Uhr UTC mit der Wettbewerbstrecke für die Landesliga beginnen können.

Wir hoffen, dass Ihr zahlreich erscheinen werdet und wir ein sonniges sowie erfolgreiches Wochenende gemeinsam in Breitscheid verbringen können.

Für organisatorische Rückfragen stehen wir euch gerne zur Verfügung.

Mit herzlichen Fliegergrüßen

Carla, Robert und Helmut

