

Aeroklub Kralupy
WETTBEWERB DES ZWEISITZEREINSATZ-RALLYE

17. Jahrgang

25. 8. 2007



Werte Freude !

Der Wettbewerb ist vor allem für Zweisitzigemotorseglers Ultralight und Zweisitzer Flugzeuge bestimmen. Flugstreckenausführung, Wahl den Drehbarpunkten und Objekten an der Strecke, auch irgendeiner Bestimmungen der Regeln sind so durchzuführen daß auch die weniger erfahrene Flugbemanningen vermögen der Wettbewerb ohne größeren Problemen zuabsolvieren. Wettbewerbsregeln sind aus Propositionen "Rallye FAI" erscheinen. Wir wollen daß dieser Wettbewerb wurde mit eigenem sportlichen und umgangsformigen Missionen des Beitrag für Flugaktivität der Flieger-Clubs aus der ganze Republik und einladenen Auslandgäste.

VERANSTALTUNGKOMITEE:

Wettbewerbfführung : Mgr. Stanislav Vohanka

Flugdirektor : Ing. Martin V y h n a l

Technik : Ing. Petr Doubek

Flugstreckeverlasser : Ing. Jan H a n u š



JURY :

Ing. Jan Hanuš, Miroslav Macal, Ing. Nikola Žižkovský, Karel Čipera, Zdeněk Podskalský



METEOROLOGISCHE BEDINGUNGEN:

Wettbewerbflüge Bedingungen:

VMC - Beaufsichtigung 8 km

- Bewölkunggrundlage 450 m über Erde (GND).

SPEZIELLE WETTBEWERBSBEDINGUNGEN

1. Es wird 1 Wettbewerbsflug gewertet.

2. Es wird 1 Ziellandung durchgeführt.

3. Der Navigationsflug besteht aus :

3.1. Pünktlichkeitswertungen (Zeitüberflüge).

Es werden Überflugspunkte bekanntgegeben, eine Zeitwertung findet jedoch nur an mindestens 5 diese Punkte statt.

Zeitüberflugspunkte sind aus den Buchstaben.

Die Endflugkontrolle ist auf dem Überflug Turm gemessen - als letzter Wendepunkt.

3.2. Beobachtungswertung (Fotos, Bodenzeichen)

Hier ist das Bodenzeichen nach seiner Form in Anflugrichtung sowie die Entfernung vom letzten Wendepunkt in das Ergebnisblatt einzutragen.

Die Bodenzeichen liegen innerhalb von 200 m rechts oder links der Kurslinie.

3.3. Wendepunktphotos sind in der Reihenfolge nummeriert und müssen nicht in der Anflugrichtung fotografiert worden sein. Es ist in das Ergebnisblatt einzutragen, ob es sich bei dem Foto um den zu überfliegenden Wendepunkt handelt oder nicht. Die Wendepunkte sind in der Aufgabenstellung klar und genau beschrieben.

3.4. Streckenfotos

Die Objekte liegen innerhalb von 200 m rechts oder links der Kurslinie $\pm 30^\circ$. Sie sind mit Buchstaben bezeichnet, annähernd aus Anflugrichtung aufgenommen und nicht in der Reihenfolge. Es sind die Bodenzeichen oder das Objekt nach der Entfernung vom letzten Wendepunkt in das Ergebnisblatt einzutragen.

Die Entfernung vom letzten Wendepunkt ist jeweils in Kilometern, aufgerundet zum nächsten Dezimalpunkt, z.B. 9,8 km, anzugeben.

4. Die Übergabe der Unterlagen für den jeweiligen Navigationsflug erfolgt 15 Minuten vor dem Start in dem Flugzeug. Das Kuvert enthält:

1 Flugplan mit Angaben für die Zeitüberflüge bei Wendepunkten

1 Satz Wendepunktfotos

1 Satz Streckenfotos dem ersten Teil

1 Satz Streckenfotos den zweiten Teil

1 Ergebnisblatt

1 Karte 1 : 200 000 mit der Kurslinie

1 Längenmaßstab (Lichtpauspapier)

5. Der Navigationsflug muß nach dem Flugplan in der Reihenfolge der Wendepunkte, welche durch z.B. Kreuzung, Bahnhof, Kirche, Schloss bezeichnet sind, geflogen werden. Ein Wendepunkt kann, muß aber nicht, ein Zeitkontrollpunkt sein. Es wird mit der Windgeschwindigkeit von 6 m/s raten.

6. Es sind Kombinationen von Zeitkontrollpunkten und Beobachtungswertungen möglich, d.h. von Punkt 3.1 mit Punkt 3.2 und/oder Punkt 3.4.

7. Der jeweilige Flugplan ist auf Basis der im Nennblatt angegebenen TAS berechnet.

8. Folgende Bodenzeichen können eingesetzt werden :



ACEFKLVX

(Zeitkontrollpunkten)

9. Die Flughöhe ist, wenn nicht im Flugplan anders angegeben, maximal 1000 ft GND und minimum 500 ft GND.

10. Richtungsänderungen um mehr als 90° bewirken Strafpunkte.

11. Ziellandung

Es sind Ziellandungen in Form von Normallandungen durchzuführen, d.h. der Gebrauch von Motorhilfe, Sideslip, und Klappen ist erlaubt. Die Klappenstellung darf jedoch über dem Ziellandefeld nicht mehr verändert werden. Es wird nachstehendes Ziellandefeld verwendet und es kommen die in der Skizze angeführten Fehlerpunkte zur Vergabe.

12. Abnormale Landungen sind :

- A. Bugrad beim Aufsetzen vorher oder gleichzeitig am Boden.
- B. Ein Spornradflugzeug nicht in einer Konfiguration, wo sich der Sporn unterhalb der Horizontalen befindet.
- C. Ein Rad des Hauptfahrwerkes sich beim Aufsetzen mehr als eine Radhöhe über dem Boden befindet, ohne daß eine Seitenwindlandung erlaubt wurde.
- D. Das Rad des Hauptfahrwerkes auf der windgeschützte Seite sich beim Aufsetzen mehr als eine Radhöhe über dem Boden befindet, nach dem eine Seitenwindlandung erlaubt wurde.
- E. Wenn irgendein Teil des Flugzeuges - außer den Rädern - bei der Landung den Boden berührt.
- F. Bei Veränderung der Landeklappenstellung innerhalb des Ziellandefeldes.

13. Die Verwendung von Sprechfunk ist nur zu Flugsicherungswecken erlaubt.

14. Nach der Landung, nach einem Navigationsflug ist den Taxianweisungen ohne Verzögerung zu folgen. Nach der Einnahme der Parkposition stehen der Besatzung 10 Minuten zur Vervollständigung der abzuggebenden Wettbewerbsunterlagen (Ergebnisblatt) zur Verfügung. Anschließend erfolgt ein Debriefing.

15. Disqualifikation :

Jedes unsportliche Verhalten am Boden oder in der Luft, einschließlich eines Protestes gegen andere Wettbewerbsteilnehmer, die Nichteinhaltung der Luftverkehrsregeln und Anflugverfahren sowie die Gefährdung von Personen oder Gebäuden können zur Disqualifikation führen.

16. Einsprüche, Proteste :

Es gelten die Bestimmungen der FAI Rally Rules und Regulations mit folgenden Abänderungen :

16.1. Nach Bekanntgabe der vorläufigen Ergebnisse besteht eine Einspruchsfrist von 30 Minuten jede Besatzung.

16.2. Wird ein Einspruch abgelehnt, kann innerhalb von weiteren 30 Minuten ein offizieller Protest beim Vorsitzenden der Jury unter Einbringung einer Kaution von 10.- DM.

BEWERTUNGEN :

	FP	MAX.FP
1. Startzeit Rollbeginn : Jede Sekunde früher als Startzeit oder jede Sekunde später als 10 Sekunden nach der Startzeit	3	300
2. Pünktlichkeitswertung Maximal 6 Wertungen : Jede Sekunde früher oder später als vorgegebene Überflugszeit – ± 2 Toleranz.	2	300
3. Beobachtungswertung (maximal 23 falschlos Fotos und Bodenzeichen) Null Fehlerpunkte, wenn das Foto oder Bodenzeichen in der Entfernung vom letzten Wendepunkt innerhalb von plus/minus 1 km angegeben wird. Nicht erkanntes Ziel Falsches Ziel oder außerhalb der Toleranz	40 80	
4. Wendepunktphotos : Korrektes Erkennen der Wendepunktphotos Nicht identifiziert Unrichtiges Erkennen	0 50 100	
5 Verletzung der Sicherheit Nichteinhaltung der Flugregeln, insbesondere der für die Sicherheit geltenden Vorschriften, Nichtbefolgung der vorgeschriebenen Manöver und Anweisungen je Beobachtung Richtungsänderungen von mehr als 90° von der Kurslinie je Beobachtung	200 200	600 600
6. Ziellandungen Die Fehlerpunkte werden gemäß angeführter Skizze vergeben. Landen außerhalb des markierten Feldes oder abnormale Landungen Nichtlanden oder Touch-and-Go-Landungen	150 300	
7. Verspätete Abgabe der Wettbewerbsunterlagen oder Nichtbefolgen von Taxianweisungen	200	