

- Was:** Ziellandewettbewerb
- Wer:** Stadt Bayreuth
Organisatoren (Mitglieder der LSG Bayreuth)
Teilnehmer (Mitglieder der LSG Bayreuth und auswärtige Besucher mit LFZ bis 5,7t MTOW)
- Wo:** Verkehrslandeplatz Bayreuth (EDQD)
- Wann:** Samstag, 26. Juni 2010, 12.00 – 16.00 Uhr (LT)

Regularien für den Ziellandewettbewerb (Quelle: DAeC)

Landeaufgabe

1. Die Landeaufgabe wird als Abschlusslandung in das Landefeld (s.u.) durchgeführt.
2. Jede Landung wird aus einem normalen Anflug durchgeführt. Über gewählte Motorleistung, Landeklappenstellung, Störklappen und Seitengleitflug entscheidet der Flugzeugführer.
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.
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.
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 8. zählt der Aufsetzpunkt des luvseitigen Rades des Hauptfahrwerks.
6. Ein Flugzeug springt, wenn es nach einem Bodenkontakt mit allen drei Fahrwerksrädern den Boden verlässt und ein oder mehrere Landefeldbereiche überspringt.
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.
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 diesen Versuch gestrichen.

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.

10. Abnormale Landungen werden wie folgt definiert:

a) Landung nicht in Übereinstimmung mit 1.-9.

b) Ein Hauptfahrwerk ist beim ersten Aufsetzen mehr als einen Durchmesser des Hauptrades vom Boden entfernt, wenn keine "Seitenwindbedingungen" erklärt sind.

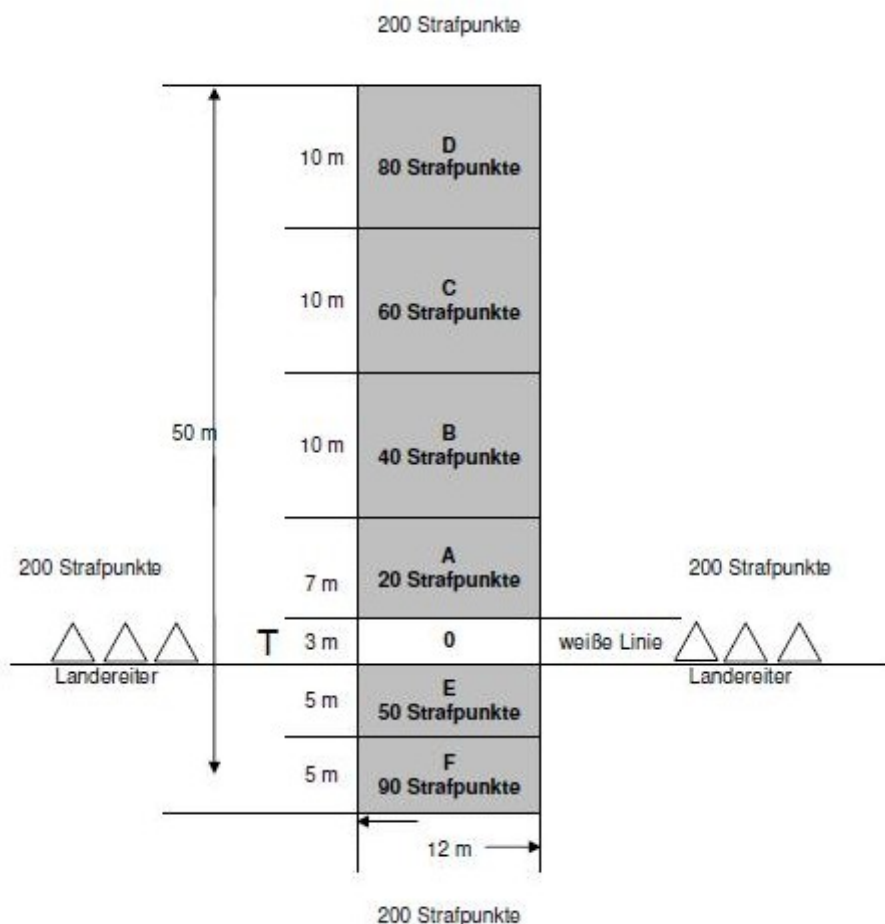
c) Bei „Seitenwindbedingungen“ setzt das der Windseite abgewandte Hauptfahrwerksrad zuerst auf, während das andere Hauptfahrwerksrad mehr als einen Raddurchmesser vom Boden entfernt ist.

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.



Punktwertung der Landeaufgabe:

Weißer Linie	0 Strafpunkte
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 Herausrollen 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 (s. 10.)	200 Strafpunkte
Strafpunkte für abnormale Landungen werden zusätzlich zu den Strafpunkten der Landung gegeben, maximal jedoch je Landung	300 Strafpunkte

Disqualifikation:

Eine Disqualifikation kann erfolgen nach:

- a) unsportlichem Verhalten am Boden oder in der Luft,
- b) gefährlichem Fliegen, Gefährdung von Personen, Flugzeugen oder Gegenständen,
- c) allgemeinen Protesten gegen andere Teilnehmer,
- d) Verstoß gegen gültige Regeln und Vorschriften,
- e) Verstoß gegen FAI-Dopingvorschriften,
- f) Manipulation des Flugaufzeichnungssystems,
- g) jede Art von Betrug,
- h) jedem nochmaligen Abfliegen der Wettbewerbsstrecke.

Einsprüche/ Proteste:

1. Nur Wettbewerbsteilnehmer dürfen einen Protest einlegen.
2. Sobald die Ergebnisse der Landeaufgabe vorliegen, händigt der Wettbewerbsleiter jeder Besatzung ihre individuellen vorläufigen Ergebnisse aus. Eine vorläufige Gesamtwertung wird nach Ablauf der Protestzeit veröffentlicht.
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.
4. Die betroffene Besatzung erhält dann Gelegenheit, die Wertungsaufzeichnungen mit einer vom Wettbewerbsleiter eingesetzten Person zu überprüfen. Offensichtliche Auswertefehler werden berichtigt.
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. 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.
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.
 8. Proteste werden bis zu einer Stunde nach Ablehnung eines Einspruches oder bis zum Ablauf einer in den Örtlichen Regeln festgelegten Protestzeit angenommen.
 9. Aufzeichnungen von Flugverkehrskontrollstellen dürfen nicht als Beweis bei der Bewertung von Wettbewerbsergebnissen benutzt werden.
 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.
 11. Wenn Entscheidungen über Einsprüche und Proteste auch die Ergebnisse anderer Besatzungen betreffen, werden alle betroffenen Ergebnisse korrigiert.
 12. Gemäß FAI Sporting Code, allgemeiner Teil, sind die Entscheidungen der Jury für die betroffene Besatzung endgültig und bindend. Weitere Rechtsmittel sind ausgeschlossen.
 13. Nachdem die Protestführer von der Entscheidung der Jury unterrichtet wurden, wird das schriftliche Ergebnis des Protestes an einer vorher bestimmten Stelle ausgehängt.
 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.

Endergebnisse:

1. Zur Bewertung werden an jede Besatzung bei der Landeaufgabe Strafpunkte vergeben, die in die Gesamtwertung eingehen.
2. Gewinner Landewettbewerbs ist der Wettbewerber / die Besatzung mit den wenigsten Strafpunkten. Für die Wertung müssen mindestens ein Landeanflug, maximal 3 Landeanflüge geflogen werden, die Ergebnisse werden arithmetisch gemittelt.
3. Bei Punktgleichheit gewinnt der Solopilot oder die Besatzung, welche(r) die höhere Wettbewerbsgeschwindigkeit gewählt hat.

Florian Stubenvoll, 2. Vorsitzender der Motorfluggruppe