



Österreichischer Aero-Club

**Ausschreibung Motorflug
für die**

**Rudi Wenighofer
Gedächtnis-Rallye**

am 20. Juni 2026

am

Spitzerberg (LOAS)

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

Im Gedenken an seinen langjährigen Obmann veranstaltet das **Flugsportzentrum Spitzerberg (FSZ)** die „**Rudi Wenighofer Gedächtnis-Rally**“ und lädt dazu alle Piloten sowie deren Angehörige und Freunde recht herzlich ein.

Die Veranstaltung wird gefördert vom **Österreichischen Aero-Club (ÖAeC)** sowie den **Landesverbänden NÖ** und **Steiermark**.

Organisation:	Flugsportzentrum Spitzerberg
Veranstaltungsleitung/ Streckenplanung/	
Auswertung:	Edmund Schlapschy
Jury und	Evelyn Reichert
Sportkommissare:	Liliane Parnigoni Reinhold Schirk

Programm

Samstag, 20. Juni 2026

09:30	Begrüßung und Briefing beider Gruppen (im Lehrsaal)
10:45	Beginn Flugplanung 1. Gruppe
12:00	Start 1. Gruppe
	bei doppelter Verwendung eines Flugzeuges:
12:45	Beginn Flugplanung 2. Gruppe
14:00	Start 2. Gruppe
bei einer Gruppe: ab ca. 14:30 ab ca. 15:00	Ausgabe der individuellen Ergebnisse Aushang der Ergebnisse
bei zwei Gruppen: ab ca. 16:00 ab ca. 16:30	Ausgabe der individuellen Ergebnisse Aushang der Ergebnisse

Siegerehrung

Änderungen aus organisatorischen oder Wettergründen vorbehalten!

Allgemeines

Die „**Rudi Wenighofer Gedächtnis-Rally**“ wird als Präzisionsflug-Staatsmeisterschaft in der Allgemeinen Klasse und als Österreichische Meisterschaft in der Standardklasse gewertet. Der Bewerb wird gleichzeitig auch als Niederösterreichische und Steirische Landesmeisterschaft ausgetragen.

Zur Förderung der Wettbewerbsfliegerei wird es eine eigene Wertung mit gewissen Erleichterungen für Neueinsteiger geben.

An die drei besten Besatzungen der Allgemeinen Klasse, der Standardklasse und der Einsteigerklasse werden Preise vergeben.

Der Wettbewerb wird nach den Regeln der österreichischen Motorflugwettbewerbsordnung in Ihrer letztgültigen Fassung (MWO Ausgabe 2026) ausgetragen. Die MWO kann von der ÖAeC-website (www.aeroclub.at/Sportverband/Motorflug/Downloads) heruntergeladen werden.

Die verantwortlichen Piloten müssen Mitglied des Österreichischen Aero-Clubs sein und über eine **gültige Sportlizenz** verfügen.

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

Die Flugzeuge können von einem Piloten allein oder zusammen mit einem Navigator geflogen werden. In der Einsteigerklasse gibt es dafür keinen Fehlerpunkteaufschlag.

Die Wettbewerbsgeschwindigkeit beträgt mindestens 60 kt und ist nach oben um jeweils 5 kt gestuft.

Der Wettbewerb 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 Wettbewerbsfluges, obliegt alleine dem für das jeweilige Luftfahrzeug verantwortlichen Piloten.

Jeder Teilnehmer, der gegen die Luftverkehrsregeln verstößt bzw. die vorgegebenen Verfahren nicht einhält, scheidet aus dem Wettbewerb aus. Insbesondere kann jeder gravierende Verstoß gegen die Sicherheit zur Disqualifikation und zum Ausschluss aus dem Wettbewerb führen.

Laut aktuellem Anti Doping Bundesgesetz können während der Dauer eines Bewerbs Dopingkontrollen durchgeführt werden. Erscheint ein geloster Teilnehmer nicht zum vorgegebenen Zeitpunkt vor der Kontrollkommission, wird dies als positives Ergebnis gewertet und löst die dafür vorgesehenen Sanktionen aus.

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 für Neueinsteiger) sowie Klebeband, eine Schere und wasserfeste feine Filzstifte von den Teilnehmern mitgebracht werden, eine digitale (Stopp-)Uhr wäre von Vorteil.

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 Lehrsaaal **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, letztere 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

An- und Abflugverfahren zum Startpunkt sowie vom Zielpunkt zum Flugplatz LOAS,

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

Logger können vom ÖAeC zur Verfügung gestellt werden.

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 Knoten) 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, die jeweiligen 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 Vorgaben.

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 zu befolgen. 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** (nur für Allgemeine und Standardklasse) 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 **Streckenfotos** sind mit Ziffern beschriftet und nicht in der Reihenfolge ihres Auftretens auf der Strecke angeordnet. Alle Streckenfotos befinden sich max. 100 m **links** von der Kurslinie. Bei Erkennen eines Fotos ist die jeweilige Ziffer an der entsprechenden Stelle möglichst genau in der Landkarte einzutragen. Die **Toleranz** beträgt +/- 5mm.

Neueinsteigern wird die Reihenfolge der Fotos bekannt gegeben.

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. Alle Teilnehmer (Allgemeine, Standardklasse und Neueinsteiger) absolvieren nur eine Landung.

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 Streckenfotos bewertet. Nicht eingetragene bzw. falsch eingetragene Fotos führen zu 30 Fehlerpunkten pro Foto.

Die **Logger** werden ausgelesen 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.

Nenngeld

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

Die erforderlichen Logger werden vom ÖAeC zur Verfügung gestellt.

Für Betankung und Verpflegung haben die Teilnehmer selbst aufzukommen.

Nennungen sind zu senden an: edmund.schlapschy@chello.at.

Das Nenngeld für die Teilnahme an der „Rudi Wenighofer Gedächtnis-Rallye“ ist bis spätestens 31.05.2026 auf folgendes Konto bei der Uni Credit Bank Austria zu überweisen:

Österreichischer Aero-Club

IBAN: AT41 1100 0004 3420 0200

BIC: BKAUATWW

Verwendungszweck: „RWG-Rallye 2026“

Nach Eingang des Nenngeldes wird die Teilnahme vom Veranstalter per mail bestätigt.

Eine Teilnahme ohne/mit Nennung, aber ohne vorheriger Überweisung des Nenngeldes bis 31.05.2026 / 23:59 Uhr ist ausnahmslos nicht möglich!

Für Nennungen, die bis Sonntag, 24. Mai 2026 / 23:59 Uhr zurückgezogen werden, wird das Nenngeld komplett erstattet. Bei Abmeldungen nach diesem Datum werden pauschal 20 € des Nenngeldes einbehalten. Verbindlich ist Datum/Uhrzeit der Abmeldung per Mail an den Veranstalter. Wird der Wettbewerb vom Veranstalter abgesagt (z.B. Wetter, zu geringe Teilnehmerzahl), wird das bereits bezahlte Nenngeld erstattet, abzüglich einer Pauschale von 20 € für den bis dahin erbrachten Aufwand (z. B. Druck Wettbewerbsunterlagen, usw.).

**NENNUNG für die
Rudi Wenighofer Gedächtnis-Rallye (LOAS 20.06.2026)**

1. Pilot		Navigator	
Nationalität		(Nationalität)	
Adresse		(Adresse)	
PLZ / Wohnort		(PLZ / Wohnort)	
Telefon		(Telefon)	
Verein		(Verein)	
ÖAeC-MitgliedsNr.			
PPL-/ SPL-/ MiM- od. TMG-Nr.			
Allgemeine Klasse	☐ J		
Standardklasse	☐ J		
Einsteigerklasse	☐ J		
Luftfahrzeug Type			
Kennzeichen LFZ		Geschwindigkeit (kts)	

Der Pilot nimmt für sich und im Namen seiner Besatzung ausdrücklich zur Kenntnis, 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 Bestimmungen der MWO kennen und sie einhalten werden,
- e) er und seine Besatzung die gesetzlichen Anti Doping Bestimmungen lt. ADBG 2007 (in der geltenden Fassung) einhalten werden.
- f) auf die Anrufung ordentlicher Gerichte gegen die Entscheidungen und/oder Strafen der Sportkommissare, der Jury, des ÖAeC oder der FAI verzichtet wird.
- g) mit der Nennung der Veröffentlichung allfälliger Photo-/Filmaufnahmen im Zusammenhang mit dem Wettbewerb zugestimmt wird.

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

Nennungsschluss ist der **31.05.2026!**