

**AERO-CLUB VON DEUTSCHLAND**  
**BERLIN, BLUMES HOF 17**

1. Oktober 1931  
von Hoepfner Übersetzung.

**Wanderpreis**  
**des Internationalen Rundfluges**

(Gemäß den Vorschriften der Fédération Aéronautique Internationale)

**Allgemeine Ausschreibung.\*)**

- § 1. Art. 1. Auf Anregung des französischen Aero-Clubs ist ein internationaler Wettbewerb für Sportflugzeuge geschaffen worden. Er ist beschränkt auf Leichtflugzeuge der 1. Kategorie und der 2. Kategorie. Die Flugzeuge müssen außer dem Führer mindestens einen Begleiter befördern können.
- § 2. Für den Wettbewerb ist ein Wanderpreis im Wert von Fres. 20 000,— ausgeschrieben, der vom französischen Aero-Club gestiftet wurde.
- § 3. Die Zuerteilung dieses Wanderpreises wird alle zwei Jahre durch einen Wettbewerb zwischen den verschiedenen beteiligten Ländern entschieden; nach jedem Wettbewerb wird der Preis der Sportbehörde desjenigen Landes übergeben, dem der Sieger angehört, und wird dann im nächsten Jahre derjenigen Sportbehörde weitergegeben, die an Stelle der ersten tritt.
- § 4. Der Preis wird endgültig derjenigen Sportbehörde zuerteilt, die ihn dreimal gewonnen hat.
- § 5. Wenn der Wettbewerb zwei Jahre lang nicht stattgefunden hat, oder nicht gewonnen worden ist, so ist die Sportbehörde, die den Wanderpreis hält, nicht als Sieger für dieses Jahr anzusehen, hat aber den Auftrag, den Wettbewerb im nächsten Jahre zu organisieren.

\*) Nur der französische Text hat Gültigkeit.

- § 6. Art. 2. Der Wettbewerb wird organisiert und die Sonderausschreibung verfaßt:  
das erste Jahr durch den französischen Aero-Club,  
die folgenden Jahre durch die Sportbehörde, die den Wanderpreis inne hat.
- § 7. Die Sonderausschreibung muß vor dem 1. Oktober des dem Wettbewerb vorangehenden Jahres veröffentlicht werden, jedoch ohne Angabe der Preise, der teilnehmenden Länder und der Streckenführung.  
Die nationalen Aero-Clubs, die am Wettbewerb teilnehmen wollen, müssen vor dem 15. Dezember des dem Wettbewerb vorangehenden Jahres ihre Nennung an den Club abgeben, der im Besitz des Wanderpokales ist. Diese Nennungen sind endgültig und können nicht zurückgezogen werden.  
Der Aero-Club, der Inhaber des Wanderpokals ist, und der den Wettbewerb organisiert, veröffentlicht die endgültige Ausschreibung mit Angabe der Preise, der teilnehmenden Länder und der Streckenführung vor dem 1. Januar des Jahres, in dem der Wettbewerb stattfindet.  
Der organisierende Club kann den Wettbewerb um ein Jahr verschieben, wenn weniger als vier Länder bis zum obigen Nennungsschluß sich zur Teilnahme verpflichtet haben.
- § 8. Art. 3. Die Teilnahme am Wettbewerb bringt die Verpflichtung mit sich, zur Abhaltung des Wettbewerbs einen Geldbetrag zur Verfügung zu stellen, der der Anzahl der Stimmen entspricht, die die Sportbehörde in der F. A. I. hat. Der Geldbetrag wird jedes Jahr festgesetzt. Die Sportbehörden der Länder haben ferner die Beurkundungskosten des Wettbewerbs in ihrem eigenen Lande zu übernehmen.  
Die anteiligen Beträge werden durch die teilnehmenden Sportbehörden in die Kasse der F. A. I. eingezahlt, und zwar wie folgt:  
1. franz. Fres. 5000,— bei Verpflichtung zur Teilnahme,  
2. der Rest bei Nennungsöffnung.
- § 9. Der für den Wettbewerb zur Verfügung stehende Betrag wird verteilt:  
1. auf die Unkosten der internationalen Organisation,  
2. auf die internationalen Preise.  
Der Betrag der nicht zurückgezahlten Nennelder fließt dem jährlichen Fonds für den Wettbewerb zu.
- § 10. Die Sonderausschreibung für jedes Jahr legt die Verwendung eines oventuellen Restes fest.

- § 11. Die Teilnahme am Wettbewerb ist nicht durch die Flugroute bedingt, deren Weg unter Umständen nicht durch ein Land zu führen braucht, das an dem Wettbewerb teilnimmt.
- § 12. Im Falle, daß die Flugroute über das Gebiet einer nationalen Sportbehörde führt, die nicht am Wettbewerb teilnimmt, wird die sportliche Organisation auch in finanzieller Hinsicht von dieser Sportbehörde durchgeführt; sie wird von sämtlichen teilnehmenden Sportbehörden gemeinsam durchgeführt, wenn die fragliche Sportbehörde nicht die oben erwähnte Verpflichtung übernimmt. Die dadurch entstehenden Unkosten werden aus dem Organisationsfonds des Wettbewerbs bestritten.
- § 13. Art. 5. Diejenige Person, die die Nennung unterschreibt, gilt als Bewerber. Der Bewerber kann also sowohl der Konstrukteur, als auch der Besitzer oder der Flugzeugführer sein.
- § 14. Jede Sportbehörde nimmt die Nennungen ihrer Angehörigen entgegen und reicht sie zum Zwecke der Annahme an die organisierende Sportbehörde weiter. Zu dem angegebenen Nennungsschlußtermin müssen die Nennungen bereits bei der organisierenden Sportbehörde eingegangen sein. Diese benachrichtigt unverzüglich alle teilnehmenden Sportbehörden von den eingegangenen Nennungen.
- § 15. Die Annahme der Nennungen wird spätestens drei Monate vor Beginn der ersten Prüfung im Wettbewerb eröffnet und geschlossen für Nennungen mit einfacher Nennungsgebühr spätestens zwei Monate vor Beginn des Wettbewerbs, für Nennungen mit doppelter Nennungsgebühr spätestens einen Monat vor Beginn des Wettbewerbs.
- § 16. Art. 6. Der Wettbewerb findet alle zwei Jahre zwischen dem 15. Juni und 15. Oktober statt. Der Termin wird durch die Sportbehörde, die den Wanderpreis hält, in der Sonderauschreibung festgesetzt.
- § 17. Art. 7. Die Wertung basiert in erster Linie auf  
Reisegeschwindigkeit,  
Regelmäßigkeit,  
Brennstoffverbrauch,  
Gebrauchseigenschaften des Flugzeugs (Sicherheit, Bequemlichkeit usw).
- § 18. Während des Wettbewerbs muß ein Rundflug in geschlossener Bahn mit einer Entfernung von mindestens 4000 km durchgeführt werden. Falls die Umstände es erforderlich machen, ist die internationale Sportleitung befugt, den in der Ausschreibung festgelegten Flugweg zu ändern.

- § 19. Für das Jahr 1929 ist Paris der Ausgangspunkt des Rundfluges; in den nächsten Jahren wird der Ausgangspunkt eine Stadt sein, die durch die Sportbehörde ausgesucht wird, die den Wanderpreis hält; diese Stadt kann auch außerhalb des Landes der betreffenden Sportbehörde liegen.
- § 20. Auf dem Ausgangsplatz werden die Brennstoffprüfungen und die Prüfungen der Eigenschaften der Flugzeuge vorgenommen.
- § 21. Art. 8. Die Beurkundung des Wettbewerbs und die Entscheidung über Berufungen werden durch die internationale Sportleitung erledigt.
- § 22. Diese Sportleitung setzt sich aus mindestens drei und höchstens neun Mitgliedern zusammen. Die Mitglieder werden durch die organisierende Sportbehörde unter den Sportleitern gewählt, die von den teilnehmenden Sportbehörden vorgeschlagen werden, wobei jedoch jede Sportbehörde nur durch einen Sportleiter vertreten sein kann.
- Im übrigen hat die organisierende Sportbehörde das Recht, den Vorsitzenden der internationalen Sportleitung zu bestellen, der jedoch nur beratende Stimme hat. Die Entscheidungen der Sportleitung werden mit absoluter Stimmenmehrheit gefällt.
- § 23. Jede Entscheidung der Sportleitung muß durch Vertreter von mindestens zwei teilnehmenden Ländern getroffen werden, um Gültigkeit zu haben.
- § 24. Sitz der Sportleitung ist die Stadt, von der der Rundflug ausgeht.
- § 25. Die Sportbehörde, die den Wanderpreis hält, bearbeitet unter Weisung der Sportleitung die allgemeine Organisation, die Beurkundung und die Auswertung der Ergebnisse.
- § 26. Art. 9. Die Flugzeuge müssen den Lufttüchtigkeitschein für Sportflugzeuge derjenigen Länder-Behörden haben, denen die Bewerber angehören, entsprechend den Bedingungen, die in ihren Ländern bestehen.
- § 27. Die Flugzeugführer müssen Inhaber des Sport- oder Verkehrsfliegerscheines sein. Jedenfalls müssen die Flugzeugführer, die die Staatsangehörigkeit eines Landes besitzen, das nicht der CINA angehört, die entsprechenden Führerscheine ihres Heimatlandes besitzen.
- § 28. Art. 10. Die gewerteten Bewerber erhalten Geldpreise.
- § 29. Art. 11. Der Wanderpreis wird der nationalen Sportbehörde, der der Sieger angehört, anläßlich einer Tagung der F. A. I. übergeben.

## Sonderausschreibung<sup>1)</sup> des Internationalen Rundfluges 1932.

### I. Allgemeines.

#### Veranstalter:

1. Im Auftrage des Deutschen Luftrates, des Inhabers des Coupe Challenge 1929 und 1930, hat der Aero-Club von Deutschland die Ausschreibung für den „Internationalen Rundflug 1932“ ausgearbeitet. Er veranstaltet den Wettbewerb und ist für die Durchführung verantwortlich.

#### Ergänzung der Ausschreibung:

2. Eine Ergänzung der Ausschreibung mit Angabe der Geldpreise, der teilnehmenden Länder und der Streckenführung wird vor dem 1. Januar 1932 veröffentlicht werden. Durch diese Ergänzung wird jedoch die vorliegende Ausschreibung in keiner Weise geändert werden.

#### Ausfall oder Verlegung:

3. Der Aero-Club von Deutschland behält sich gemäß der Rahmen-Ausschreibung vor, den Wettbewerb um ein Jahr zu verschieben, falls bis zum 15. Dezember 1931 weniger als vier Länder ihre Beteiligung an dem Wettbewerb zugesagt haben.

#### Teilnahme-Gebühr der Länder:

4. Für die Teilnahme am Wettbewerb ist die Summe von 20 000 fr. Frs. je Stimme in der F. A. I. festgesetzt worden.  
Für den Fall, daß der Wettbewerb entsprechend Ziff. 3 verlegt wird, werden die bereits angezahlten Beiträge an die teilnehmenden Sportbehörden zurückgezahlt.

<sup>1)</sup> Für die Sonderausschreibung ist der deutsche Text maßgebend.

**Ort und Zeit des Wettbewerbes:**

5. Der Wettbewerb findet in der zweiten Hälfte des Monats Juli statt und endet am 31. Juli 1932 auf einem Berliner Flughafen.

Der Wettbewerb gliedert sich in

- a) Technische Prüfungen auf dem Flugplatz Berlin-Staaken (im Falle zwingender Gründe behält sich der Veranstalter vor, die Technischen Prüfungen auf einem anderen Flugplatz abzuhalten).

Der Beginn der Technischen Prüfungen richtet sich nach der Anzahl der genannten Flugzeuge und wird zusammen mit dem endgültigen Eintrefftermin umgehend nach Nachnennungsschluß bekanntgegeben.

Der Wettbewerb wird aber keinesfalls vor dem 14. Juli beginnen.

- b) Streckenflug mit Ausgangs- und Endpunkt auf einem Berliner Flughafen vom 24. bis 31. Juli.

6. a) Flugzeuge, die bis zum endgültigen Eintrefftermin nicht in Berlin-Staaken eingetroffen sind, können gegen Zahlung des doppelten Nachnenngeldes (4000 fr. Frs.) noch zum Wettbewerb zugelassen werden, wenn sie am folgenden Tage bis 16<sup>h</sup> dort eintreffen. Diese Summe wird nicht zurückgezahlt.

- b) Flugzeuge, die bis zu dem auf den endgültigen Eintrefftermin folgenden Tage 16<sup>h</sup> nicht in Berlin-Staaken eingetroffen sind, können auf keinen Fall mehr zum Wettbewerb zugelassen werden. Maßgebend für das Eintreffen ist die Berliner Ortszeit.

Der Veranstalter behält sich vor, im Einverständnis mit der internationalen Sportleitung in der endgültigen, am 1. Januar erscheinenden Ausschreibung etwaige durch die Festlegung der Strecke notwendigen Terminänderungen vorzunehmen, keinesfalls aber den Beginn des Wettbewerbes vor den 14. Juli zu verlegen.

**Nennung und Nachnennung:**

7. Nennungen und Nachnennungen haben durch die teilnehmenden Sportbehörden an den Aero-Club von Deutschland zu erfolgen. Nennungen müssen von einem Nenngeld von 1000 fr. Frs., Nachnennungen von einem Nachnenngeld von 2000 fr. Frs. oder dem entsprechenden Gegenwert in deutscher Reichsmark je Flugzeug begleitet sein. Nennungen und Nachnennungen haben auf den vom Aero-Club von Deutschland ausgestellten Formularen zu erfolgen.

**Nennungsöffnung:** 14. März 1932, 9<sup>h</sup> (Stunde des Eingangs),  
**Nennungsschluß:** 14. April 1932, 13<sup>h</sup> (Stunde des Eingangs),  
**Nachnungsschluß:** 14. Mai 1932, 13<sup>h</sup> (Stunde des Eingangs).  
Telegrafische Nennungen sind unter Berücksichtigung der  
F. A. I.-Vorschriften statthaft.

8. Sollten einige Sportbehörden bis zum Nennungsschluß nicht in der Lage sein, bereits alle Angaben über die zu meldenden Flugzeuge zu machen, so sind sie berechtigt, unter Beifügung des Nenngeldes nur die Anzahl der gemeldeten Flugzeuge anzugeben. Diese Nennungen können aber nur dann als abgegeben bestätigt werden, wenn die ordnungsmäßig ausgefüllten Nennformulare bis zum Nachnennungsschluß beim Veranstalter eingegangen sind.
9. Die Aero-Clubs (Aé. C. N.) haben die Nennungen und Nachnennungen an den Aero-Club von Deutschland umgehend nach Erhalt weiterzuleiten. Der Aero-Club von Deutschland wird unmittelbar danach den teilnehmenden Aero-Clubs von den eingegangenen Nennungen Kenntnis geben.

**Verfallene Nennelder:**

10. Vom Nenn- und Nachnenngeld wird die Hälfte je Flugzeug zurückgezahlt, wenn die Flugzeuge in Berlin zu den vorgeschriebenen Terminen in flugfähigem Zustande eingetroffen sind. Verfallene Nennelder werden entsprechend §§ 9 und 10 der Hauptausreibung für Organisationskosten verwendet.

**Haftung:**

11. Der Veranstalter bzw. seine Beauftragten haften nicht für Sachschäden oder Personenschäden, die den Teilnehmern im Zusammenhang mit der Veranstaltung entstehen können.

## II. Zulassungsbedingungen.

**a) Bewerber und Besatzung:**

12. Zugelassen sind alle durch eine der F. A. I. angeschlossene Sportbehörde gemeldeten Bewerber und Besatzungen. Bewerber haben den Nachweis einer abgeschlossenen Haftpflichtversicherung für sämtliche überflogene Länder zu erbringen spätestens bis zum Eintrefftermin bzw. unter Berücksichtigung der Ziff. 6 a bis zu dem darauf folgenden Tage, 16<sup>h</sup>.

Die Flugzeugführer müssen die Berechtigung zur Führung von Sport- oder Verkehrsflugzeugen besitzen, ferner die Sportlizenz der F. A. I. für das Jahr 1932.

Die Begleiter müssen mindestens 18 Jahre alt sein.

13. Die Namen der Führer und Begleiter sind dem Veranstalter bis spätestens zum Nachnennungsschluß mitzuteilen. Es ist jedoch gestattet, eine Umbenennung der Führer und Begleiter bis zum Eintrefftermin (siehe Ziff. 6) vorzunehmen, bis zu welchem Zeitpunkt die Vorlage des Flugzeugführer-Ausweises spätestens zu erfolgen hat, ebenso der Lizenz. Während der ganzen Dauer des Wettbewerbes ist Flugzeugführerwechsel nicht statthaft. Wechsel der Begleiter während des „Technischen Wettbewerbes“ ist nicht erlaubt, während des Streckenfluges aber gestattet.

**b) Flugzeuge:**

14. Der Wettbewerb ist offen für die beiden folgenden Kategorien von Leichtflugzeugen:
1. Kategorie: mehrsitzige Flugzeuge mit einem Leergewicht bis zu 400 kg.  
(Mit Rücksicht auf die Anforderungen eines großen Streckenfluges wird ein Gewichtszuschlag von 20 % zugelassen, so daß das höchstzulässige Leergewicht 480 kg beträgt.)
  2. Kategorie: mehrsitzige Flugzeuge mit einem Leergewicht bis zu 280 kg (Gewichtszuschlag 20 %, demzufolge höchstzulässiges Leergewicht 336 kg).
15. Für die Zulassung zum Wettbewerb müssen die Flugzeuge folgende Bedingungen erfüllen:  
Für jedes Flugzeug ist vor Beginn des „Technischen Wettbewerbes“ der Nachweis der Lufttüchtigkeit durch eine Bescheinigung der hierzu bevollmächtigten Behörde eines der F. A. I. angeschlossenen und am Wettbewerb beteiligten Landes zu erbringen. Ferner ist für jedes Flugzeug durch eine Bescheinigung der hierzu bevollmächtigten Behörde der Nachweis dafür zu erbringen, daß es ein Bruchlastvielfaches beim Abfangen von mindestens 7 für das Gewicht des betriebsfähigen Flugzeuges besitzt.
16. Jedes Flugzeug muß vor Beginn des Wettbewerbes eine Strecke von mindestens 200 km auf dem Luftwege zurückgelegt haben. Diese Flugstrecke muß durch eine Behörde oder anerkannte Sportorganisation beglaubigt sein.  
**Muß-Ausrüstung:**
17. Jedes Flugzeug muß mindestens mit folgenden Geräten ausgerüstet sein: Staudruckmesser, Höhenmesser, Drehzahlmesser, Kompaß und Borduhr. Diese Geräte müssen zur Benutzung durch den Flugzeugführer im Flugzeug eingebaut sein.

18. Jedes Flugzeug muß mit Brandschott und Feuerlöcher ausgerüstet sein, und während des Streckenfluges Schwimmrettungsgerät an Bord führen.
19. In jedem Flugzeug muß, entsprechend der Anzahl der Sitze, für jedes Mitglied der Besatzung Kofferraum von mindestens 18 000 cm<sup>3</sup> Rauminhalt vorhanden sein.
20. In jedem Flugzeug muß ein zur Unterbringung von 50 kg Ballast (Eisenschrott) geeigneter, bequem zugänglicher und leicht zu überwachender Laderaum vorhanden sein. Es ist zulässig, den Kofferraum zur Unterbringung des Ballastes auszugestalten.
21. Der Verschluß des Einfüllstutzens des Brennstoffbehälters muß mit Bohrungen zur Anbringung von Bleisiegeln versehen sein. Die Abfaßstutzen der Öl- und Brennstoffbehälter müssen ein vollständiges Entleeren bei nicht mehr als bis zur horizontalen Lage angehobenem Flugzeug innerhalb von höchstens 20 Minuten gestatten.
22. Flugzeuge, deren Motoren an der Luftschraube angeworfen werden müssen, werden zum Wettbewerb nicht zugelassen.  
Das Durchdrehen des Motors an der Luftschraube ist gestattet, aber nach Einschalten der Zündung muß der Motor mittels einer besonderer Vorrichtung zum Laufen gebracht werden können.

### III. Einteilung des Wettbewerbes.

23. Der Wettbewerb besteht aus einer „Technischen Prüfung“, einem zeitlich nach dieser folgenden „Streckenfluge“ und einer Prüfung der Höchstgeschwindigkeit auf der letzten Etappe des Streckenfluges.
24. Die Wertung in der Technischen Prüfung und im gesamten Streckenflug erfolgt nach Punkten entsprechend nachstehendem Punktverteilungsplan:

**Gesamt-Punktzahl: 500.**

**Punkt-Verteilungsplan:**

	Punkte	v. H.
Reise-Geschwindigkeit . . . . .	180	36
Regelmäßigkeit . . . . .	40	8
Prüfung des Ab- und Aufrüstens . . . . .	7	1,4
Prüfung der Art und Dauer des Anlassens . . . . .	6	1,2
Prüfung der Ausrüstung . . . . .	107	21,4
Prüfung des Starts und der Landung . . . . .	80	16
Prüfung der Geringstgeschwindigkeit . . . . .	50	10
Prüfung des Brennstoffverbrauchs . . . . .	30	6
	500	100

25. Auf der Endetappe, die eine Länge von etwa 250–300 km haben wird, wird die Höchstgeschwindigkeit gewertet, und zwar erhalten die Flugzeuge der I. Kategorie bei Geschwindigkeiten, die größer sind als 200 km/Std. für einen Geschwindigkeitszuwachs von je 3 km/Std. 1 Punkt, die Flugzeuge der II. Kategorie bei Geschwindigkeiten, die größer sind als 175 km/Std. für einen Geschwindigkeitszuwachs von je 2,6 km/Std. 1 Punkt zuerteilt.

Bei einem Geschwindigkeitszuwachs, der geringer ist als 3 bzw. 2,6 km/Std. wird folgendermaßen abgerundet:

I. Kategorie:

Von 0 bis zu 1,5 km/Std. ausschließlich erfolgt Abrundung nach unten, von 1,5 km/Std. einschließlich bis 3 km/Std. Abrundung nach oben.

II. Kategorie:

Von 0 bis zu 1,3 km/Std. ausschließlich erfolgt Abrundung nach unten, von 1,3 km/Std. einschließlich bis 2,6 km/Std. Abrundung nach oben.

Der Veranstalter behält sich vor, den Start zu der Endetappe auf Grund der bis dahin erzielten Gesamtwertung zu erteilen, d. h. den Start in der Reihenfolge der bis dahin erzielten Punktzahlen zu geben. Die Reihenfolge des Starts hat jedoch keinen Einfluß auf die Wertung der Höchstgeschwindigkeit, sondern soll lediglich dazu dienen, daß bei glatter Durchfliegung der Endetappe der erste am Ziel Ankommende der Sieger des gesamten Wettbewerbes ist.

#### IV. Allgemeine technische Bestimmungen.

26. Als Leergewicht gilt das Gewicht des flugfähigen Flugzeuges ohne Besatzung, Betriebsstoff, Werkzeug, Ersatzteile, Mundvorrat, Rettungsgerät, Gepäck, jedoch einschließlich aller Teile, die im Wettbewerb zu wertende Leistungen beeinflussen, wie Kabinenanordnung, Radbremsen, Schlitzquerruder, Anlaufvorrichtungen, Feuerlöcher usw.
27. Das Wasser der wassergekühlten Motoren wird zum Leergewicht gerechnet.
28. Die Feststellung der Gewichte und die Einteilung der Flugzeuge in die betreffenden Kategorien erfolgt vor Beginn des Technischen Wettbewerbes. Nach Beginn der technischen Prüfungen ist der Übergang in eine andere Kategorie unzulässig. Die Sportleitung behält sich vor, unmittelbar nach der

Wägung unter ihrer Kontrolle tanken und einen Probeflug vornehmen zu lassen.

29. Die Flugzeuge werden bei ihrem Eintreffen in Berlin und dann wieder bei ihrer Rückkehr vom Europarundflug in Berlin gewogen.

Das Leergewicht darf sich während der ganzen Dauer des Wettbewerbes (einschließlich des Streckenfluges) nicht um mehr als 5 % des gemessenen Wertes erhöhen oder verringern. Übersteigt die Veränderung des Gewichtes diesen Wert, so erfolgt Ausscheidung des Flugzeuges.

30. Das Fluggewicht darf bei keinem Fluge des Wettbewerbes den durch das geforderte Bruchlastvielfache oder den durch die Zulassung bestimmten Wert überschreiten. Der Veranstalter behält sich vor, Verstöße hiergegen mit Ausscheidung zu bestrafen.

31. Alle Flugzeuge müssen bei folgenden Einzelprüfungen des Technischen Wettbewerbes mit einer Zuladung von 200 kg beladen sein.

Diese Zuladung setzt sich zusammen aus dem Gewicht der Besatzung und dem Gewichtsunterschied zwischen Gewicht der Besatzung und 200 kg in Form von Ballast:

1. Prüfung der Geringstgeschwindigkeit,
2. Prüfung der Start- und Landeleistungen,
3. Prüfung des Brennstoffverbrauches.

32. Das Auswechseln folgender Flugzeugteile ist während der gesamten Dauer des Wettbewerbes verboten: Tragflächen, Querruder, Höhen- und Seitenflossen, Höhen- und Seitenruder, Rumpf, alle Einzelteile des Fahrgestells ausschließlich Räder, Betriebsstoffbehälter, Zylinder, Teile des Motorgehäuses und Kurbelwelle.

33. Anlaufräder dürfen nur gegen solche gleichen Durchmessers und gleicher Felgenbreite ausgewechselt werden; werden Anlaufräder gegen solche anderen Durchmessers und anderer Felgenbreite ausgewechselt, so erhält der Bewerber 10 Strafpunkte.

**Begrenzung der Reparaturzeiten:**

34. Während des Technischen Wettbewerbes dürfen Reparaturarbeiten an den Flugzeugen und an den Motoren nur in hierfür bestimmten abgeschlossenen Räumen unter der Aufsicht eines Sportzeugen vorgenommen werden. Reparaturen während der Nacht, d. h. von 21 Uhr bis zum Öffnen der Hallen am nächsten Morgen, sind untersagt.

35. Während des Streckenfluges dürfen Reparaturarbeiten an den Flugzeugen und Motoren auf den Zwangslandeplätzen nur in dem hierfür bestimmten abgeschlossenen Raume unter Aufsicht eines Sportzeugen vorgenommen werden nach vorheriger Anmeldung bei der örtlichen Sportleitung. Bewerber, die Reparaturen ohne Anmeldung bei der Sportleitung vornehmen, setzen sich der Bestrafung durch Disqualifikation aus. Die Zeit für Reparaturarbeiten auf dem Streckenflug ist begrenzt, und zwar darf diese Zeit insgesamt sechs Stunden für eine Groß-Etappe nicht übersteigen; die über sechs Stunden verwendete Zeit rechnet in die Flugzeit, ebenso wie Reparaturen außerhalb von Zwangslandeplätzen in die Flugzeit rechnen. Die Wartung der Motoren und Flugzeuge rechnet nicht als Reparatur.
36. Das Leergewicht des Flugzeuges darf durch die Instandsetzungsarbeiten die zugelassene Zunahme von 5 % nicht überschreiten.
37. Die Luftschraube jedes Flugzeuges darf nur einmal und nur gegen eine Schraube von gleicher Formgebung, gleichen Abmessungen (Steigung, Durchmesser) und gleichem Gewicht ausgewechselt werden. Die gekennzeichnete Ersatz-Luftschraube kann entweder während des Streckenfluges an Bord mitgeführt werden, wobei sie nicht zum Leergewicht rechnet, oder sie kann vor Beginn des Technischen Wettbewerbes bei der Sportleitung in Berlin-Staaken hinterlegt werden und kann im Bedarfsfalle bei dieser Stelle angefordert werden. Der Bewerber hat selbst für alle Einzelheiten des Transportes zu sorgen und muß für alle hierdurch entstandenen Kosten aufkommen.

Der Nachweis der Übereinstimmung der beiden für ein Flugzeug vorgesehenen Luftschrauben ist vor Beginn der Technischen Prüfungen durch eine Bescheinigung der hierzu ermächtigten Behörde eines der F. A. L. angeschlossenen und am Wettbewerb beteiligten Landes zu erbringen.

Verstell-Propeller dürfen während des gesamten Wettbewerbes verstellt werden.

## V. Technische Prüfungen.

### A. Prüfung der Geringstgeschwindigkeit. Höchstpunktzahl: 50.

38. Als Geringstgeschwindigkeit gilt die in einer bestimmten Höhe über einer bestimmten Strecke im horizontalen Geradeaus-Flug erzielte Geschwindigkeit über Grund, unter Ausschaltung des Windeinflusses.
39. Ein Abweichen über ein bestimmtes Maß von der vorgeschriebenen Flugstrecke und Flughöhe (nach oben und nach

unten) macht die Wiederholung der Prüfung notwendig. Bei der Wertung der Wiederholung wird nur die Hälfte der erzielten Punktzahl zuerkannt, wobei auf volle Punkte nach unten abgerundet wird.

40. Die Geringstgeschwindigkeit wird nur bei solchen Flugzeugen geprüft, deren Doppelsteuer vor Beginn der Prüfung ausgebaut worden ist. Unter Doppelsteuer werden in diesem Falle nur die Betätigungshebel für Höhen- und Quersteuerung (im Ortersitz) verstanden.
41. Für Geschwindigkeiten, die größer sind als 63,0 km/h, bis zu Geschwindigkeiten bis einschließlich 64,0 km/h wird die Punktzahl um 2 verringert. Sinngemäß werden für jeden weiteren Geschwindigkeitszuwachs von einem vollen Kilometer je Stunde je 2 Punkte in Abzug gebracht. Geschwindigkeiten, die größer sind als 87,0 km/h, werden nicht gewertet.
42. Bei der Prüfung der Geringstgeschwindigkeit müssen die Flugzeuge mit einer Mindest-Zuladung gemäß Ziff. 81 beladen sein.

**Punktverteilungsplan für die Prüfung der Geringstgeschwindigkeit:**

Geschwindigkeit bis zu einschließlich km/h:	Punktzahl:
63 .....	50
64 .....	48
65 .....	46
66 .....	44
67 .....	42
68 .....	40
69 .....	38
70 .....	36
71 .....	34
72 .....	32
73 .....	30
74 .....	28
75 .....	26
76 .....	24
77 .....	22
78 .....	20
79 .....	18
80 .....	16
81 .....	14
82 .....	12
83 .....	10
84 .....	8
85 .....	6
86 .....	4
87 .....	2
88 .....	0

**B. Start- und Landepfung:**

43. Für die Start- und Landepfung wird insgesamt eine Höchstpunktzahl von **80 Punkten** zuerteilt.

Die Start- und Landepfungen werden jede für sich gepft. Es ist nicht zulässig, während ein- und desselben Fluges die Start- und Landepfung vornehmen zu lassen.

a) **Startleistungspfung:** Die Startleistung wird folgendermaßen gepft: Der Bewerber startet aus einem von ihm selbst gewählten Abstände auf ein 8 m hohes Hindernis zu, und zwar in senkrechter Richtung auf die Hindernis-Schnur. Das Hindernis muß überflogen werden, ohne daß es von irgendeinem Teil des Flugzeuges berührt wird. Als Startstrecke gilt der kürzeste Abstand der Anlaufräder vom Hindernis beim Startbeginn. Als Augenblick des Starts gilt der Augenblick, in dem das Flugzeug zu rollen beginnt.

Der Veranstalter behält sich vor, den Wiedereinfluß nach einer besonderen Formel, die in den Ausführungsbestimmungen bekanntgegeben wird, auszuschalten.

Als Zeitpunkt für das Überfliegen gilt der Augenblick, in dem sich die Räder senkrecht über dem Hindernis befinden.

Die Verwendung von Bremsen ist zulässig, wenn dieselben beim gesamten Wettbewerb mitgeführt werden. Sie dürfen dazu benutzt werden, um das Flugzeug vor dem Start auf volle Motorleistung zu bringen. Ein Festhalten des Flugzeuges auf andere Weise als durch die während des Rundfluges mitgeführten mechanischen Festhaltevorrichtungen ist untersagt.

b) **Wertung der Startleistung:** Die Wertung der Startleistung wird nach folgendem Punktverteilungsplan vorgenommen.

Startstrecke:	Punkte:
unter 100 m (einschl.)	40
bis zu 105 m	39
„ 110 m	38
„ 115 m	37
„ 120 m	36
„ 125 m	35
„ 130 m	34
„ 135 m	33
„ 140 m	32
„ 145 m	31
„ 150 m	30
„ 155 m	29
„ 160 m	28
„ 165 m	27
„ 170 m	26
„ 175 m	25

Startstrecke:	Punkte:
bis zu 180 m (einschl.)	24
" " 185 m "	23
" " 190 m "	22
" " 195 m "	21
" " 200 m "	20
" " 205 m "	19
" " 210 m "	18
" " 215 m "	17
" " 220 m "	16
" " 225 m "	15
" " 230 m "	14
" " 235 m "	13
" " 240 m "	12
" " 245 m "	11
" " 250 m "	10
" " 255 m "	9
" " 260 m "	8
" " 265 m "	7
" " 270 m "	6
" " 275 m "	5
" " 280 m "	4
" " 285 m "	3
" " 290 m "	2
" " 295 m "	1
" " 300 m "	0

44. a) Landeleistungsprüfung: Die Landeleistung wird dadurch geprüft, daß eine Landung über ein 8 m hohes Hindernis in ein Landefeld von bestimmter und gekennzeichnete Breite (40 bis 50 m) ausgeführt wird. Das Hindernis stellt die Begrenzungslinie der Schmalseite des Landefeldes dar. Bei der Landung darf das Flugzeug die seitlichen Begrenzungslinien des Landefeldes mit keinem Teil überfliegen oder überrollen. Nichterfüllung dieser Bedingung führt zur Nichtbewertung der betreffenden Landung. Die Art und Weise der Landung bleibt dem Bewerber freigestellt.

Als Landestrecke gilt der senkrechte Abstand vom Hindernis desjenigen Flugzeugteils, der den Boden berührt und am weitesten von dem Hindernis entfernt ist.

Der Veranstalter behält sich die Art und Weise vor, auf die der Windeinfluß ausgeschaltet werden soll.

Als Zeitpunkt für das Überfliegen des Hindernisses gilt der Augenblick, in dem sich die Räder senkrecht über dem Hindernis befinden.

Die Verwendung von Bremsen zur Verkürzung der Landestrecke ist erlaubt, wenn dieselben auf dem gesamten Wettbewerb mitgeführt werden.

b) Wertung der Landeleistung: Die Wertung der Landeleistung wird nach folgendem Punktverteilungsplan vorgenommen:

Landestrecke:	Punkte:
unter 100 m (einschl.)	40
bis zu 105 m	39
110 m	38
115 m	37
120 m	36
125 m	35
130 m	34
135 m	33
140 m	32
145 m	31
150 m	30
155 m	29
160 m	28
165 m	27
170 m	26
175 m	25
180 m	24
185 m	23
190 m	22
195 m	21
200 m	20
205 m	19
210 m	18
215 m	17
220 m	16
225 m	15
230 m	14
235 m	13
240 m	12
245 m	11
250 m	10
255 m	9
260 m	8
265 m	7
270 m	6
275 m	5
280 m	4
285 m	3
290 m	2
295 m	1
300 m	0

45. Die Bewerber haben das Recht, die Start- und Landeprüfung je zweimal vorzunehmen, wobei das beste erzielte Ergebnis der Wertung zugrunde gelegt wird.
46. Gewertet werden nur Starts und Landungen, bei denen das Flugzeug unbeschädigt bleibt. Im Zweifelsfall ist die Flugfähigkeit durch einen anschließenden Flug zu erweisen.
47. Es wird den Bewerbern Gelegenheit gegeben, außerhalb der Prüfungen Übungsflüge für die Start- und Landeprüfung auszuführen, unter der Voraussetzung, daß durch diese Übungen die glatte Abwicklung des Wettbewerbes nicht behindert wird.
48. Bei den Prüfungen der Start- und Landeleistung müssen die Flugzeuge mit einer Zuladung gemäß Ziffer 31 beladen sein.
49. Startreihenfolge entscheidet die Sportleitung.

**C. Prüfung des Brennstoffverbrauches. Höchstpunktzahl: 30.**

50. Der Brennstoffverbrauch wird auf einem Fluge von mindestens 300 km Länge über einer bestimmten Strecke festgestellt. Die auf diesem Fluge erzielte Geschwindigkeit trägt zur Bestimmung der Durchschnittsgeschwindigkeit auf dem Streckenfluge bei.
51. Jedem Flugzeug wird die benötigte Brennstoffmenge von einer im Handel erhältlichen Qualität (spezifisches Gewicht 0,720 bis 0,740 g/cm<sup>3</sup>) zugeteilt (bzw. für Rohölmotoren ein handelsübliches Rohöl). Die Kosten gehen zu Lasten des Bewerbers.
52. Zu dem Brennstoff darf bei Strafe der Ausscheidung keinerlei Zusatz hinzugefügt werden.
53. Eine Verwendung anderer Düsen und Luftschächte, wie sie beim Brennstoffverbrauchs-Flug verwandt werden, ist während der Dauer des gesamten „Technischen Wettbewerbes“ verboten und führt zur Ausscheidung.
54. Den Flugzeugen der I. Kategorie werden für einen Verbrauch von 7,5 kg und weniger für 100 km Flugstrecke 30 Punkte zuerkannt. Für jede vollen 0,5 kg/100 km, um die der Verbrauch höher als 7,5 kg/100 km ist, wird ein Punkt weniger zuerkannt. Ein Verbrauch, der den Wert von 22,5 kg/100 km überschreitet, wird nicht gewertet.  
Den Flugzeugen der II. Kategorie werden für einen Verbrauch von 5 kg und weniger für 100 km Flugstrecke 30 Punkte zuerkannt. Für jede vollen 0,33 kg/100 km, um die der Verbrauch höher ist als 5 kg/100 km, wird ein Punkt weniger zuerkannt. Ein Verbrauch, der den Wert von 15 kg/100 km überschreitet, wird nicht gewertet.
55. Eine einmalige Wiederholung der Brennstoffverbrauchs-Prüfung ist unter der Voraussetzung, daß der Gang des Wett-

bewerbes durch sie nicht gestört wird, zulässig, wenn die Durchführung des Fluges durch eine nachweisbare Motorstörung behindert wurde. Bei der Bewertung der Wiederholung wird nur die Hälfte der erzielten Punktzahl in Anrechnung gebracht, wobei auf ganze Punkte nach unten abgerundet wird.

Wenn die Prüfung auch beim zweiten Versuch nicht absolviert wird, so gilt sie als überhaupt nicht unternommen, d. h. es werden keine Punkte dafür zuerteilt und die Geschwindigkeit und Strecke der Prüfung werden der Wertung der allgemeinen Reisegeschwindigkeit nicht zugrunde gelegt.

56. Jedes Flugzeug muß bei der Prüfung des Brennstoffverbrauches mit einer Mindestzuladung gemäß Ziff. 31 beladen sein.

57. Flugzeuge, die mit Rohölmotoren ausgerüstet sind, werden auf den Brennstoffverbrauch ebenso geprüft wie Flugzeuge mit Benzinmotoren.

Da über den Verbrauch von Rohölmotoren kleiner Leistung keine ausreichenden Erfahrungen vorliegen, werden in der Brennstoffverbrauchsprüfung für Rohölmotoren die Kosten als Wertung zugrunde gelegt. Diese Kosten werden ins Verhältnis zu den Kosten gesetzt, die durch den Benzinverbrauch bei mit Benzin betriebenen Motoren entstehen.

**D. Prüfung der Art und Dauer des Anlassens.**

Höchstpunktzahl: 6.

Höchstpunktzahl für die Art des Anlassens: 4,

Höchstpunktzahl für die Dauer des Anlassens: 2.

58. Vorrichtungen, die bei der Anlaßprüfung gewertet oder verwendet wurden, müssen bei Strafe der Ausscheidung während der ganzen Dauer des Wettbewerbes an Bord mitgeführt werden.

59. Die Art des Anlassens wird mit folgenden Punktzahlen gewertet:

Durchdrehen der Luftschaube von Hand, darauf Anlassen des Motors vom Führersitz aus . . . . .	0 Punkte.
Durchdrehen oder Anwerfen mit rückschlagsicheren Vorrichtungen, die außerhalb des Führersitzes betätigt werden, oder rückschlagsicheres Anwerfen vom Führersitz aus unter Anwendung von Körperkraft . . . . .	3 ..
Anlassen vom Führersitz aus ausschließlich durch Betätigung von Schaltern . . .	4 ..

60. Bei der Prüfung der Dauer des Anlassens müssen die bei der Prüfung der Art des Anlassens gewerteten Vorrichtungen verwendet werden.
61. Als Dauer des Anlassens wird der Mittelwert der beiden Zeiten gewertet, die benötigt wurden, um den Motor je einmal in kaltem und in warmem Zustande anzulassen.
- In kaltem Zustande befindet sich ein Motor dann, wenn er mindestens zwei Stunden vor Beginn der Prüfung nicht gelaufen oder vorgewärmt ist. — In warmem Zustande befindet sich ein Motor dann, wenn er nach dem Anspringen mindestens 5 Minuten gelaufen, danach auf Vollast abgebremst und unmittelbar danach ausgeschaltet worden ist.
- Die Anlaßprüfung des „warmen“ Motors erfolgt eine Minute nach Beendigung des Abbremsens. Als Zeitpunkt für die Beendigung des Abbremsens gilt das Ausschalten der Zündung.
62. Als Anspringen des Motors gilt der Zeitpunkt, von dem an der Motor mindestens eine Minute stetig läuft. Anspringen des Motors während des Durchdrehens der Luftschraube von Hand wird nicht gewertet.
63. Als Dauer des Anlassens gilt die Zeit vom Geben des Zeichens bis zum Anspringen des Motors.
64. Das Einspritzen von Brennstoff jeder Art in die Zylinder vor Beginn der Anlaßprüfung ist bei Strafe der Ausscheidung verboten. Die Verwendung von Vorrichtungen, mittels deren Brennstoff in den Ansaugkanal gespritzt werden kann, ist zulässig.
65. Die Verwendung von besonderen Brennstoffen (Äther usw.) zur Beschleunigung des Anspringens ist bei Strafe der Ausscheidung verboten. Es darf lediglich Benzin oder Benzol oder deren Gemisch verwendet werden oder Rohöl.
66. Die durchschnittliche Dauer des Anlassens wird mit folgenden Punktzahlen gewertet:
- |  |          |
|--|----------|
| Mittelwert der beiden zum Anlassen benötigten Zeiten bis einschließlich 15 sek . . . . . | 2 Punkte |
| über 15 bis einschließlich 40 sek . . . . .  | 1 Punkt. |
67. Eine Wiederholung der Prüfung der Art und Dauer des Anlassens ist nicht zulässig.
- E. Prüfung des Ab- und Aufrüstens. Höchstpunktzahl: 7.**
68. Jedes Flugzeug muß innerhalb eines Zeitraumes von 15 Minuten durch Abnehmen oder Zurückklappen der Flügel von zwei Mitgliedern der Besatzung so abgerüstet werden

können, daß es als ein transportfähiges Ganzes durch ein Tor von 3,5 m Breite und 3,5 m Höhe durch zwei Mitglieder der Besatzung befördert und ohne besondere Vorrichtung mit einem Kraftwagen geschleppt werden kann. Das Aufrüsten des Flugzeuges bis zur vollen Flugfähigkeit muß durch zwei Mitglieder der Besatzung innerhalb von 15 Minuten ausgeführt sein.

Vorrichtungen, die dazu dienen, den transportfähigen Zustand des Flugzeuges herzustellen, müssen während des gesamten Wettbewerbes an Bord mitgeführt werden.

69. Gewertet wird die Summe der Zeit, die zum Abrüsten des Flugzeuges vom flugfähigen Zustand bis zum Erreichen des transportfähigen Zustandes und der Zeit, die zum Aufrüsten aus diesem Zustande bis zum flugfähigen Zustande von zwei Mitgliedern der Besatzung benötigt wird.
70. In flugfähigen Zustande befindet sich ein Flugzeug dann, wenn alle zum Abrüsten zu lösenden Verbindungen zuverlässig hergestellt und einwandfrei gesichert und alle Verkleidungen ordnungsgemäß angebracht und befestigt sind. Die Sportleitung behält sich vor, den flugfähigen Zustand des Flugzeuges nach Beendigung des Aufrüstens durch einen kurzen Flug nachweisen zu lassen.
71. Die Summe der für Ab- und Aufrüsten benötigten Zeit ergibt folgende Wertungspunkte:

**Höchstpunktzahl: 7.**

Summe der zum Ab- und Aufrüsten benötigten Zeit:	Punktzahl:
bis 1 Min. ....	7
über 1 " 3 " ....	6
" 3 " 5 " ....	5
" 5 " 7 " ....	4
" 7 " 9 " ....	3
" 9 " 11 " ....	2
" 11 " 13 " ....	1

72. Wenn während der Prüfung der flugfähige oder transportfähige Zustand (s. Ziff. 70) nicht einwandfrei hergestellt worden ist oder die Zeit von je 15 Minuten für das Ab- und Aufrüsten überschritten wurde, so ist die Prüfung zu wiederholen. Bei der Bewertung der Wiederholung wird nur die Hälfte der erzielten Punktzahl zuerkannt, wobei auf ganze Punkte nach unten abgerundet wird. Wenn auch die Wiederholung der Prüfung zu keinem gültigen Ergebnis führt, erhält der Bewerber 15 Strafpunkte.

**F. Prüfung der Ausrüstung. Höchstpunktzahl: 107.**

78. Die Prüfung der Ausrüstung erfolgt durch die Internationale Sportleitung. Die Einzelheiten der Ausrüstung werden nach folgendem Punktverteilungsplan gewertet:

1. Sicht vom Führersitz aus . . . . .	bis zu 13 Punkten
Sicht vom Ortersitz aus . . . . .	" " 5 "
(Wenn eine im Fluge zu öffnende Kabine vorhanden ist, erfolgt die Beurteilung der Sicht bei geöffneter und bei geschlossener Kabine.)	
2. Flugsicherheits-Einrichtungen:	
a) neuzeitliche Vorrichtungen zur Vermeidung der Gefahren des überzogenen Flugzustandes (Schlitzquerruder usw.); besondere Vorrichtungen zur Veränderung des Gleitwinkels . . . . .	" " 10 "
b) Rollmotoren . . . . .	" " 10 "
3. Vorrichtungen zur Veränderung des Trimmzustandes (ausgenommen Vorrichtungen für Ballastverschiebung und ähnliches)	
im Fluge . . . . .	" " 9 "
am Boden . . . . .	" " 2 "
4. Übersichtlichkeit der Anordnung der Bordgeräte im Führersitz . . . . .	" " 8 "
5. Metallrumpf (Rumpfgerüst) . . . . .	" " 5 "
6. Bequemlichkeit (senkrecht und waagrecht verstellbarer Sitz, verstellbarer Seitensteuerhebel, Armlehnen, Rückenpolster, Erreichbarkeit aller Befätigungshebel usw.)	" " 12 "
7. Kabinenanordnung für die gesamte Besatzung . . . . .	" " 8 "
8. Rettungsmöglichkeit (Möglichkeit, im Notfall das Flugzeug schnell und sicher verlassen zu können) . . . . .	" " 5 "
9. Sitze nebeneinander . . . . .	" " 5 "
10. Dritter bequemer Sitz, der während des gesamten Wettbewerbes nicht besetzt zu sein braucht . . . . .	" " 4 "
11. Feuerschutzvorrichtungen über das in den Zulassungsbedingungen geforderte Maß hinaus (vollautomatische Feuerlöscher, zuverlässig arbeitende Feueranzeiger) . . . . .	" " 3 "
12. Fahrgestell (geteilte Bauart ohne Achse, Öldruckfederung) . . . . .	" " 4 "
13. Radbremsen . . . . .	" " 2 "
14. Doppelsteuer (vom Führersitz ausschaltbar) . . . . .	" " 2 "

Summa: 107 Punkte

Die Prüfung der Ausrüstung hat möglichst zu Beginn der technischen Prüfungen zu erfolgen.

## VI. Streckenflug.

74. Es wird gefordert die Zurücklegung einer innerhalb Europas verlaufenden Strecke von nicht weniger als 6000 km und nicht mehr als 7500 km Länge. Die genaue Streckenführung und Anzahl der Zwangslandungen wird in der endgültigen Ausschreibung veröffentlicht werden.

Der Veranstalter behält sich vor, Etappen von einer Länge bis zu 550 km einzulegen und zur Vermeidung von Sperrgebieten oder längeren Wasserstrecken das Umfliegen von Wendemarken vorzuschreiben.

Die Gesamtstrecke wird in 3 Großetappen von höchstens je 2500 km und eine Endetappe von höchstens 300 km Länge eingeteilt werden. Für die Durchfliegung der 3 Großetappen werden je 2 Tage gewährt. Nach der zweiten Großetappe wird ein voller Ruhetag eingelegt, an dem Reparaturen nicht zugelassen sind. Flugzeuge, die das Endziel einer Großetappe erst am zweiten Tage 2 Stunden nach Beurkundungsschluß erreichen, scheidern aus dem Wettbewerb aus<sup>1)</sup>.

Unter Großetappen versteht man die Zusammenfassung verschiedener in der Endausschreibung bekanntzugebender Einzelstappen mit einem festgesetzten Großetappen-Endziel.

### Beurkundungs-Eröffnung und -Schluß:

75. Der Start wird in Berlin am 24. Juli 1932 nach 7 Uhr freigegeben. Als Abflugzeit gilt der Augenblick der Startfreigabe durch den Sportleiter, wobei sich das Flugzeug noch am Boden befindet, der Motor aber bereits in Gang gesetzt sein darf. Die Reihenfolge der Starts wird durch die Internationale Sportleitung festgesetzt.

Auf den Zwangslandeplätzen wird die Beurkundung um 6 Uhr eröffnet und um 20 Uhr<sup>2)</sup> geschlossen, mit folgender Ausnahme:

Am ersten Rundflugtage und am ersten Tage jeder Großetappe wird für diejenigen Teilnehmer, für die die Startfreigabe mehr als 15 und weniger als 30 Minuten nach der Startfreigabe an den ersten Teilnehmer erfolgte, die Beurkundung erst um 20 Uhr 15 Minuten geschlossen werden. Diejenigen Teilnehmer, die am ersten Rundflugtage mehr als 30 Minuten nach der ersten Startfreigabe Starterlaubnis erhalten, werden bis 20 Uhr 30 Minuten beurkundet.

<sup>1)</sup> Der Veranstalter behält sich eine Änderung der Einteilung der Groß-Etappen vor, falls die endgültige Festlegung der Strecke dies notwendig machen sollte. Eine solche Änderung wird gegebenenfalls in der endgültigen Ausschreibung vor dem 1. Januar 1932 veröffentlicht werden.

<sup>2)</sup> Der Veranstalter behält sich vor, den Beurkundungsschluß vorzuverlegen, falls die Strecke in Länder mit frühzeitigem Sonnenuntergang führt.

Als Zeitpunkt der Ankunft auf den Zwangslandeplätzen und am Endziel gilt der Augenblick des Überfliegens der Ziellinie in einer Höhe von weniger als 20 m.

Als Zeit des Abflugs auf den Zwangslandeplätzen gilt der Augenblick, in dem sich der Bewerber im Bordbuch seine Abflugzeit durch den Sportleiter eintragen oder einstempeln läßt. Der Sportleiter befindet sich auf einem leicht zugänglichen Platz.

Bewerber, die nach Beurkundungsschluß auf einem Zwangslandeplatz eintreffen, werden beim Überfliegen der Ziellinie nicht gewertet. Sie können sich bis zwei Stunden nach Beurkundungsschluß bei dem Sportleiter ihre Auskunft bescheinigen lassen. Als Zeit des Eintreffens gilt für sie der Augenblick der Übergabe des Bordbuches an den Sportleiter. Als Bestrafung für das verspätete Eintreffen wird die Zeit, die der Bewerber nach Beurkundungsschluß eingetroffen ist, doppelt gerechnet.

Bewerber, die mehr als zwei Stunden nach Beurkundungsschluß eintreffen, werden erst bei Beurkundungsöffnung des nächsten Tages beurkundet, d. h. ihnen wird die gesamte Zeit, die seit der letzten Beurkundung vergangen ist, als Flugzeit gerechnet, und sie gelten als außerhalb des Zwangslandeplatzes übernachtet.

Am Endziel in Berlin wird die Beurkundung am 31. Juli entsprechend der Startfreigabe auf der letzten Etappe eröffnet und an demselben Tage um 20 Uhr unter Anwendung des 6. Absatzes dieses Paragraphen geschlossen. Sämtliche genannten Zeiten sind die Ortszeiten der Länder.

**Bordbuch:**

76. Während des gesamten Wettbewerbes ist ein Bordbuch zu führen. Der Text des Bordbuches wird in der Sprache aller teilnehmenden Länder gedruckt. Die Besatzungen sind verpflichtet, die Bordbücher auf jedem Zwangslandeplatze ausfüllen zu lassen. In dem Bordbuch sind alle besonderen Vorkommnisse und vor allem alle Zwischenlandungen außerhalb der Zwangslandeplätze zu vermerken. Die Führung dieser Bordbücher enthebt nicht von der Führung der amtlichen Bordbücher.

**Zuverlässigkeitsprüfung:**

77. Für Zuverlässigkeit werden bis zu 40 Gutpunkten erteilt.
- a) **Ausscheidung.** Die Teilnehmer sollen grundsätzlich jede Nacht auf den Zwangslandeplätzen zubringen. Für den Fall, daß das Flugzeug eines Teilnehmers mehr als zwei Nächte außerhalb der Zwangslandeplätze zubringt, scheidet es aus.
  - b) **Punktwertung.** Beim Start zum Rundfluge erhält jeder Teilnehmer 40 Gutpunkte. Von diesen 40 Punkten können Strafpunkte abgezogen werden, für den Fall, daß ein

Flugzeug eine Nacht außerhalb der vorgeschriebenen Zwangslandeplätze verbringt: Bestrafung mit 15 Punkten; für den Fall, daß es eine zweite Nacht außerhalb der Zwangslandeplätze verbringt, zusätzliche Bestrafung mit 25 Punkten, zusammen 40 Punkte.

**Wertung der Durchschnittsgeschwindigkeit:**

78. Der Wertung wird die auf dem Gesamtrundfluge erzielte Durchschnittsgeschwindigkeit zugrunde gelegt, zuzüglich der auf dem Brennstoffverbrauchflug erzielten Geschwindigkeit. Die Durchschnittsgeschwindigkeit wird errechnet durch Addition der Flugzeiten, die gebraucht wurden, um die in der Ausschreibung festgelegten Teilstrecken zurückzulegen, wobei die Dauer der Aufenthalte auf den Zwangslandeplätzen von der für die Zurücklegung der Strecken benötigten Zeit abgezogen wird. Die Dauer der Aufenthalte außerhalb der Zwangslandeplätze wird nicht abgezogen. Als Gesamtflugstrecke gilt die Summe der Einzelenfernungen, die in den Ausführungsbestimmungen noch bekanntgegeben werden<sup>1)</sup>.

Die Geschwindigkeit wird auf volle Kilometer je Stunde abgerundet, und zwar unter 0,5 km/h nach unten, von 0,5 km/h an nach oben<sup>2)</sup>.

**Zuerteilung von Punkten für die Durchschnittsgeschwindigkeit:**

79. Die Flugzeuge der 1. Kategorie scheiden aus, wenn ihre Durchschnittsgeschwindigkeit weniger als 125 km/h beträgt, die der 2. Kategorie bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit unter 100 km/h.

Die Wertung erfolgt bis zu einer Höchstpunktzahl von 180 nach folgendem Plane:

1. Kategorie:

125 bis 130 km/h (einschl.) je volle Kilometer/h	0 Punkte,
über 130 „ 180 „ „ „ „ „ „	3 „
„ 180 „ 190 „ „ „ „ „ „	2 „
„ 190 „ 200 „ „ „ „ „ „	1 „

2. Kategorie:

100 bis 105 km/h (einschl.) je volle Kilometer/h	0 Punkte,
über 105 „ 155 „ „ „ „ „ „	3 „
„ 155 „ 165 „ „ „ „ „ „	2 „
„ 165 „ 175 „ „ „ „ „ „	1 „

Über die letztgenannten Geschwindigkeiten hinaus werden keine Gutpunkte zuerteilt.

80. Der Veranstalter kann keinerlei Gewähr dafür übernehmen, daß die Flugzeuge auf den Zwangslandeplätzen in Hallen oder Zelten untergebracht werden.

<sup>1)</sup> D. h.: Gesamtflugstrecke geteilt durch Gesamtflugzeit.

<sup>2)</sup> Beispiel: 123,250 km rechnen als 123 km; 123,500 km rechnen als 124 km. Bei 0,5 km wird nach oben abgerundet, also: 123,500 km = 124 km.