



DEUTSCHER
AERO CLUB

Landewertung

Regelwerk

März 2026



Bundeskommision Motorflug

Vorwort

Liebe Navigationsfliegerin, lieber Navigationsflieger,

die Bundeskommission Motorflug hat beschlossen, das Regelwerk zur Landewertung aus den Wettbewerbsordnungen herauszulösen und in einem eigenständigen Dokument zusammenzuführen. Ziel ist es, eine einheitliche und transparente Bewertung von Landungen über alle Navigationsflugdisziplinen hinweg zu gewährleisten.

Die Landung ist eine der anspruchsvollsten und entscheidenden Phasen des motorbetriebenen Fluges. Jede Landung ist einzigartig, und schon die kleinsten Veränderungen der Umgebungsbedingungen können das Ergebnis maßgeblich beeinflussen. Die im Navigationsflug geforderten Präzisionslandungen liefern unmittelbares Feedback und fördern die Fähigkeit, ein Flugzeug metergenau aufzusetzen – eine Schlüsselkompetenz für die Flugsicherheit. Dies erfordert neben fliegerischem Können und fundierter Kenntnis des Luftfahrzeugs auch ein sicheres Verständnis der geltenden Wettbewerbsregeln.

Mit dem vorliegenden Regelwerk möchten wir allen Teilnehmenden die Anforderungen und Bewertungskriterien klar und verständlich vermitteln. Gleichzeitig soll es dazu beitragen, die Qualität, Vergleichbarkeit und Fairness der Wettbewerbe weiter zu verbessern und den Pilotinnen und Piloten eine verlässliche Orientierung zu bieten.

Wir danken allen Beteiligten für ihre Unterstützung und ihr Engagement bei der Erstellung dieses Regelwerks und wünschen allen Teilnehmenden viel Erfolg und eine stets sichere Landung.

Mit fliegerischen Grüßen



Oliver Meindl

Referent Navigationsflug
Bundeskommission Motorflug
Deutscher Aero Club e.V.

Wettbewerbsregeln

1. Einführung

- 1.1 Dieses Regelwerk ist als Ergänzung zu bestehenden Regelwerken der Sportart Navigationsflug zu verstehen und kann daher nur in Verbindung mit der jeweiligen Wettbewerbsordnung betrachtet werden.
- 1.2 Eine Ausführung eines eigenständigen Landewettbewerbes ist nur mit Hilfe von weiteren Erläuterungen (z.B. zum Ablauf, Besonderheiten, Berechnung des Endergebnisses etc.) möglich, welches in der Ausschreibung oder dem Eröffnungsbriefing erfolgen muss.

2. Allgemeine Regeln

- 2.1 Die Messung der Landungen sollte mit einer elektronischen Messanlage erfolgen. In diesem Fall gilt das Flugzeug als gelandet, wenn der Draht der Messanlage berührt wird.
- 2.2 Steht eine elektronische Messanlage zur Verfügung, ist das im Anhang A1 links gezeigte Landefeld zu verwenden, andernfalls kann das rechts gezeigte vereinfachte Landefeld verwendet werden.
- 2.3 Unabhängig davon müssen alle Landungen mit mindestens 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. Im Anhang steht ebenfalls ein Landefeld zur Bewertung ohne elektronische Messanlage zur Verfügung.

3. Wettbewerbsaufgaben (Landewertung)

- 3.1 Die Landeaufgabe wird als Abschlusslandung in das Landefeld gemäß Anhang A1 durchgeführt.
- 3.2 Jede Landung wird aus einem normalen Anflug durchgeführt. Über gewählte Motorleistung, Landeklappenstellung, Störklappen und Seitengleitflug entscheidet der Flugzeugführer.
- 3.3 Während des gesamten Anfluges bis zum Abrollen der Piste sollte (sofern vorhanden) der Landescheinwerfer eingeschaltet werden, um die Sicherheit der Jury zu erhöhen.
- 3.4 Beide Räder des Hauptfahrwerks müssen innerhalb von 5 Metern aufsetzen, es sei denn, der Hauptlandeschiedsrichter erklärt „Seitenwindbedingungen“. Bei „Seitenwind“ darf das Flugzeug mit dem windzugewandten Hauptrad zuerst aufsetzen. In diesen Fällen wird die erste Radberührung als Aufsetzpunkt gewertet.
- 3.5 Das Bugfahrwerk muss so lange in der Luft bleiben, bis beide Räder des Hauptfahrwerks am Boden sind. Bei Spornradflugzeugen muss bei der Landung das Spornrad unter der Horizontalen sein.
- 3.6 Wenn die beiden Räder des Hauptfahrwerks in einem Abstand größer als 5 Meter aufsetzen oder das Flugzeug "springt", wird das Feld mit den höheren Strafpunkten gewertet. Bei

Seitenwindlandungen gemäß 3.9 gilt der Aufsetzpunkt des luvseitigen Rades des Hauptfahrwerks.

- 3.7 Ein Flugzeug springt, wenn es nach einem Bodenkontakt mit allen drei Fahrwerksrädern den Boden verlässt und ein oder mehrere Landefeldbereiche mit einer Gesamtlänge von mindestens 10 Metern überspringt. Ein Sprung aus dem letzten Feld gilt als Landung außerhalb der Landebox
- 3.8 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 Meter, wird der Aufsetzpunkt des Hauptfahrwerks gewertet, andernfalls der des Spornrads.
- 3.9 „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 in geeigneter Weise (bekanntzugeben beim Briefing) auf „Seitenwindbedingungen“ hingewiesen. Wenn während einer Landung die Seitenwindkomponente mehr als 15 kn beträgt, wird die Landeaufgabe für diese Strecke gestrichen. Die maximale Rückenwindkomponente darf während der Landewertung 5 kn nicht überschreiten. Wird der Grenzwert überschritten, ist die Landerichtung zu ändern oder die Landewertung für diese Flugaufgabe zu streichen.
- 3.10 Abnormale Landungen werden wie folgt definiert:
 - a) Landung nicht in Übereinstimmung mit 3.5
 - b) Ein Rad des Hauptfahrwerks ist beim ersten Aufsetzen des anderen Rades 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 oder beide Hauptfahrwerksräder heben vom Boden ab, während das Bugrad auf dem Boden bleibt.

4. Strafpunkte

4.1 Strafpunkte je Landefeld:

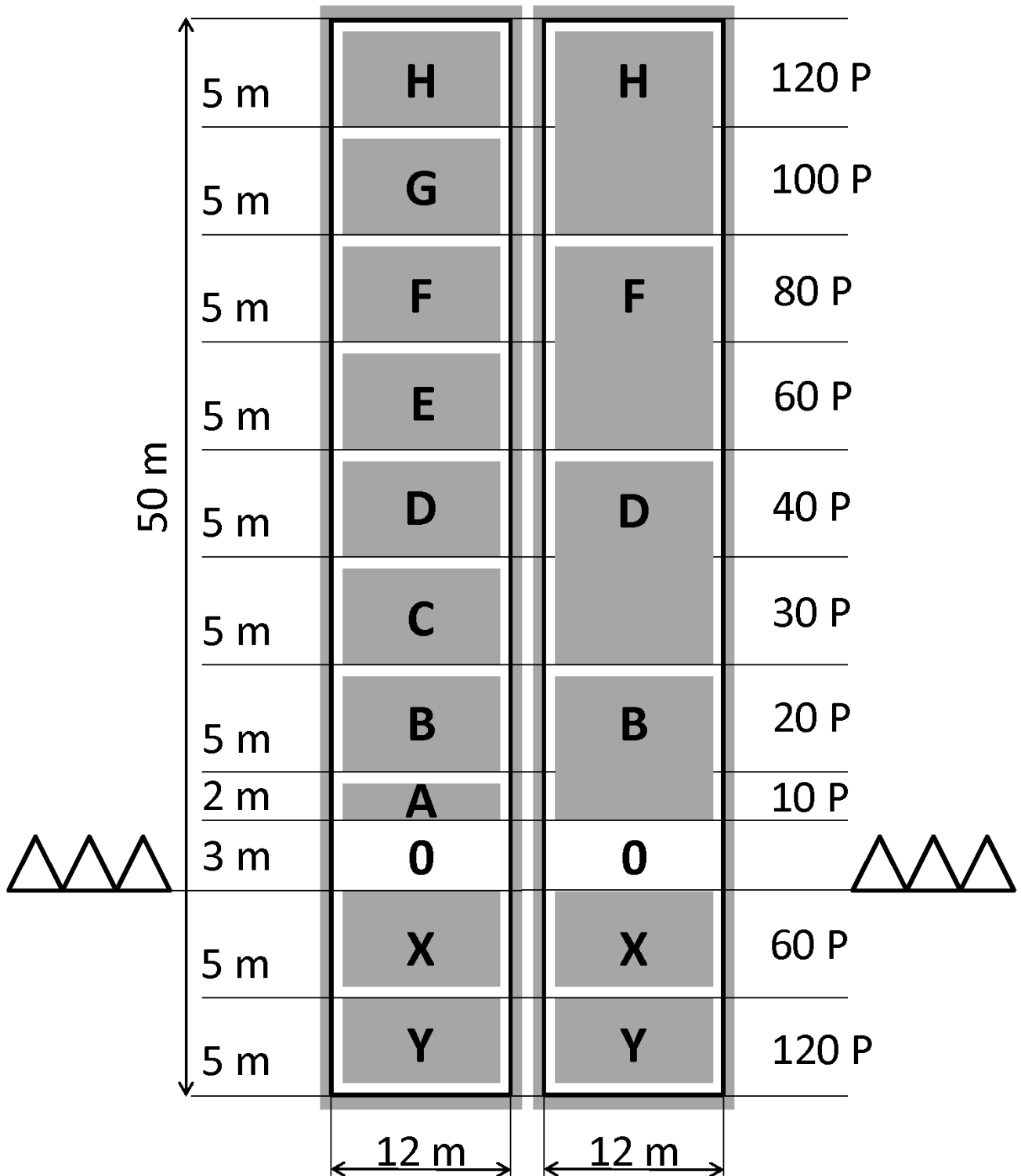
Landefeld	Strafpunkte
Weißer Linie	0
Bereich A	10
Bereich B	20
Bereich C	30
Bereich D	40
Bereich E	60
Bereich F	80
Bereich G	100
Bereich H	120
Bereich X	60
Bereich Y	120

4.2 Weitere Abweichungen:

Beschreibung	Strafpunkte
Landung außerhalb der Landebox sowie seitliches Herausrollen	200
Leistungserhöhung nach dem Aufsetzen in der Landebox	50
Durchstarten ohne Bodenberührung ohne ersichtlichen Grund	200
Durchstarten nach Bodenberührung ohne ersichtlichen Grund	200
Kein Landeversuch am vorgeschriebenen Flugplatz	300
Abnormale Landung (3.10)	150
Strafpunkte für abnormale Landungen werden zusätzlich zu den Strafpunkten der Landung gegeben, maximal jedoch je Landung	300

Anhang

A1 Landefeld



Änderungshistorie

Version	Mitwirkende	Änderungen
März 2026	Teilnehmende „Treffen der Wettbewerbsflieger Herbst 2025“; Meindl, Oliver	Bestätigt durch Wettbewerbsfliegertreffen am 14.03.2026: <ul style="list-style-type: none">• Neues Vorwort• Keine Strafpunkte für Nichteinschalten des Landescheinwerfers; siehe §3.3 und §4.2• Sprachliche Feinheiten justiert
April 2025	Grunwald, Ralf; Meindl, Oliver; Przybylla, Max	Eingeführt durch Wettbewerbsfliegertreffen am 15.03.2026: <ul style="list-style-type: none">• Auslagerung der Landewertung in separates Dokument



Mitglied im

