



DEUTSCHER
AERO CLUB

Rallyeflug

Wettbewerbsordnung

März 2026



Vorwort

Liebe Navigationsfliegerin, lieber Navigationsflieger,

die Geschichte des Navigationsflugs in Deutschland ist lang. Obwohl es international die Disziplinen Rallyeflug und Präzisionsflug gibt, hat sich die Bundeskommission Motorflug im DAeC bereits 2006 entschieden, eine gemeinsame Wettbewerbsart mit den Vorteilen beider Sportarten zu entwickeln. In den vergangenen Jahren wurde dieses Regelwerk kontinuierlich weiterentwickelt und angepasst. Mit der Übernahme des internationalen Rallyeflug-Regelwerks im Jahr 2018 erfolgte schließlich eine stärkere Fokussierung auf den Rallyeflug. Oberste Maßgabe war und ist es, den Navigationsflug für möglichst viele Teilnehmende attraktiv zu gestalten. Auch mit Blick auf die vorliegende Wettbewerbsordnung bleiben wir offen für neue Ideen und Weiterentwicklungen.

Rallyeflug wird nicht ohne Grund als „Schnitzeljagd der Luft“ bezeichnet. Er vereint präzise Navigation, exaktes Zeitmanagement, das Erkennen von Fotos und eine punktgenaue Landung zu einer anspruchsvollen und zugleich faszinierenden Aufgabe. Gemeinsam im Team gilt es, eine Strecke exakt zu konstruieren, zu planen und anschließend mit Karte, Kompass und Stoppuhr möglichst präzise abzufliegen. Dabei sind nicht nur fliegerisches Können und Konzentration gefragt, sondern auch Teamarbeit, Kommunikation und ein geschulter Blick für Details.

Gerade diese Kombination aus fliegerischer Präzision, logischem Denken und gemeinschaftlichem Erlebnis macht den besonderen Reiz des Rallyeflugs aus, der von motorisierten Pilotinnen und Piloten bereits seit Jahrzehnten geschätzt wird. Er bietet sowohl erfahrenen Crews als auch Newcomern im Navigationsflug eine spannende Möglichkeit, grundlegende Navigationsfertigkeiten zu trainieren und zugleich die Durchführung eines exakten und sicheren Flugs zu verinnerlichen. Wettbewerbsorganisatorinnen und -organisatoren sind ausdrücklich eingeladen, dieses Regelwerk als Grundlage zu nutzen und bei Bedarf an regionale Gegebenheiten anzupassen.

Wir wünschen allen Teilnehmenden viel Erfolg bei den kommenden Wettbewerben und jederzeit sichere Flüge.

Mit fliegerischen Grüßen



Oliver Meindl

Referent Navigationsflug
Bundeskommission Motorflug
Deutscher Aero Club e.V.

Wettbewerbsregeln

1. Einführung

- 1.1 Der Deutsche Aero Club e.V. (DAeC), vertreten durch die Bundeskommission Motorflug, veranstaltet alle zwei Jahre die Deutschen Meisterschaften im Rallyeflug (DM Rallyeflug). Die Organisation und Durchführung dieses Wettbewerbs werden an einen Ortsverein (Ausrichter) eines Landesverbandes des DAeC delegiert.
- 1.2 Die Deutsche Meisterschaft im Rallyeflug ist ein nationaler Wettbewerb, der entsprechend dieser Wettbewerbsordnung in der jeweils gültigen Fassung durchgeführt wird. Besatzungen ohne Mitgliedschaft im DAeC können an der DM Rallyeflug teilnehmen und werden in der Gesamtwertung berücksichtigt. Ausschlaggebend ist die Mitgliedschaft des verantwortlichen Flugzeugführers im DAeC. Den Titel Deutscher Meister können nur Mitglieder im DAeC erhalten.
- 1.3 Bei der Durchführung des Wettbewerbs gelten die in diesen Regeln festgelegten Werte und durch die Genehmigungsbehörde ausgesprochenen Auflagen.
- 1.4 Veranstalten von Landesmeisterschaften und regionalen Wettbewerben wird empfohlen, unter Berücksichtigung ihrer lokalen Belange ebenfalls nach dieser Wettbewerbsordnung zu verfahren.
- 1.5 Ein Wertungsflug findet ausschließlich unter Sichtflugbedingungen statt, wie sie durch die europäischen Vorschriften SERA definiert sind. Die Verantwortung und Entscheidung über die Durchführung des Fluges liegen ausschließlich beim verantwortlichen Luftfahrzeugführer.
- 1.6 Der Wettbewerb oder Teile davon können vom Wettbewerbsleiter nach Absprache mit dem Hauptschiedsrichter aufgrund vorhergesagter oder tatsächlicher Wetterbedingungen oder anderer Gründe verschoben, geändert oder abgebrochen werden.
- 1.7 Die Verwendung von Flugdatenaufzeichnungsgeräten (Logger) ist vorgeschrieben. Es dürfen nur von der FAI GAC zugelassene Geräte verwendet werden. Im Falle der Benutzung mehrerer Logger muss die Besatzung angeben, welcher Logger ihr Main-Logger ist. Es sollte klar sein, dass der Main-Logger der einzige Logger ist, der für die Wertung des Fluges verwendet wird. Nur wenn das enthaltene Log nicht vollständig ist, wird die Wettbewerbsleitung die Besatzung auffordern, den Backup-Logger zu verwenden. Die Verantwortung für die Markierung des Main-Loggers und den Betrieb der Geräte liegt bei der Besatzung.

2. Allgemeine Regeln

- 2.1 Am Rallyeflugwettbewerb nehmen Besatzungen, bestehend aus je einem Piloten und einem Copiloten (Navigator), teil. Der Pilot muss im Besitz der erforderlichen Lizenz und Berechtigung sein. Der Navigator benötigt keine Fluglizenz. Die Teilnahme von Solopiloten ist möglich. Die Wettbewerbsflugzeuge müssen lufttüchtig sein und innerhalb der Herstellervorgaben betrieben werden und mit maximal zwei Personen besetzt sein. Die minimale Wettbewerbsgeschwindigkeit beträgt 60 kn. Höhere Geschwindigkeiten müssen ein Vielfaches von 5 kn betragen.
- 2.2 Der Wettbewerb beinhaltet drei Navigationsflüge mit jeweils einer Landwertung am Ende des Streckenfluges. Ein Wertungsflug zählt, wenn mind. 75 % der Teilnehmer die Strecke abschließen. Zur Ermittlung des Deutschen Meisters sind zwei Wertungsflüge und zwei Landwertungen notwendig.
- 2.3 Alle drei Strecken werden, sofern erfolgreich, in die Wertung einbezogen.
- 2.4 Die Wettbewerbssprache ist grundsätzlich Deutsch. Beim Briefing und in der Aufgabenstellung können allgemein bekannte fliegerische Fachbegriffe auf Englisch verwendet werden.
- 2.5 Offizielle Wettbewerbszeit ist die GPS-Zeit als Ortszeit. Der Veranstalter muss die Wettbewerbszeit mit einer GPS-Uhr anzeigen, um den Teilnehmern die Möglichkeit zum Uhrenvergleich zu geben.
- 2.6 Die Besatzungen fliegen während des Wettbewerbs das von ihnen angemeldete Flugzeug. Bei technischen Defekten kann ein Flugzeugtausch nach Zustimmung des Wettbewerbsleiters erfolgen.
- 2.7 Beim Auftreten von technischen Fehlern (am Flugzeug oder am GNSS-FR) darf die Besatzung weder das Flugzeug verlassen noch mit anderen Besatzungen Kontakt aufnehmen. Sie soll über Funk die Wettbewerbsleitung über die vorliegenden Schwierigkeiten verständigen und deren Anweisungen befolgen.
- 2.8 Zur Flugplanung und Flugdurchführung erhält jede Besatzung die erforderlichen Karten (zwei Stück) im Maßstab von 1:200.000. Diese Karten müssen keine Luftfahrtkarten sein.
- 2.9 Vor jedem Wettbewerbsflug wird eine Liste mit der Startreihenfolge und den Startzeiten veröffentlicht. Es wird mit einem Abstand von mindestens zwei Minuten gestartet.
- 2.10 Der Wettbewerbsleiter sorgt durch eine Quarantäne dafür, dass sich Besatzungen vor dem Flug nicht mit bereits zurückgekehrten Besatzungen treffen können. Diese Quarantäne kann sowohl vor als auch nach dem Flug eingerichtet werden.
- 2.11 Soweit von der Wettbewerbsleitung im Einzelfall (in der Ausschreibung, beim Briefing, etc.) nichts anderes bestimmt wird, gilt hinsichtlich elektronischer Ausrüstung und Hilfsmittel:

Die Verwendung von im Luftfahrzeug installierten elektronischen Navigations- und Kommunikationsgeräten ist zulässig. Die Mitnahme und Benutzung von portablen Navigationsgeräten wie GPS, Tablets, iPads ist gestattet, wenn sie im Flugmodus, d.h. ohne Datenübertragung zu Bodenstationen betrieben werden.

Der Funkverkehr ist während des Wettbewerbsfluges nur auf den vorgegebenen Frequenzen zulässig.

Die Mitnahme und Benutzung von Mobiltelefonen und Smartphones sind während des Wettbewerbs nicht immer möglich. Während der Isolation ist die Benutzung verboten. Von vor dem Flug bis nach dem Debriefing ist die Nutzung auf den Flugmodus beschränkt.

Die Wettbewerbsleitung ist berechtigt, das Luftfahrzeug und die jeweilige Besatzung auf eine nicht zulässige Benutzung von Hilfsmitteln zu überprüfen.

Beobachtungen und Kontrollen durch Schiedsrichter sind jederzeit möglich, z.B. während der Quarantäne, vor dem Flug bis zum Anlassen sowie nach dem Abstellen des Flugzeugs bis zur Abgabe des Antwortbogens.

Wird die Verwendung nicht erlaubter Ausrüstung oder Hilfsmittel festgestellt, führt dies zur Disqualifikation des jeweiligen Teilnehmers (Besatzung).

Die Wettbewerbsleitung kann den Besatzungen Livetracker und/oder installierte Videokameras auf den Flügen mitgeben.

Die detaillierte Beschreibung zur „Verwendung elektronischer Ausrüstung/Hilfsmittel“ befindet sich im Anhang A2 der WBO.

3. Wettbewerbsaufgaben

Rallyeflug Allgemein

- 3.1 Jede Besatzung erhält je nach Ausschreibung und Aufgabe in ausreichender Zeit (30 - 45 Minuten) vor der Startzeit am Flugzeug oder in einem Vorbereitungsraum einen Wettbewerbsumschlag mit folgendem Inhalt:
- a) zwei Wettbewerbskarten,
 - b) ein Aufgabenblatt,
 - c) einen Flugplan mit Überflugzeiten (EET), Geschwindigkeit (GS) und Streckenwind (ab 10 kn Höhenwind),
 - d) einen Lösungsbogen,
 - e) ggfs. Roll-, Ab- und Anfluganweisungen,
 - f) einen verschlossenen Briefumschlag mit Sicherheitskarte (Wendepunkte eingetragen) ,
 - g) je einen Satz Wendepunkt- und Streckenfotos

Der Bildersatz kann wahlweise bis spätestens 10 Minuten vor der Startzeit überreicht werden.

- 3.2 Jeder Rallyeflug hat eine Streckenlänge (SP bis FP) zwischen 80 und 120 NM und 10 bis 16 Streckenabschnitte (Legs). Jeder Abschnitt sollte zwischen 5 NM und 15 NM lang sein und enthält folgende Aufgaben:
- a) Flugplanung (Plotting)
 - b) Pünktlichkeitswertung
 - c) Beobachtungsaufgabe (Fotos und Bodenzeichen)
 - d) Landewertung
- 3.3 Nach dem Start und vor der Landung muss der Pilot den Abflug- und Anfluganweisungen folgen und während des Fluges die vorgeschriebene Mindestflughöhe nicht unterschreiten. Die Flughöhe kann überprüft werden.

Flugplanung (Plotting)

- 3.4 Checkpunkte (CP) müssen exakt erkennbare Punkte am Boden und in der Wettbewerbskarte sein und nicht näher als 3 NM am Kartenrand liegen. Alle SP, WPs und FP sind in der Fluganweisung klar und eindeutig zu beschreiben. Die Anweisungen zur Ermittlung der Checkpunkte können wie folgt angegeben sein:
- als bekannte Position
 - als Koordinatenpunkt (Länge und Breite)
 - jede Kombination von Richtung und/oder Entfernung von oder zu einem Punkt gem. a) oder b)

Bei der Aufgabenstellung muss sichergestellt sein, dass nur eine Lösung möglich ist.

- 3.5 Jeder bereits vorher ermittelte CP, ebenso der Mittelpunkt eines jeden Flugplatzes auf der Wettbewerbskarte und die Kreuzungspunkte gedruckter Koordinaten-Linien sind „bekannte Positionen“. Der Veranstalter kann auch andere Punkte als „bekannte Positionen“ deklarieren, diese müssen dann aber auf einer sichtbar ausgestellten „Master Competition Map“ besonders hervorgehoben bzw. markiert oder sonst klar definiert sein. Örtlichkeiten, welche zwar den Organisatoren bestens bekannt sind, jedoch nicht den teilnehmenden Besatzungen, sind keine „bekannten Positionen“.

- 3.6 Die Streckenführung kann auch gegeben sein als:
- Ein Schenkel, definiert durch ein Landschaftsmerkmal, z.B. vom CP (x) folge dem Fluss (Straße, Eisenbahn) bis zum CP (x+1). In diesem Fall sind anzufliegender Kurs, ungefähre Distanz und genaue Zeit angegeben
 - Schenkel in der Karte als Kreisbogen eingezeichnet, z.B. vom CP (y) folge dem Kreisbogen bis CP (y+1) (maximal zwei Kreisbögen pro Flug). In diesem Fall sind die Anweisungen zur Ermittlung des Kreismittelpunkts anzugeben.
 - Die Konstruktion der CP wird in Reihenfolge angegeben, wobei bis maximal dreimal pro Flug zuerst der übernächste CP konstruiert werden darf (Bsp. CP4 wird vor CP3 ermittelt).
 - Die Streckenrichtung wird in Grad (Magnetic oder True) angegeben. Sind die Grade missweisend angegeben, ist die Variation (Ost oder West) anzugeben.
 - Distanzen werden in 1/10 von NM oder KM angegeben.
 - Die Sicherheitskarte mit den bereits eingetragenen CPs wird in einem verschlossenen Briefumschlag auf jeden Flug mitgegeben. Die Karte darf im schwarz-weißen Druck sein und muss nicht im Maßstab der Wettbewerbskarte zu sein. Das Öffnen des Umschlags führt zu Strafpunkten.

Pünktlichkeitswertung

- 3.7 Die Zeiten werden beim Start, dem Überfliegen des SP und FP, sowie mindestens 75 % der weiteren WPs und bei der Übergabe des Lösungsbogens überprüft.
- 3.8 Die Startzeit wird beim Passieren einer festgelegten Position gemessen, die vor dem Flug bekanntgegeben wird (z.B. Pistenmitte, Pistenende plus XXX m).
- 3.9 Der Startpunkt muss in Richtung der ersten Etappe überflogen werden.
- 3.10 Die Tore an den WPs sind links und rechts der Kurslinie jeweils 0,5 NM breit.
- 3.11 Der SP hat eine verbreiterte Torlinie jeweils 1,0 NM nach links und rechts. Ein Kreuzen dieser Torlinie auf Gegenkurs zum Streckenabschnitt SP-WP1 führt zu Strafpunkten für „mehr als 90° Fehler“.
- 3.12 Strafpunkte für eine Richtungsänderung von mehr als 90° auf einem Streckenabschnitt werden erst gewertet, wenn diese Abweichung mehr als fünf Sekunden in Folge aufgezeichnet wurde, außer auf Strecken, die als „Landschaftsmerkmal“ definiert sind.
- 3.13 Richtungsänderungen nach Passieren eines CP müssen auf dem kürzesten Weg vom Anflug zum Abflugkurs erfolgen. Diese Kurven fallen nicht unter die „mehr als 90°-Regel“, wenn die Kurve innerhalb von 45 Sekunden seit Passieren des CP-Tors beendet wurde.

Beobachtungswertung

- 3.14 Ziel ist es, die Fähigkeit der Piloten zur korrekten Beobachtung während eines komplexen Navigationstests zu überprüfen. Dies beinhaltet das Identifizieren von:
 - a) Wendepunktbildern (min. 11, max. 17)
 - b) Streckenbildern (min. 15, max. 20) und
 - c) falls möglich Bodenzeichen (max. 5)
- 3.15 Das genaue Suchobjekt auf den Bildern ist eingekreist und befindet sich möglichst in der Bildmitte.
- 3.16 Die Beobachtungsaufgabe beginnt am SP und endet am FP.
- 3.17 Es gibt weder Streckenbilder noch Bodenzeichen innerhalb von 5 NM nach dem SP, sowie 1 NM nach jedem WP.
- 3.18 Streckenbilder sind mit Buchstaben beschriftet, nicht in Reihenfolge, werden in zwei Gruppen eingeteilt (von bis Angabe auf dem Fotobogen), sind in Anflugrichtung aufgenommen und können bis zu 300 Meter links oder rechts von der Kurslinie liegen.
- 3.19 Wendepunktbilder werden in der richtigen Reihenfolge ausgegeben. Sie können aus allen Richtungen aufgenommen sein und müssen von der Crew als richtig oder falsch identifiziert werden. Falsche Bilder müssen mindestens 1 NM vom richtigen Wendepunkt entfernt liegen.
- 3.20 Bodenzeichen befinden sich innerhalb 100 Meter links und rechts der Kurslinie.
- 3.21 Die Distanzen von Streckenbildern und Bodenzeichen werden auf direkte Entfernung vom vorherigen CP gemessen und sind von der Crew in den Lösungsbogen einzutragen.
- 3.22 Falsch oder nicht eingetragene Bilder und Bodenzeichen werden mit Strafpunkten belegt.

- 3.23 Nach Erreichen der Abstellposition hat die Besatzung am Flugzeug Zeit, die Eintragungen im Lösungsbogen abzuschließen und diesen an einen Schiedsrichter zu übergeben.
- 3.24 Die Übergabezeit wird vom Schiedsrichter auf dem Lösungsbogen oder Wettbewerbsumschlag notiert und von einem Besatzungsmitglied unterschrieben. Anschließend wird der Wettbewerbsumschlag mit allen Karten, Fluganweisungen, allen Bildern, sowie Logger an den Schiedsrichter überreicht.
- 3.25 Die späteste Abgabezeit für den Lösungsbogen ist die geplante Überflugzeit des FP plus einer Zugabe, die im Flugplan angegeben ist (Bsp. Zeit am FP + 20 Minuten).
- 3.26 Die Nachbesprechung mit den Besatzungen findet unmittelbar danach statt.
- 3.27 Eine Kommunikation mit anderen Besatzungen davor führt zur Disqualifikation.

Landewertung

- 3.28 Grundlage für die Ausführung der Wettbewerbsaufgabe Landewertung bildet die derzeit gültige Fassung „Regelwerk Landewertung“ der Bundeskommission Motorflug des DAeC.

4. Strafpunkte

Beschreibung	Strafpunkte	Maxima
Flugplan und Navigation		
Startzeit (Flugzeug passiert festgelegte Position)		
- bis + 60 Sekunden	0	
- Passieren vor oder nach dem Zeitfenster jede Sekunde	3	100
Überflug der Zeitkontrollen		
- bis + oder - 2 Sekunden	0	
- jede weitere Sekunde	3	100
- "not observed" (Außerhalb des Tores), jeweils	100	
Fliegen unterhalb der Mindestflughöhe (jede Beobachtung)	200	
Andere Abweichungen vom Kurs (jeweils)		
- Kreisen, Zurückfliegen oder Kursabweichungen größer 90° vom Sollkurs	100	1000
- Nichteinhaltung der vorgeschriebenen An- und Abflugverfahren	200	
- Verspätete Landung auf dem Wettbewerbsflugplatz (wenn angegeben)	200	
Verspätete Abgabe des Lösungsbogens	300	
Öffnen des Briefumschlags – Sicherheitskarte	400	
Verwendung unzulässiger Hilfsmittel	Disqualifikation	
Beobachtungstest		
Fotos / Bodenzeichen auf der Strecke:		
- Foto innerhalb 0,5 NM der korrekten Position	0	
- Foto innerhalb 1,0 NM der korrekten Position	15	
- Nicht eingezeichnet	30	
- Falsch eingezeichnete Position	50	
Checkpointfotos:		
- Richtig identifiziert	0	
- Nicht bezeichnet	50	
- Falsch identifiziert	100	

5. Disqualifikation

5.1 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,
- i) jeglichem Absuchen der Strecke mit Satellitenkarten (Google Maps etc.)

5.2 Besatzungen können disqualifiziert werden, wenn sie:

- a) Funkfrequenzen benutzen, die nicht in den Wettbewerbsanweisungen angegeben sind,
- b) Kontakt mit anderen als den zuständigen / offiziellen Personen aufnehmen,
- c) verbotene Kommunikations- oder Navigationsmittel verwenden.

5.3 Die Entscheidung, eine Besatzung oder Mannschaft zu disqualifizieren, trifft der Wettbewerbsleiter nach Beratung mit dem Hauptschiedsrichter.

6. Anfrage & Proteste








- 6.1 Nur Wettbewerbsteilnehmer dürfen einen Protest einlegen.
- 6.2 Sobald die Ergebnisse der Einzelaufgaben vorliegen, händigt der Wettbewerbsleiter jeder Besatzung ihre individuellen vorläufigen Ergebnisse aus. Das kann bereits beim Verlassen des Debriefingraumes geschehen. Eine vorläufige Gesamtwertung wird nach Ablauf der Anfragezeit veröffentlicht.
- 6.3 Jede Besatzung hat nach Aushändigung ihrer Ergebnisse 30 Minuten Zeit zur Prüfung. Sie kann während dieser Zeit kostenlos eine schriftliche Anfrage beim Hauptschiedsrichter einlegen, wenn sie mit den Auswertergebnissen nicht einverstanden sind. Die Anfrage muss von einem Besatzungsmitglied unterschrieben sein.
- 6.4 Die betroffene Besatzung erhält dann Gelegenheit, die Wertungsaufzeichnungen mit einer vom Wettbewerbsleiter eingesetzten Person zu überprüfen. Offensichtliche Auswertefehler werden berichtigt.
- 6.5 Diese Überprüfungen sind in der Zeit von 22:30 bis 07:30 Uhr Ortszeit nicht zulässig, es sei denn, alle beteiligten Parteien stimmen einer Überprüfung in dieser Zeit zu.
- 6.6 Wenn eine Besatzung nach Überprüfung der Anfrage 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 werden.
- 6.7 Der Wettbewerbsleiter leitet den Protest an die Jury weiter. Die Besatzung hat das Recht, der Jury ihre Auffassung vorzutragen und in alle den Protest betreffenden Unterlagen Einsicht zu nehmen.
- 6.8 Proteste werden bis zu einer Stunde nach Ablehnung einer Anfrage oder bis zum Ablauf einer in den örtlichen Regeln festgelegten Protestzeit angenommen.
- 6.9 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.
- 6.10 Wenn Entscheidungen über Einsprüche und Proteste auch die Ergebnisse anderer Besatzungen betreffen, werden alle betroffenen Ergebnisse korrigiert.
- 6.11 Gemäß FAI Sporting Code, allgemeiner Teil, sind die Entscheidungen der Jury für die betroffene Besatzung endgültig und bindend. Weitere Rechtsmittel sind ausgeschlossen.
- 6.12 Nachdem die Protestführer von der Entscheidung der Jury unterrichtet worden sind, wird das schriftliche Ergebnis des Protestes an einer vorher bestimmten Stelle ausgehängt.
- 6.13 Die Protestgebühr beträgt 200,- 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 den Ausrichter dieses Wettbewerbs.








7. Endergebnisse

- 7.1 Zur Bewertung werden an jede Besatzung bei den einzelnen Aufgaben Strafpunkte vergeben, die in die Gesamtwertung eingehen.
- 7.2 Die DM Rallyeflug wird in drei Kategorien gewertet: Newcomer, Advanced, Unlimited. Die Wettbewerbsleitung kann im Einzelfall bei Vorliegen eines wichtigen Grundes einzelne Besatzungen in eine andere Kategorie zuweisen. Die Kategorien sind definiert als:
- Kategorie Newcomer: Alle Besatzungen, deren PIC bisher noch nie an einer DM Rallyeflug teilgenommen haben, können sich in diese Kategorie einordnen.
 - Kategorie Advanced: Alle Besatzungen, die sich in keiner der anderen beiden anderen Kategorien einordnen kann.
 - Kategorie Unlimited: Besatzungen der Nationalmannschaft sowie die Platzierungen 1. bis 3. Unlimited einer DM Rallyeflug.
- 7.3 Den Titel „Deutsche Meister“ können nur Mitglieder im DAeC erhalten, sofern in der jeweiligen Kategorie mindestens drei Besatzungen teilgenommen haben. Ausschlaggebend ist die Mitgliedschaft des verantwortlichen Luftfahrzeugführers im DAeC. Falls dies nicht der Fall ist, wird der Titel „Sieger der Deutschen Meisterschaft“ vergeben.
- 7.4 Gewinner einer Deutschen Meisterschaft im Rallyeflug ist je Kategorie die Besatzung mit den wenigsten Strafpunkten. Für die Wertung der Deutschen Meisterschaften im Rallyeflug müssen mindestens zwei Navigationsaufgaben geflogen werden. Bei Punktgleichheit gewinnt die Besatzung, welche die höhere Wettbewerbsgeschwindigkeit gewählt hat. Besteht auch danach noch Gleichstand, gewinnt die Besatzung mit den wenigsten Zeitstrafpunkten.
- 7.5 Für die Wertung zum „Deutschen Mannschaftsmeister im Rallyeflug, Landesverbandswertung“ werden die Endergebnisse der zwei besten Besatzungen addiert, die von einem Landesverband gemeldet wurden.
- 7.6 Deutsche Mannschaftsmeister im Rallyeflug sind die beiden Besatzungen eines Landesverbandes mit der niedrigsten Gesamtpunktzahl.

Anhang

A1 Bodenzeichen

Name	Symbol
S01	
S02	
S03	
S04	
S05	
S06	
S07	

Name	Symbol
S09	
S10	
S11	
S12	
S13	
S14	
S15	

Die Zeichen sollen weiß sein, bei einer Höhe von ca. 3 – 4 m und einer Bahnbreite von 50 cm. Die Bodenzeichen sind auf der Kurslinie oder max. 100 m links oder rechts der Kurslinie ausgelegt. Sie liegen nicht im freien Gelände, sondern in der Nähe von Wäldern, Hecken oder anderen Hindernissen. Sie müssen jedoch in einer Entfernung von 600 m aus einer Höhe von 1000 Fuß einwandfrei zu sehen sein. Um die Bodenzeichen einwandfrei erkennen zu können, muss eine hindernisfreie Zone von 45° links und rechts der Kurslinie, vertikal vom Luftfahrzeug gemessen, vorhanden sein. Die Form der Zeichen soll von der Besatzung wie gesehen auf dem Lösungsbogen skizziert werden.

A2 Verwendung elektronischer Ausrüstung / Hilfsmittel

Zulässige Verwendung elektronischer Hilfsmittel oder Nutzung von Funktionen im Sinne der WBO	Briefing	Isolation vor dem Flug	Weg zum Flugzeug	Flug = Übergabe Kuvert bis Abgabe Lösungsbogen	Nach der Abgabe Lösungsbogen bis nach dem Debriefing	Nachdem Ende der Protestzeit	Isolation nach dem Flug
	Tragbare elektronische Geräte						
COM-Handfunkgerät		N	N	E	N	N	N
Mobiltelefon, Handy...		N	F	F	F		N
iPad, Tablets, Laptops				F			
Portable GPS							
Clock, Watches							
Smartwatches							
Fotokameras							
Action Cams, Videokameras							
Live-Tracker							
Im Flugzeug installierte zugelassene Ausrüstung							
COM				E			
NAV / DME / GPS / AP...							
FLARM, TIS, ADS-B in							
Funktionen / Programme							
Bluetooth							
Mobile Data Mode		N	N	N	N		
SMS, WhatsApp etc.		N	N	N	N		
Wifi, Airdrop		N	N	N	N		
Google Earth, Google Maps oder andere Satellitenbilder		N	N	N	N		
Moving Map mit Satellitenansicht		N	N	N	N		
Moving Map mit allg. Karten, Topo-, OSM							
Track Log Funktion				L			
Legende: E – nur auf erlaubten Frequenzen; F – nur im Flugmodus; L – bei Besatzungswechsel Löschen nach dem Flug; N – nicht erlaubt							

Bei Flugzeugtausch und Geräten mit Track-Log-Funktion ist nach dem Flug, bzw. vor dem Besatzungswechsel das Track Log bei installierten und portablen Geräten zu löschen.

Bei jeglichen Fragen zur Verwendung elektronischer Hilfsmittel oder Funktionen ist die Wettbewerbsleitung zu kontaktieren.

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 • Koordinatenliste im Aufgabenumschlag gestrichen; siehe §3.1 f) • Umbenennung Einspruch in Anfrage; siehe §6 • Regelung zur Verwendung von Flugdatenaufzeichnungsgeräten eingeführt; siehe §1.7 • Anhang A1 Bodenzeichen neu designed • Sprachliche Feinheiten justiert
April 2025	Grunwald, Ralf; Meindl, Oliver; Teilnehmende „Treffen der Wettbewerbsflieger Frühjahr 2025“	Bestätigt durch Wettbewerbsfliegertreffen am 15.03.2026: <ul style="list-style-type: none"> • Übertragen der bestehenden WBO 2020 in neue Vorlage • Herauslösen des Regelwerk Landwertung in separates Dokument • Neufassung der Verwendung von Loggern • Einführung der drei Wettbewerbskategorien: Newcomer, Advanced, Unlimited • Anpassung der Regelung zum Erhalt des Titels „Deutscher Meister“ • Kürzung des Anhangs • Streichung des S08 Strecken-Bodenzeichens • Homogenisierung der Nummerierungen im Dokument • Sprachliche Anpassungen und Präzisierungen • Angleichungen von Abkürzungen und Streichung des Glossars



Mitglied im

