

REGLER FÖR F3R PYLON

1. Allmänt

1. Klassen bör hållas på en rimlig nivå, både kostnadsmässigt och utrustningsmässigt.
2. De tävlandes skicklighet skall mätas på så lika villkor som möjligt. Skickligheten i flygningen skall avgöra vem som är bäst.
3. Dock bör klassen vara vidsynt för förändringar rent tekniskt.

2. Tävlande

1. Den tävlande skall vara registrerad medlem hos SMFF, via någon SMFF-ansluten klubb samt inneha Tävlingslicens-RC. Det är den arrangerande klubbens skyldighet att kontrollera detta.
2. Den tävlande bör inneha gällande RC-Certifikat för motorflyg. Om den tävlande ej innehar giltigt certifikat, kan denne före första start ombedjas flyga upp inför tävlingsledningen, vilken bedömer den tävlandes skicklighet och lämplighet att delta i tävlingen.
3. Den tävlande skall ha 1 st. mekaniker/läsare till sin hjälp under varje heat.
4. Den tävlande får använda max två modeller per tävling. Mer än en pilot får ej använda samma modell.

3. Tävlingsledning

1. Tävlingsledningen bör bestå av följande personer:
2. 1st. Tävlingsledare, som ser till att verksamheten inom depå och sekretariat flyter samt ansvarar för att resultattavla förs i depån.
3. 1st. Huvuddomare, som kontrollerar att regler och säkerhet efterföljs ute på tävlingsbanan.
4. 1st. Hjälpdomare, som kompletterar huvuddomaren ute på banan.
5. 1st. Pylonvakt vid pylon 2, som kontrollerar att modellerna passerar pylonen på rätt sida.
6. 1st. Pylonvakt vid pylon 3. Se pylon 2.
7. 2-5st. Flaggmän vid pylon 1, som markerar för respektive tävlande att denne passerat runt pylonen.
8. 1st. Linjevakt i depåområdet, som kontrollerar att ingen flyger över depå och publikplats.

4. Tävlingsbana

1. Måtten på tävlingsbanan bör efterfölja FAI "Sporting Code" § 5.2.10. 40x180 meter, startlinjen 30 meter från basen, mot ettans pylon. Dock kan avvikelser förekomma på grund av säkerhetsskäl, exempelvis platsbrist eller andra lokala förhållanden. Eventuella avvikelser klagas vid briefing. Då det är tävlingsledningen som har ansvaret, skall den se till att tävlingen kan genomföras på ett säkerhetsmässigt betryggande sätt.

5. Tävlingsmoment

1. Varje heat startas med gemensam start.
2. Vid startlinjen sker identifiering och radiokontroll av modellerna.
3. På huvuddomarens order, har man 60 sek. på sig att starta motorn och komma i startläge. Domaren höjer efter 50 sek. startflaggan, som fälls efter 60 sek.
4. Tjuvstart medför diskvalificering och därmed 0 poäng i det aktuella heatet.
5. Skulle någon få motorstopp får de försöka starta om tills huvudklungan, under första varvet, passerar startlinjen mellan ettan och tvåans pylon.
6. Banan flygs 10 varv moturs. Vid omkörning väjer den som kör om i möjligaste mån.
7. Vid näst sista varvet ropar mekanikern "Sista varvet bana x" samt håller upp en skylt med banans nummer/färg alternativt en arm, för att därigenom påkalla domarnas uppmärksamhet. När modellen passerar start/mållinjen ropar mekanikern "Målgång bana x" och sänker snabbt och distinkt skylten alternativt armen. Det är dock alltid domarnas bedömning av den ordning i vilken modellerna passerar mållinjen som avgör inbördes heatplacering. När modellen passerat mållinjen skall piloten markera urgången ur banan genom att på ett säkert sätt flyga till det av tävlingsledningen anvisade "Vänteläget före landning".
8. Flygning över depå, bandomare, off-course domare och andra områden som meddelats vid briefing är inte tillåten. Sådan flygning medför diskning och därmed 0 poäng i aktuellt heat alternativt tävling vid upprepning.
9. Om den tävlande genar vid någon pylon, så skall den tävlande uppmärksammas på detta. Detta sker vid pylon nr.1 med signalanordning. Vid pylon 2 och 3 meddelar domaren den tävlande att denne har genat, eller via radio till signalanordning vid pylon 1, metod meddelas vid briefing. Huvudsaken är att den tävlande eller dennes mekaniker/läsare på något sätt ges tydlig möjlighet att tillgodogöra sig information om gening under heatets gång. Genar den tävlande en gång under heatet skall denne flyga ett extra varv, dvs. totalt 11 varv före målgång. (se dock punkt 11 nedan angående gening på sista varvet)
10. Genar den tävlande ytterligare en gång (totalt två gånger under ett heat) leder det till diskvalificering i heatet och därmed 0 poäng.

- 11.** Skulle den tävlande gena på sista varvet, så blir denne automatiskt sist i heatet, och får 1 poäng, vilket betyder att utebliven information om gening på sista varvet EJ är grund för omflygning. Om flera tävlande genar på sista varvet får samtliga dessa 1 poäng i det aktuella heatet.
- 12.** Kommer modell ej upp i luften eller fullföljs ej heatet av annan orsak (t.ex. krasch!), än kollision eller bestraffning ger det 0 poäng i det aktuella heatet.
- 13.** Lågflygning under pylonhöjd bör ej ske. Vid flygning under pylonhöjd, kan detta medföra en varning och om detta upprepas kan det medföra att den tävlande diskas i det aktuella heatet.
- 14.** Om kollision inträffar mellan modell och fast föremål (t.ex. marken eller en pylon) kan den tävlande beordras avbryta heatet av säkerhetsskäl. Den tävlande får då automatiskt 1 poäng i heatet. Sker kollision mellan modeller under heatet, skall heatet, om domaren så bestämmer, avbrytas för att senare flygas om. Piloter som varit inblandade i kollision skall landa först. Kan ej samtliga omflygningsberättigade delta i omflygningen genomförs ett heat med reducerat antal deltagare där man dock flyger om ursprungsheatets poäng (var det ursprungligen 4 deltagare i heatet och endast två kommer till start i omflygningsheatet tävlar dessa om 4 och 3 poäng).
- 15.** I de fall då kollision sker i en final skall de i kollisionen inblandade omedelbart avbryta och nödlända, om domaren så bestämmer. Heatet flygs dock vidare utan de som kolliderat. Omflygning av final ska ske endast då ingen tar sig i mål eller i C- och B-final då det på annat sätt ej går att avgöra vem som kvalificerat sig till B- respektive A-final (t.ex. om alla genat på sista varvet).
- 16.** Om domaren av någon anledning inte kan reda ut resultatet i ett heat, t.ex. misstag av funktionär, eller tävlande som inte flugit rätt antal varv, skall hela heatet flygas om.
- 17.** Landning sker efter det att domaren givit sitt klartecken. Landning sker på av tävlingsledningen anvisad bana. Hämtning av modellerna sker efter det att samtliga modeller i heatet har landat eller på domarens direktiv.
- 18.** Nödländning under pågående heat, skall ske så att säkerheten ej äventyras. Om möjligt skall utelandning ske.
- 19.** Samtliga tävlande flyger först en grundomgång bestående av minst 4 heat/deltagare.
- 20.** Poängfördelning efter fluget heat ser ut som följer:
- | Placering | Poäng 4-plansheat | Poäng 3-plansheat |
|-----------|-------------------|-------------------|
| 1 | 4 | 3 |
| 2 | 3 | 2 |
| 3 | 2 | 1 |
| 4 | 1 | |
- 21.** Efter grundomgången räknas totala poängsumman fram.
- 22.** Om flera tävlande erhållit samma poäng efter grundomgången, skall bästa heatplacering räknas.
- 23.** Om det fortfarande är lika, skall skiljeheat flygas om plats i final.

24. De 3 bästa (4 plans heat) resp. 2 bästa (3 plans heat), går direkt till A-final.
25. Då tävlande ej har reservkristaller när frekvenskollision uppstått i samband med A, B eller Cfinal skall bästa poäng avgöra och om den är lika ska bästa heatplacering avgöra vem som skall gå till finalheat. Om detta ej räcker, skall de berörda dra sticka om finalplats.
26. Till B-final går automatiskt placering 4 - 6 (4 plans), 3 - 4 (3 plans).
27. Till C-final går automatiskt placering 7 - 10 (4 plans), 5 - 7 (3 plans).
28. Vinnaren i C-finalen tar den återstående platsen i B-finalen.
29. Vinnaren i B-finalen tar den återstående platsen i A-finalen.
30. Heat i finalerna skall bestå av max antal flygare (3 eller 4). Tävlände som av någon anledning ej kan komma till start i C-, B- eller A- final lämnar sin plats till tävlande som står näst i tur poängmässigt.
31. Domaren har möjlighet att döma ensam pilot kvar i ett heat som segrare efter 5 varv om han bedömer att ekipaget klarar att fullfölja 10 varv.

6. **Modellen**

Alla måttangivelser för modellen ska följa F3R i FAI Sporting Code.

https://www.fai.org/sites/default/files/sc4_vol_f3_pylon_21_v2.0.pdf

1. Modellen skall överensstämma med F3R i FAI Sporting Code's måttspecifikationer. Nedan är en översättning på FAI Sporting Code, och det är den som är till grund för våra regler. Förändras reglerna i FAI Sporting Code så kommer även våra regler att ändras. Modellerna kontrolleras regelbundet vid tävling av tävlingsledning och/eller kontrollanter utsedda av SMFF au-pylon/pylontinget vilka har rätt att diskvalificera den tävlande om modellen ej uppfyller kraven. Den tävlande får använda max två modeller per tävling. Mer än en pilot får inte använda samma flygplan. Flygplanet skall vara av konventionell konstruktion med vingen fram och stabilisator och fena bak. Stjärtplan av V- och T-typ är godkända.

Vinge:

2. Vingen skall ha en min. yta av 32,25 dm² (500 kvadrattum). Spännvidden skall vara mellan 1270 och 1320 mm. (Projicerad). Vingens tjocklek skall vara min. 30,2 mm på minst 1206 mm av spännvidden. Vingkordan skall vara konstant på minst 1206mm av spännvidden.

Kropp:

3. Kroppen skall ha ett kvadratisk/rektangulärt tvärsnitt med min. höjd 88,9mm(3,5 tum) och min. bredd 73mm (2 7/8 tum) mätt inom vingkordan. Dessa mått behöver inte sammanfalla. Diamondformade tvärsnitt är ej tillåtna. Utfyllnader "Fillets" mellan flygkropp och vinge är inte tillåtna. "Huvar", "Turtle decks" är tillåtna men får ej användas för att klara min. måtten. Hörnradier på kroppen får vara max. R6,4 mm. Motorspantet skall vara plant och kvadratisk med min. måtten 57,1 x 57.1 mm. Motorspantets hörn får avrundas till max R6.4mm.

Motorinstallation:

4. Motor och motorfastsättning skall vara fullt exponerad. Inga kåpor eller strömlinjeutfyllnad av motor och motor fastsättning är tillåtna. Motorfastsättning med bakplatta som ersätter motorns original baklock är inte tillåtet. Avrundning av motorfästets kanter får vara max R6.4 mm.

Landställ:

5. Modellen skall ha ett fast huvudställ med två hjul med min. diameter 57,1 mm, eller luftfyllda standardhjul med min. diameter 35 mm och min. bredd 15 mm mätt mitt på däcksidan och ha en spårvidd av minst 178 mm. Mätt parallellt med vingen. Hjulåpor och strömlinjeutfyllnader runt ställen är ej tillåtna. Trådställ med minst 3.18mm diameter är tillåtet eller plant ställ (tex. Duralställ) med max tjocklek 3.18mm Avrundning av kanter på plant landställ är tillåtet.

Vikt:

6. Modellen skall: Väga minst 1700 gram (Otankad) med eventuell barlast fast förankrad.

Motor/Propeller/Bränsle

7. Motorn skall vara en 6,6 cm³ (.40) i originalutförande med frontinsug, sidoutblås och ljuddämpare eller s.k. minipipa. Motorn skall ha en förgasare med trottell eller venturi med maximal insugsdiameter om 12,0 mm. Trotteln får låsas i öppet läge. Motoravstängningsfunktion som kan aktiveras på kommando via sändaren, utan ändring av flygläge, skall vara installerad och funktionell. Ljuddämpare eller minipipa skall vara av samma fabrikat som motorn. Maximal utblåsdiameter ur ljuddämpare/minipipa är 7,14 mm eller den area som det resulterar i vid annan geometri (40mm²). Minipipan får inte modifieras med undantag för montering av tryckmatningsnippel. Minipipans längd får vara maximalt 185 mm mätt från expansionscylinderns början till utblåsrörets slut. Inget byte av delar mellan olika motorfabrikat får ske. Egentillverkade motordelar får inte installeras.
8. Shimsning mellan topp och foder är tillåten. Interiör modifiering av motorn är ej tillåten. Vid förslitning skall originaldelar monteras. Kullager må komma från valfri leverantör.
9. Propeller som används, skall vara av trä eller av fabrikatet APC och ha en minimal diameter om 8 ¼ tum för APC eller 8 ½ tum för trä. Propellern får balanseras endast genom bearbetning av ett propellerblad. Avgradning av gjutskägg får dock ske runt hela propellern. Propellerns centrumhål får vidgas. Propellern skall finnas i svensk hobbyhandel.
10. Bränsle 80/20 metanol/ricinolja tillhandahålls av tävlingsarrangören och ingår i startavgiften. Alternativt får Masens PRO Synth 10 användas. PRO Synth 10 distribueras av SPI på tävlingsplatsen mot avgift för den tävlande.
11. Tryckmatning får endast ske med hjälp av avgasttryck.

Övrigt/Modell/Motorer

12. Det är inget krav med tävlingsnummer på modellen men man får ha de om man vill.
13. Modellen skall styras av 4 kanaler utöver frivillig ombordglöd.
14. Modellerna kontrolleras av tävlingsledningen.

7. Tävlingsanmälan

- 1.** Anmälan skall ske senast kl.21.00 måndagen före utsatt tävlingsdag om ej annat anges i inbjudan.
- 2.** Vid anmälan skall den tävlandes: Namn, tävlingsnummer, klubb, klubbens registreringsnummer hos SMFF, SWE-nr. och telefonnummer uppges. Startavgiften och avgift för eventuell tävlingslicens eller daglicens erläggs på plats, före briefing.

8. Övrigt

1. Vid ändringar av dessa regler ska ny revision (med nytt datum) av dessa regler utfärdas/publiceras. Ändring markeras med streck i marginalen.
2. Cuppoäng i F3R beräknas enligt följande tabell:

<u>Placering</u>	<u>Poäng</u>
1	50
2	45
3	40
4	37
5	34
6	31
7	28
8	25
9	22
10	19
11	16
12	13
13	12
14	11
15	10
16	9
17	8
18	7
19	6
20	5
21	4
22	3
23	2
24	1

3. Resultatet summeras under säsongen. Max poäng är 250 poäng. Vid fler tävlingar än 5st så räknas de 5st bästa resultaten. Minsta antalet tävlingar för att kunna räkna en Cup är 3st. Endast medlem i SPI får räkna poäng i cupen. Är man ej medlem så sätts 0 i resultatlistan. Betalningen till SPI skall vara inbetald innan tävlingen startar. När betalningen är gjord får man räkna resultaten från den tävlingen och dom resterande tävlingar den säsongen.