

REGLER FÖR Q-500 PYLON

1. Allmänt

1. Syftet med klassen är att få söndagsflygare, tävlingsflygare och mindre erfarna radioflygare att tävla under en trevlig och billig tävlingsform.
2. Tävlingsmomentet skall ej ta överhand över trivsel och säkerhet.
3. Klassen skall ej genomgå en ständig förändring mot högre farter och extremare modeller.
4. Klassen bör hållas på en rimlig nivå, både kostnadsmässigt och utrustningsmässigt.
5. De tävlandes skicklighet skall mätas på så lika villkor som möjligt. Skickligheten i flygningen skall avgöra vem som är bäst.
6. Dock bör klassen vara vidsynt för förändringar rent tekniskt.

2. Tävlade

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 ombudjas 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.
5. Nybörjare flyger tio varv men får försprång upp till ettans pylon då övriga fältet startar. När nybörjaren har vunnit sitt första heat, så är denne ej längre att betrakta som nybörjare och startar samtidigt som de övriga. Alla som föregående säsong eller tidigare tävlat i klassen betraktas ej som nybörjare.

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 klargörs 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. (Utom då nybörjare deltar se 2.5)
2. Vid startlinjen sker identifiering och radiokontroll av modellerna.
3. På huvuddomarens order, har man 90 sek. på sig att starta motorn och komma i startläge. Domaren höjer efter 75 sek. startflaggan, som fälls efter 90 sek. Om alla tävlande är klara tidigare, kan domaren efter klartecken från de tävlande höja flaggan och släppa iväg startfältet innan 90 sek har gått.
4. Tjuvstart medför diskvalificering och därmed 0 poäng i det aktuella heatet. Om tjuvstarten sker för att mekanikern skickar iväg modellen på startsignalen för nybörjare när denne skulle ha väntat på startsignalen för huvudklungan skall den tävlande flyga 1 extra varv.
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 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 ej 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 avbrytas 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 tävlingsledningens 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 5-plansheat	Poäng 4-plansheat	Poäng 3-plansheat
1	5	4	3
2	4	3	2
3	3	2	1
4	2	1	
5	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 4 bästa poängplockarna (5 plans heat) resp. 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 C-final 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 5 - 8 (5 plans), 4 - 6 (4 plans), 3 - 4 (3 plans).
- 27.** Till C-final går automatiskt placering 9 - 13 (5 plans), 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, 4 eller 5). Tävlande 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

1. Modellen skall överensstämma med NMPRA:s måttspecifikationer (Utgåva 1 Januari år 2000) enligt nedan. 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 "Filletts" 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 1800 gram (Otankad) med eventuell barlast fast förankrad.

Dispens:

7. Ges för modellerna "Ryggskott" och "Sonic 500" tillsvidare i dess originalskick. Med undantag för hjul som får användas enligt gällande regler (Min. diameter 57.1mm) (Vingtjocklek Ryggskott = Min. 27mm) Se bilaga 1 (Vingtjocklek Sonic = Min. 31.8mm)

Motorer

8. Motorn skall vara en 6,6 ccm (.40) i originalutförande med frontinsug, sidoutblås och ljuddämpare enligt motorlista. Inget byte av delar mellan olika motorfabrikat får ske. Egentillverkade motordelar får ej installeras.

9. Shimsning mellan topp och foder är tillåten.

10. Propeller som används, skall vara 10" x 6" och får balanseras endast genom bearbetning av ett propellerblad. Avgradning av gjutskägg får dock ske runt hela propellern. Propellern skall finnas i svensk hobbyhandel.

11. Bränslet som skall användas tillhandahålls av tävlingsarrangören och ingår i startavgiften. Bränslet skall vara 80/20 metanol/ricinolja.

12. Endast fasta tankar utan elastisk innerblåsa är tillåtna. Tryckmatning får endast ske med hjälp av avgastryck.

Övrigt/Modeller/Motorer

13. Det är inget krav med tävlingsnummer på modellen men man får ha de om man vill.

14. Modellen skall styras av 4 kanaler utöver frivillig ombordglöd.

15. Modellerna kontrolleras av tävlingsledningen.

16. Webrans ljuddämpare får pluggas så att den får en diameter av minst 6mm. (1997)

17. Alla motorer får schimsas mellan topplocket och fodret.

18. Ljuddämpare 1100-41RS får användas i Q500.

8. 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, frekvens, reservfrekvens, klubb, klubbens registreringsnummer hos SMFF, SWE-nr. och telefonnummer uppges. Om ordinarie frekvens ej kan användas, skall arrangören meddela detta till den tävlande senast 1 timme innan den tävlandes första start. Startavgiften och avgift för eventuell tävlingslicens eller daglicens erlägges på plats, före briefing.

9. Övrigt

1. Vid ändringar av dessa regler inkl bilagor och motorlista ska ny revision (med nytt datum) av dessa regler utfärdas/publiceras. Ändring markeras med streck i marginalen.

2. Cuppoäng i Q500 beräknas enligt följande tabell:

<u>Placering</u>	<u>Poäng</u>
1	15
2	14
3	13
4	12
5	11
6	10
7	9
8	8
9	7
10	6
11	5
12	4
13	3
14	2
15	1