

## Anhang 4A

### Klasse F2A - Leitfaden für Punkterichter

Im Wesentlichen ist F2A durch die wenigen Regeln einfach zu organisieren. Es ist aber wichtig, dass die Auslegung auf Mannschaften gleich bleibt. Aus diesem Grund wurde dieser Leitfaden für Punkterichter verfasst.

#### Regel 4.1.1 Merkmale der Geschwindigkeitsmodelle

Keine Erklärung erforderlich.

#### Regel 4.1.2 Merkmale der Geschwindigkeitsmodelle

- Beim Messen der Gesamtfläche soll der projizierte geometrische Umriss des Übergangs der Tragfläche und des Höhenleitwerks zum Rumpf berücksichtigt werden.
- Die Modelle müssen auf das Vorhandensein einer Abstellvorrichtung überprüft werden.
- Die Abstellvorrichtung muss beim Prüfen der Steuerleinen vor jedem Versuch auf mechanische Funktion geprüft werden.
- Zum Prüfen der Funktion der Abstellvorrichtung
  - 1) muss bei Verwendung einer Weichplastik-Tankflasche, der Kraftstofffluss vom Tank zum Motor erkennbar sein.
  - 2) muss beim Betätigen der Abstellvorrichtung ein Widerstand im Kraftstofffluss vom Kraftstofftank zum Motor bemerkbar sein.
- Die Kraftstoffflasche soll etwa 100cm<sup>3</sup> Inhalt haben und muss mit einem Kraftstofffilter ausgerüstet sein.

#### Regel 4.1.3 Kraftstoff

- Es wird darauf hingewiesen, dass als Schmiermittel nur Rizinusöl zugelassen ist.
- Es sind keine Additive zugelassen, so dass nur Rizinusöl erster Pressung verwendet werden darf.
- Handelsmarken, wie „Castrol-M™“, die Additive enthalten können, dürfen nicht verwendet werden.
- Dies ist wesentlich, um weltweit eine Standardisierung der Kraftstoffe zu gewährleisten.
- Das Kraftstoffmischungsverhältnis wird nach Volumen gemessen und es muss gründlich gemischt werden.
- Das Kraftstoffgemisch soll auf das Methanol-Öl-Verhältnis geprüft werden, indem man spezifisches Gewicht mit einem kalibrierten Aräometer prüft.
- Die Kraftstoffmischung muss von der FAI-Jury geprüft werden.

#### Regel 4.1.4 Durchmesser der Steuerleinen

- Diese Regel sollte keinerlei Schwierigkeiten bereiten, aber beschichteter Draht ist nach Regel 4.1.7 nicht zugelassen. Die Regel besagt: „An den Steuerleinen darf keinerlei Beschichtung vorhanden sein.“
- Ein Mikrometer, das bis zu einem Mikron messen kann, muss zur Verfügung stehen und vom Veranstalter benutzt werden, um die Steuerleinen zu messen.

#### Regel 4.1.5 Länge der Flugstrecke

- Die vom Flugmodell zurückgelegte gemessene Strecke muss wenigstens einen (1) Kilometer lang sein.
- Der Radius des Flugkreises muss 17,69 Meter betragen (9 Runden = 1 km)

#### Regel 4.1.6 Leinenprobe

- Die Zugbelastung muss am Griffstück des Steuergriffs erfolgen, nicht am waagrechten Zapfen.
- Der Zugbelastungstest am Sicherheitsriemen dient zur Überprüfung der Festigkeit des Sicherheitsriemens und dessen Befestigung am Griff. Er dient nicht zur Überprüfung der Festigkeit des Steuerungssystems.

#### Regel 4.1.7 Steuergriff und Gabelmast

Diese Regel besagt: „Die waagrechte Achse (Zapfen des Griffs) muss während des offiziellen Fluges in ständiger Berührung mit dem Gabelmast sein.“

- Diese Aussage bedeutet nicht, dass die waagrechte Achse hinter der Gabel und oberhalb des „V“ sein muss, wie es in der Skizze dargestellt ist.
- Das wichtige Element ist, dass die waagrechte Achse während des ganzen Fluges in Kontakt mit der Gabel bleibt.
- Die waagrechte Achse darf unter oder über dem „V“ sein. Ein Ende des Zapfens darf vor der Gabel sein.
- Jede andere Position als die in der Skizze gezeigte macht es für den Piloten schwieriger und deshalb wird er danach streben, diese Position zu erreichen.
- Das „V“ ist nur vorhanden, um dem Piloten zu helfen, die gewünschte Position einzunehmen. Aus keiner anderen Position ist ein Geschwindigkeitsvorteil zu erreichen. Der Pilot kann den Mast nicht sehen und es kann verheerende Folgen haben, wenn er versucht, die Position durch Hinsehen zu prüfen.
- Die Zeichnung zu dieser Regel gibt das Maß zwischen den Begrenzungsscheiben der waagrechten Achse mit wenigstens 60 mm an.
- Das Höchstmaß beträgt 79 mm, denn die waagrechte Achse muss in die Gabel des Mastes passen.

#### Regel 4.1.8 Begriffsbestimmung des Versuchs

- Der Wettbewerbsteilnehmer hat drei (3) Minuten Zeit vor dem Startsignal, um zu starten und den Fesselfluggriff in den Mast einzulegen.
- Dann beginnt die Zeitnahme. Folglich kann die Zeitnahme für den offiziellen Flug mehr als drei (3) Minuten nach dem Startsignal beginnen und enden.

#### Regel 4.1.9 Anzahl der Versuche

Wettbewerbsteilnehmer dürfen ihren zweiten Versuch nicht beginnen, ohne zuerst zur Leinenprüfung zurückzukehren, um den Regel 4.1.3 und 4.1.6 zu entsprechen.

### Auslosung der Reihenfolge der Flüge

- Es wird empfohlen, die Auslosung so durchzuführen, dass die Teilnehmer im Abstand von fünf Minuten fliegen.
- Diese Auslosung soll so erfolgen, dass Teilnehmer aus ein und derselben Nation nicht innerhalb von fünfzehn Minuten nacheinander fliegen müssen.
- Nach der Auslosung wird in drei gleiche Gruppen, A, B und C.
- Im ersten Durchgang fliegt die Gruppe A zuerst, gefolgt von Gruppe B und dann C.
- Im zweiten Durchgang fliegt die Gruppe B zuerst, gefolgt von Gruppe C und dann A.
- Im dritten Durchgang fliegt die Gruppe C zuerst, gefolgt von Gruppe A und dann B.
- Zum Ende jeder Stunde Flugzeit soll eine zehn-minütige Pause eingelegt werden.
- Flugwiederholungen finden am Ende jedes Durchgangs statt.

### Regel 4.1.10 Begriffsbestimmung des offiziellen Fluges

Am Ende der Zeitnahme des Fluges wird von einem der Zeitnehmer dem Piloten ein akustisches Zeichen gegeben.

### Regel 4.1.11 Anzahl der Flüge

Keine Klärung erforderlich.

### Regel 4.1.12 Anzahl der Helfer

- Es ist sorgfältig darauf zu achten, dass diese Regel eingehalten wird.
- Nur Mannschaftsmitgliedern und Mannschaftsführern ist es gestattet, Motoren anzulassen und einzustellen.
- Bei einer vollständigen Mannschaft sind zwei Helfer die weiteren Mannschaftsmitglieder.
- Bei einer nicht vollständigen Mannschaft dürfen nur Begleiter oder Wettbewerbsteilnehmer anderer Fesselflugdisziplinen registriert werden, um als Helfer tätig zu werden; sie dürfen aber keine Motoren anlassen oder einstellen.
- Sie dürfen nur Helfer einer Mannschaft sein.
- Wettbewerbsteilnehmer dürfen keine Helfer von Wettbewerbsteilnehmer anderer Nationen sein.
- Es ist fast unmöglich, die Einhaltung des zweiten Satzes dieser Regel zu erzwingen, der besagt: „Ein Pilot darf seinen eigenen Motor einstellen und höchstens noch einen anderen als Helfer.“

### Regel 4.1.13 Beginn der Zeitnahme

- Der Chefzeitnehmer soll feststellen, wenn der Pilot seinen Steuergriff in den Mast eingelegt hat – NICHT aber der Punktrichter, der das Verhalten des Piloten überwacht.
- Der Chefzeitnehmer muss rufen, wenn der Pilot seinen Steuergriff in den Mast eingelegt hat.

- Er ruft „two“ („zwei“), wenn das Modell, nachdem der Pilot seinen Steuergriff in den Mast eingelegt hat, zum ersten Mal die Höhenmarkierung passiert. Und er ruft dann „two“ („zwei“), wenn das Modell das nächste Mal die Höhenmarkierung passiert und er ruft „one“ („eins“), wenn das Modell erneut die Höhenmarkierung passiert.
- Die Zeitnehmer beginnen mit der Zeitmessung, wenn das Modell die Höhenmarkierung das nächste Mal passiert.
- Die Zeitnehmer sollten vorzugsweise hintereinander stehen und nicht nebeneinander.
- Der den Piloten beobachtende Punkterichter muss rufen, wenn der Pilot den Steuergriff vom Gabelmast nimmt.
- Zeitnehmer und Flugkreis-Punkterichter müssen das offizielle Training nutzen, um sich in den ihnen zugeteilten individuellen und gemeinsamen Aufgaben zu üben.

#### Regel 4.1.14 Flughöhe

- Für diese Aufgabe sind zwei Punkterichter vorzusehen, einer für jede Höhenmarkierung
- Sie müssen sich in Augenhöhe zu der jeweiligen Höhenmarkierung befinden.
- Die Flughöhenbeschränkung gilt nur während des gemessenen Fluges.

#### Regel 4.1.15 Ungültigkeitserklärung eines Fluges

Keine Klärung erforderlich.

#### Regel 4.1.16 Anzahl der Zeitnehmer und Sportzeugen

Keine Klärung erforderlich.

#### Regel 4.1.17 Wertung

Keine Klärung erforderlich

#### Training

- Das offizielle Training wird wie bisher ausgelost, wobei jeder Teilnehmer einen Zeitraum von zehn (10) Minuten erhält.
- Der Flugkreis soll während des Durchgangs nicht für Trainingsflüge zur Verfügung stehen (die Erlaubnis zum Training z.B. in der Mittagspause kann den Teilnehmern Vorteile bringen, die zum Fliegen nach der Mittagspause ausgelost worden sind).
- Training an freien Tagen und nach den Durchgängen soll nicht ausgelost werden.
- Teilnehmer an Geschwindigkeitswettbewerben haben gelernt, die Nutzung des Flugkreises nacheinander selbst zu organisieren. Dieses Verfahren gestattet viele Trainingsflüge mehr in einer Stunde als bei einer Auslosung. Alle Teilnehmer haben dann die Möglichkeit, einen Testflug zu machen, wegzugehen um Einstellungen vorzunehmen, über das Erforderliche nachzudenken und zu einem weiteren Testflug zurückzukommen.