

4.3 F2C - FESSELFLUG-MANNSCHAFTSRENNEN

4.3.1 Begriffsbestimmungen der Mannschaftsrennen

- a) Mannschaftsrennen ist ein Wettbewerb, bei dem auf Vorläufe Zwischenläufe und ein Endlauf folgen. Es nehmen drei (3) Modelle gleichzeitig teil. Sie fliegen in demselben Kreis und jedes wird von einer Mannschaft gemeldet, die aus einem Piloten und einem Mechaniker besteht. In besonderen Fällen darf ein Rennen mit nur zwei (2) Mannschaften ausgetragen werden.
- b) Kein Mitglied einer Mannschaft darf Mitglied einer anderen Mannschaft sein.
- c) Ein Rennen geht über eine festgelegte Anzahl von Runden, die der zurückzulegenden Entfernung entspricht, mit mindestens einer Landung zum Tanken. Die Zeit, die jedes Modell benötigt, um diese Entfernung nach dem Startzeichen zurückzulegen, wird aufgeschrieben. Die Mannschaftswertung erfolgt gemäß Regel 4.3.10.
- d) Die Vorläufe und Zwischenläufe gehen über 100 Runden, entsprechend 10 Kilometer. Der Endlauf geht über 200 Runden, entsprechend 20 Kilometer.
- e) Während des Rennens halten sich die Piloten in der Mitte des Flugkreises auf. Ihre einzige Tätigkeit ist das Steuern des Flugmodells. Die Mechaniker befinden sich außerhalb des Flugkreises, wie in Regel 4.3.2 beschrieben. Ihre Aufgabe ist das Anwerfen und Einstellen des Motors und das Tanken, wenn sich das Modell am Boden befindet und, ganz allgemein, alles zu veranlassen, damit das Modell am Rennen teilnehmen kann. Der Motor darf nur durch Drehen der Luftschraube von Hand angeworfen werden.
- f) Während des Rennens müssen die Mechaniker Sicherheitshelme mit Kinnriemen tragen, die stark genug sind, den Aufprall eines fliegenden Mannschafts-Rennmodells auszuhalten.

4.3.2 Mannschaftsrennen-Platz

Ein Platz für Mannschaftsrennen muss aus zwei (2) konzentrischen Kreisen bestehen, die auf dem Boden aufgezeichnet sind:

- a) Der Kreis für die Mechaniker: Radius 19,6 Meter. Dieser heißt Flugkreis und ist in sechs gleiche Kreisausschnitte zu 60° eingeteilt. In jedem Kreisausschnitt wird ein Anlass- und Betankungsplatz von einem (1) Meter Länge an der Außenseite des Flugkreises gekennzeichnet. Er heißt Wartungsplatz.
- b) Der Kreis für die Piloten: Radius drei (3) Meter. Dieser heißt Innenkreis. Der Mittelpunkt des Innenkreises ist durch einen weißen Fleck von wenigstens 0,3 Meter Durchmesser zu kennzeichnen.

4.3.3 Begriffsbestimmung des Mannschaftsrennmodells

Flugmodelle, die von einem Kolbenmotor(en) angetrieben werden und deren Auftrieb durch die Einwirkung aerodynamischer Kräfte auf Flächen erzeugt

wird, die im Flug (außer Steuerflächen) unbeweglich sein müssen. Das Modell muss vom Typ "Vorbildähnliche Flugzeugmodelle" und seine Umrisse denen wirklicher Flugzeuge ähnlich sein.

4.3.4 Merkmale des Mannschaftsrennmodells

- a) Höchster Hubraum des (der) Motors (Motoren): $2,5 \text{ cm}^3$

Die größte zulässige Auspufföffnung beträgt 60 mm^2 am projizierten Auslass an der Zylinderführung oder am Auslass des Kurbelgehäuses. Wird ein Schalldämpfer benutzt, dann werden die Maße am Auslass des Schalldämpfers gemessen. Bei Motoren mit Auspuff seitlich oder vorn, darf die Kolbenoberfläche an der Auspufföffnung von außen am Modellflugzeug nicht sichtbar sein.

- b) Geringste projizierte Gesamtfläche: 12 dm^2
- c) Höchstes Gesamtgewicht: 700 g
- d) Geringste Abmessungen des Rumpfes im Bereich des Piloten: Höhe 100 mm ; Breite 50 mm ; Querschnitt 39 cm^2 (Tragflächenübergänge dürfen nicht in den Rumpffquerschnitt eingerechnet werden).
- e) Das Modell muss mit einem vorbildgetreuen Pilotenkopf ausgestattet sein. Mindestmaße: Höhe 20 mm ; Länge 14 mm ; Breite 14 mm .
- f) Mindestdurchmesser des (der) Rades (Räder): 25 mm . Metallräder sind nicht gestattet.
- g) Höchstzulässige Kraftstoffmenge: 7 cm^3 . Es ist nur ein (1) Tank gestattet. Der Kraftstofftank muss Kraftstoff und Öl für die Schmierung enthalten.
- h) Das Modell muss in Richtung entgegen dem Uhrzeigersinn fliegen.
- i) Der (Die) Motor(en) müssen völlig verkleidet sein, einschließlich Zylinderkopf und Vergasergehäuse (außer Öffnung für den Einlass). Die Verkleidung oder außen angebrachte zusätzliche Motorenteile dürfen sichtbar sein, wenn sie der natürlichen Rumpfform entsprechen und der vorbildähnlichen Erscheinung des Modells nicht abträglich sind. Es dürfen nur solche Teile aus dem Rumpf hervortreten, die beim Anlassen und Einstellen des Motors zugänglich sein müssen, wie Gemischeinstellung, Kerzen, Kompressionsknebel, Düsenadeln, Tankeinfüllstutzen usw. Ein verwendeter Schalldämpfer darf außerhalb des Rumpfes angebracht sein.
- j) Für den einwandfreien Betrieb des (der) Motors (Motoren) erforderliche Öffnungen für Ein- und Auslass der Luft, Abgase usw. dürfen vorhanden sein.
- k) Zur Unterbringung des vorbildgetreuen Pilotenkopfes, der vollständig und deutlich sichtbar sein muss, muss ein Flugzeugführersitz oder eine Kabine mit durchsichtiger Windschutzscheibe vorhanden sein, die unmittelbare Sicht nach vorn gestattet.
- l) Das Fahrwerk muss so angeordnet sein, dass normaler Start und Landung möglich sind. Es darf während des Fluges einziehbar sein, muss aber vor der Landung ausgefahren werden.

- m) Das Modell muss sich während des gesamten Rennens in einem einwandfreien Zustand gemäß Regel 4.3.4 a) bis n) befinden, anderenfalls wird es ausgeschlossen.
- n) Kraftstofftank, -schlauch und alle dazugehörigen Einfüllventile oder Absperrvorrichtungen müssen zugänglich sein damit man sie genau vermessen kann, um ihr Gesamtaufnahmevermögen als eine Einheit zu überprüfen. Wenn der Veranstalter das System als nicht zugänglich oder nicht genau messbar ansieht, wird die Mannschaft ausgeschlossen.
- o) Das Modell muss mit einer wirksamen Motor-Abstellvorrichtung ausgerüstet sein, die dem Piloten gestattet, den Motorlauf zu beenden, bevor der Tank vollständig leer ist.
- p) Regel B.3.1 der Sektion 4b gilt nicht für die Klasse F2C.

4.3.5 Steuerung - Technische Beschreibung

- a) Leinenlänge: Der Radius des Flugkreises beträgt 15,92 Meter. Er wird von der Achse des Steuergriffs bis zur Luftschraubenachse bei einem einmotorigen Modell und bis zur Symmetrieachse bei einem mehrmotorigen Modell gemessen.
- b) Steuersystem: Es müssen zwei Steuerleinen benutzt werden. Sind sie aus einfachem Stahldraht, dann müssen sie einen Mindestdurchmesser von 0,30 mm haben mit einer zulässigen Minustoleranz von 0,011 mm. Handelt es sich um Drahtlitzen, dann müssen wenigstens drei Einzeldrähte vorhanden sein und alle Einzeldrähte müssen den gleichen Durchmesser haben. Die Litze muss 0,34 mm Mindestdurchmesser haben, ohne Minustoleranz. In allen Fällen werden die Steuerleinen mit einem geeigneten Messgerät gemessen, dessen Messflächen mindestens 5mm und höchstens 8mm Durchmesser haben. Vor jedem Rennen muss eine Zugbelastungsprobe an den zusammengebauten Steuerleinen und dem Modell vorgenommen werden, die der 30-fachen Gewichtskraft des Modells im flugfähigen Zustand entspricht, bis zu maximal 140 N Zug. Der Steuergriff muss so gebaut sein, dass der Abstand zwischen der Achse des Griffs und den Punkten, an denen die beiden Steuerleinen beweglich angebracht sind, 40 mm nicht überschreitet.

Absichtliches Verdrehen und/oder miteinander Verbinden der beiden Leinen zwischen dem Punkt, an dem sie aus dem Modell austreten und einem Punkt 300 mm vom Griff entfernt, ist nicht gestattet. Die Verwendung von flexiblen Distanzstücken, am Tragflügel-Randbogen angebracht und höchstens zwei (2) cm lang, ist gestattet.

- c) Kraftstofftanks: Das Aufnahmevermögen des Kraftstofftanks wird genau durch Sichtprüfung der Kraftstoffmenge kontrolliert, die in den Tank und in die Kraftstoffschläuche eingefüllt wird. Die Kontrolle muss vor dem Wettbewerb durchgeführt werden; sie kann, zusätzlich zu einer Prüfung nach dem Endlauf, nach jedem Rennen wiederholt werden.

4.3.6 Durchführung des Rennens

- a) Nach der Auslosung der Startreihenfolge werden drei (3), (in Ausnahmefällen nur zwei (2)) gegeneinander antretende Mannschaften zum

Wettbewerb aufgerufen. Vorrundenrennen mit weniger als 3 Mannschaften werden an das Ende der Startreihenfolge gestellt, um durch Teilnahme einer Mannschaft, der ein Versuch gestattet wurde, ein Rennen mit drei Mannschaften zu ermöglichen.

- b) Die Auslosung wird möglichst so durchgeführt, dass nur eine Mannschaft irgendeiner Nation an einem Vorlauf oder Zwischenlauf teilnimmt.
- c) Wenn es nicht möglich ist, eine Flugwiederholung für eine Mannschaft durchzuführen, der ein Versuch gestattet worden ist, dann sucht das F2C-Schiedsgericht Freiwillige (im Fall von Welt- und Kontinentalen Meisterschaften aus unterschiedlichen Ländern), um im Vorrundenrennen mitzufiegen. Das F2C-Schiedsgericht führt unter den Freiwilligen und der Mannschaft mit dem Versuch eine entsprechende Auslosung durch. Wenn es keine Freiwilligen gibt, dann darf die Mannschaft allein fliegen, damit die Flugwiederholung der Vorrunde in gleichen Durchgang stattfindet.
- d) Den Mannschaften kann gestattet werden, die Motoren unmittelbar vor Betreten des Flugkreises laufen zu lassen. Das geschieht unter Aufsicht des Veranstalters, damit der Motorlauf nicht den Start eines Rennens stört. Mechaniker dürfen nicht mit laufendem Motor gehen.
- e) Ein Wartungsplatz [4.3.2. a)] wird von jedem der teilnehmenden Modelle belegt. Das Modell der Mannschaft, die bei der Auslosung als erste benannt wurde, kann den Wartungsplatz frei wählen. Die restlichen Mannschaften belegen die verbliebenen Wartungsplätze in der Reihenfolge der Auslosung nach ihrer Wahl. Ein gewählter Wartungsplatz gilt bis zum Ende des Rennens als belegt.

Im Endlauf erfolgt die Vergabe der Wartungsplätze nach den in den Zwischenläufen erfliegenen Ergebnissen. Die Mannschaft mit der schnellsten Zeit wählt zuerst, dann die zweitschnellste usw. Bei Zeitgleichheit entscheidet die zweitbeste Zeit der Mannschaft in den Zwischenläufen die Rangfolge der Wahl.

- f) Nach dem Betreten des Flugkreises ist es verboten, einen Motor anzulassen, bevor vom Startstellenleiter nicht das erste Signal gegeben wurde, es sei denn dieser hat es erlaubt.

4.3.7 Das Rennen vom Start bis zur Landung

- a) Drei (3) Zeitnehmer werden jeder Mannschaft zugeteilt. Sie stehen außerhalb des Flugkreises in der Nähe des Wartungsplatzes der Mannschaft, die sie beobachten müssen. Sie nehmen die Zeit und zählen die Runden für die ihnen zugeteilte Mannschaft.
- b) Ein erstes Signal vom Startstellenleiter eröffnet die Warmlaufperiode von 90 Sekunden, in der die Mechaniker den (die) Motor(en) laufen lassen können. Ein zweites Signal (optisch und akustisch) zeigt das Ende der Warmlaufperiode an und fordert die Mechaniker auf, den Motorenlauf zu stoppen.
- c) Eine Zeitspanne von 30 Sekunden erlaubt letzte Vorbereitungen (Füllen der Tanks), bevor der Startstellenleiter die letzten fünf (5) Sekunden laut abzählt.

- d) Der Startstellenleiter gibt das Startzeichen durch ein optisches Zeichen (Flagge) und ein akustisches Zeichen. Die Mechaniker müssen die letzten drei (3) Sekunden des Countdowns und beim Startzeichen aufrecht dicht bei ihrem Modell stehen und die Piloten am Rande des Innenkreises kauern, mit ihren Steuergriffen und Leinen über dem Boden, wie es das F2C-Schiedsgericht vorschreibt. Das Startzeichen muss kurz und deutlich gegeben werden, damit eine genaue Zeitnahme möglich ist.
- e) Die Modelle müssen in normaler Höhe zwischen zwei (2) und drei (3) Metern fliegen, ausgenommen beim Überholen, beim Start und bei der Landung.
- f) Die Piloten müssen ihre Steuerhand auf einer Ebene mit dem Modell halten. Diese Ebene steht senkrecht auf einer Linie, die an den Schultern des Piloten vorbei, durch die Mittellinie des Körpers führt. Sie müssen ihre Steuerhand außerdem auf einer gedachten Senkrechten zwischen ihrer Brustmitte und der Stirn halten, mit Ausnahme von drei (3) Runden beim Überholen, beim Start und bei der Landung.
- g) Überholen muss durch Überfliegen erfolgen. In keinem Fall darf das Modell beim Überholen höher als sechs (6) Meter fliegen. Der überholte Pilot darf unter keinen Umständen irgend etwas unternehmen, um den überholenden Wettbewerbsteilnehmer zu behindern und muss dem überholenden Pilot Platz machen, wenn der Überholvorgang beendet ist.
- h) Das Modell darf höchstens zwei (2) Runden mit stehendem Motor fliegen.
- i) Landungen erfolgen innerhalb des Flugkreises.
- j) Das Modell muss den Boden berühren und der Motor stehen, bevor der Mechaniker es anfassen darf.
- k) Hat der Mechaniker das Modell ergriffen, muss er sofort zu dem Wartungsplatz gehen, der der Stelle am nächsten liegt, an der das Modell zum Stillstand kam. Ein Wartungsplatz ist besetzt, wenn ein Mechaniker an einem solchen Platz steht, auch wenn das Modell seiner Mannschaft noch in der Luft ist.
- l) Wenn der Mechaniker das Modell ergriffen hat, aber nur in diesem Fall, darf der Pilot einen Fuß außerhalb des Innenkreises setzen.
- m) Während der Betankung und dem Wiederanlassen des Motors und bis zum Zeitpunkt der Freigabe des Modells, muss der Mechaniker das Modell an wenigstens einem Punkt in Berührung mit dem Boden halten, wobei sich die Mittellinie des Modells außerhalb des Flugkreises befindet. Während dieser Zeit muss der Pilot innerhalb des Innenkreises niederkauern oder sitzen. Bis das Modell wieder startet muss er den Griff und die Steuerleinen so dicht über dem Boden halten, wie es das F2C-Schiedsgericht vorschreibt.
- n) Das Rennen ist beendet, wenn die für die geforderte Strecke notwendige Rundenzahl von allen beteiligten Modellen zurückgelegt worden ist oder wenn die offizielle Zeitgrenze erreicht wurde, die für die Vorläufe und Zwischenläufe auf 10 Minuten und für die Endläufe auf 15 Minuten festgelegt ist.

- o) Hat das Modell das Rennen beendet, oder kann es nach einem Bodenaufenthalt nicht weiterfliegen, so muss sich der Pilot außerhalb des Innenkreises setzen oder niederkauern, solange noch andere Wettbewerbsteilnehmer im Rennen sind, es sei denn der Startstellenleiter gestattet ihm, den Kreis eher zu verlassen.

4.3.8 Begriffsbestimmung des offiziellen Fluges

Ein offizieller Flug wird für jeden Teilnehmer in einem Rennen registriert, wenn kein Versuch gewährt wird.

Versuche werden folgendermaßen gewährt:

- a) Jeder Mannschaft in einem Vorlauf oder Zwischenlauf, die durch einen Zusammenstoß oder eine Behinderung, für den oder die sie nicht verantwortlich war, gestört wurde, wird ein Versuch gewährt.
- b) In einem Endlauf, der durch Behinderung oder Zusammenstoß unterbrochen worden ist, bevor irgendein Teilnehmer 100 Runden beendet hat, wird abgebrochen und allen Teilnehmern, außer denen, die beim Abbruch des Rennens disqualifiziert waren, wird ein Versuch gewährt.
- c) Falls nur eine Mannschaft im Rennen verbleibt und allein fliegt, bevor 50 Runden eines Vorlaufs oder eines Zwischenlaufs von einer Mannschaft beendet worden sind, wird das Rennen für ungültig erklärt und gilt für die verbliebene Mannschaft als Versuch. Eine Mannschaft, der ein Versuch zugestanden worden ist, darf an einem anderen Rennen teilnehmen.

4.3.9 Verwarnung - Ausschluss

Bei jeder Verwarnung muss der Chef-Schiedsrichter den betroffenen Mannschaftsführer verständigen, damit er seinerseits den Grund für die Verwarnung dem Mechaniker mitteilen kann. Bei schweren Regelverstößen darf das F2C-Schiedsgericht die Mannschaft vom Rennen ausschließen.

EINE MANNSCHAFT MUSS VERWARNT WERDEN:

- a) Wenn ein Pilot durch sein Verhalten im Kreis einen anderen Piloten stört oder behindert oder durch das Flugverhalten seines Modells ein anderes Modell an einem normalen Flug oder einer Landung hindert.
- b) Wenn ein Pilot, statt um den Mittelpunkt herumzugehen, stehen bleibt oder rückwärts geht oder ständig den Mittelpunkt des Kreises zwischen sich und das Modell legt.
- c) Wenn der Flugstil des Piloten nicht Regel 4.3.7 f) entspricht.
- d) Wenn ein Pilot physische Kraft anwendet, um die Geschwindigkeit seines Modells während des offiziellen Fluges zu erhöhen.
- e) Wenn die in den Regeln festgelegte Flughöhe überschritten wird.
- f) Wenn während des Starts zum Rennen oder während der Tankaufenthalte der Steuergriff, die Steuerleinen und das Modell nicht so dicht über dem Boden gehalten werden, wie es das F2CSchiedsgericht vorschreiben, und/oder die Mittellinie des Modells sich innerhalb des Flugkreises befindet.

- g) Wenn ein Mechaniker sein Modell außerhalb des gekennzeichneten Wartungsplatzes versorgt.
- h) Wenn ein Pilot einem überholenden Piloten keinen Platz macht, nachdem der Überholvorgang beendet ist.
- i) Wegen jedes anderen offenkundigen Verstoßes gegen die Regeln.

**EINE MANNSCHAFT MUSS VOM RENNEN AUSGESCHLOSSEN
WERDEN:**

- j) Wenn der Pilot den Innenkreis verlässt, bevor der Mechaniker das landende Modell ergriffen hat und/oder der Pilot sich nicht gemäß 4.3.7 i) und m) verhält.
- k) Wenn der Mechaniker mit beiden Füßen den Flugkreis betritt.
- l) Wenn der Mechaniker sein Modell durch irgendein Hilfsmittel zu sich hinstreift.
- m) Wenn Überholen durch Unterfliegen des langsameren Modells erfolgt.
- n) Wenn der Pilot, dessen Modell überholt wird, irgendwelche Handlungen unternimmt um den überholenden Piloten zu behindern.
- o) Wenn ein Mitglied der Mannschaft oder das Modell einen Zusammenstoß verursacht.
- p) Wenn Teile abfallen oder wenn das Modell sich nicht in einem Zustand gemäß Regel 4.3.4 a) bis l) befindet.
- q) Wenn das Modell mit stehendem Motor mehr als zwei (2) Runden fliegt.
- r) Wenn das Modell mit laufendem Motor oder vor dem Aufsetzen auf den Boden mit stehendem Motor ergriffen wird.
- s) Wenn, nachdem ihre Modelle geprüft worden sind, eine Mannschaft im Wettbewerb Einzelteile oder Bauteile verwendet, die nicht überprüft worden sind; wenn die Mannschaft ihr(e) Modell(e) durch Veränderung der in den Regeln vorgeschriebenen Merkmale abwandelt, so kann dies zur Anwendung der in der Allgemein Sektion des Sporting Code angegebenen Strafen führen.
- t) Wenn ein Mechaniker sich nicht gemäß Regel 4.3.7 k) und l) verhält.
- u) Wenn die Mannschaft im Rennen drei (3) Verstöße begangen hat, die zu Verwarnungen führten.

4.3.10 Teilnahmeberechtigung und Wertung von Mannschaften

- a) Jede am Wettbewerb teilnehmende Mannschaft muss wenigstens an einem Vorlauf teilnehmen, um sich für die Zwischenläufe zu qualifizieren. Bei Welt- und Kontinentalen Meisterschaften werden drei (3) Vorläufe geflogen. Andere Wettbewerbe werden mit zwei Vorläufen durchgeführt oder auf Entscheidung des Veranstalters ebenfalls mit drei.
- b) Die Anzahl der Mannschaften, die sich für die Halbfinal-Läufe qualifizieren, hängt von der Gesamtzahl der am Wettbewerb teilnehmenden Mannschaften ab. Jede qualifizierte Mannschaft darf an zwei Halbfinal-Läufen

teilnehmen.

Anzahl der Mannschaften	Zahl der Halbfinalisten
2 bis und einschließlich 9	0
10 bis und einschließlich 16	6
17 bis und einschließlich 39	9
40 oder mehr	12

Die sechs, neun oder zwölf Mannschaften mit den 6.-, 9.- oder 12.-besten Zeiten aus den beiden Vorläufen sind für das Halbfinale qualifiziert. Gibt es keine Halbfinalisten, dann dürfen alle Mannschaften drei Qualifikationsläufe fliegen.

- c) Zwischen Mannschaften besteht Gleichstand, wenn ihre besten Zeiten in irgendeinem Ausscheidungsrennen gleich sind und auch ihre zweitbesten (und so weiter, im Falle von drei (3) Flügen). Besteht zwischen Mannschaften immer noch ein Gleichstand, wird ein neues (werden neue) Ausscheidungsrennen zwischen diesen Mannschaften durchgeführt, bis sich eine ausreichende Anzahl von Mannschaften qualifiziert haben. In diesem Fall wird die Startreihenfolge durch Einzelauslosung ermittelt.
- d) Dieses System zur Beseitigung von Gleichständen ist nur dann zwingend durchzuführen, wenn mehr als die Anzahl der Halbfinalisten (Sechs (6), Neun (9) oder 12, je nach Gesamtzahl von Mannschaften, die am Wettbewerb teilnehmen) sich für das Halbfinale qualifizieren.
- e) Die drei (3) Mannschaften mit den drei (3) besten Zeiten in den Halbfinalrennen sind für die Endrunde qualifiziert.

Alle Halbfinalrennen finden mit drei (3) Mannschaften statt. Ist dies durch Verzicht oder Flugwiederholung nicht möglich, dann wird die Zahl erreicht, indem auf die Mannschaft auf den 10. Platz (siebter (7.) oder 13. Platz bei sechs (6) oder 12 Halbfinal-Mannschaften) und so weiter, wie erforderlich, zurückgegriffen wird. Diesen beiden Mannschaften wird kein Versuch gewährt, sondern jede(r) gültige Flug (Flüge) werden für die Qualifikation zu den Endrunden berücksichtigt.

- f) Bei Gleichstand unter den Zwischenlauf-Teilnehmern während der Zwischenläufe, werden die Bestimmungen b), c) und d) angewandt, basierend auf den Ergebnissen der Halbfinal-Läufe, werden die Zahlen Sechs (6), Neun (9) oder 12 auf Drei (3) reduziert.

Die Mannschaften des Wettbewerbs, die am Endlauf teilgenommen haben, werden an die Spitze der Ergebnisliste gesetzt. Dabei zählen nur die Flugzeiten im abschließenden Rennen, nachdem Tankkapazität und die allgemeinen Merkmale des Modells überprüft worden sind.

Die Mannschaften des Wettbewerbs, die an den Halbfinal-Läufen teilgenommen haben, folgen anschließend in der Reihenfolge der erreichten Plätze. Dabei werden nur die in den Halbfinal-Läufen erreichten Flugzeiten berücksichtigt. Alle Mannschaften, die nicht an den Halbfinal-Läufen teilnehmen, werden gemäß ihrer besten Zeit in irgendeinem Ausscheidungsrennen aufgelistet. Eine Mannschaft, die bei irgendeinem Rennen ausgefallen ist oder die offizielle

Zeitgrenze überschritten hat, aber nicht disqualifiziert worden ist, wird gemäß der Zahl der vollständig geflogenen Runden eingereiht.

- g) Werden in der Endrunde mehr als eine Mannschaft disqualifiziert, dann werden sie nach der Anzahl der vollständig geflogenen Runden klassifiziert. Eine ausgeschlossene Mannschaft steht stets hinter einer Mannschaft, die ohne Ausschluss zurückgezogen hat.

Beachte: Die Entscheidung des F2C-Schiedsgerichts muss den Rundenzählern mitgeteilt werden, um die Anzahl der „legalen“ Runden festzustellen.

- h) Eine besondere Endrunde für Junioren wird geflogen, wenn wenigstens drei (3) Junioren-Mannschaften nach den Vorläufen eine gültige Zeit erreicht haben. Das Ergebnis dieser Junioren-Endrunde wird nur für die besondere Rangliste der Junioren herangezogen. Es hat keinen Einfluss auf die allgemeine Rangliste.

4.3.11 Internationale Mannschaftswertung

Die internationale Mannschaftswertung erfolgt durch Addition der numerischen Platzziffern, die jede einzelne Mannschaft erreicht hat. Die Mannschaft mit der niedrigsten Summe kommt auf den ersten Platz, usw. Dabei stehen vollständige Drei-Team-Mannschaften vor Zwei-Team-Mannschaften, die wiederum vor Ein-Team-Mannschaften kommen.

4.3.12 Schiedsrichter und Zeitnehmer

- a) Die Veranstalter müssen eine Gruppe von wenigstens drei (3) Punkterichtern benennen, die aus einer Liste von Personen ausgewählt werden, die von den Nationalen Luftsport-Kontrollen wegen ihrer Kenntnisse und Erfahrung benannt und von der CIAM bestätigt worden sind. Die Punkterichter müssen wenigstens eine gemeinsame Sprache sprechen. Bei Welt- und Kontinentalen Meisterschaften und anderen teilnahmebeschränkten Internationalen Wettbewerben müssen die Punkterichter verschiedener Nationalität sein. Bei Offenen Internationalen Wettbewerben müssen die Punkterichter wenigstens zwei verschiedene Nationalitäten besitzen und zwei von ihnen müssen von der CIAM bestätigt worden sein.
- b) Jeder Mannschaft werden drei (3) Zeitnehmer zugeteilt mit Stoppuhren, die wenigstens auf 1/100 Sekunde genau messen können und eine Laufzeit von wenigstens 15 Minuten haben.
- c) Die zu notierende Zeit wird aus dem Durchschnitt der gemessenen Zeiten gebildet und auf die nächste Zehntelsekunde aufgerundet. Die höchste zulässige Abweichung zwischen den Uhren beträgt 0,5 Sekunden. Jede Uhr, die diese Abweichung überschreitet, bleibt bei der Ermittlung des Durchschnitts unberücksichtigt.

4.3.13 Aufgaben des F2C-Schiedsgerichts

- a) Das F2C-Schiedsgericht ist für die Beobachtung des Verhaltens jeder Mannschaft während des Rennens verantwortlich. Jeder Verstoß wird den

Mannschaften durch optische Zeichen bekannt gegeben. Nach höchstens drei (3) Verstößen wird eine Mannschaft vom Rennen ausgeschlossen.

- b) Verwarnung und Ausschluss werden jeder Mannschaft durch drei (3) farbige Lichtzeichen mitgeteilt:

Grünes Licht - Erste Verwarnung (Erster Verstoß).

Gelbes Licht - Zweite Verwarnung (Wiederholung des ersten Verstoßes oder ein neuer Verstoß).

Rotes Licht - Ausschluss (Wiederholung vorhergegangener Verstöße oder ein neuer Verstoß).

- c) Eine Zeitstrafe von fünf (5) Sekunden erhält eine Mannschaft, die den (die) Motor(en) während des Sekundenzählens vor dem Startzeichen anlässt.

Anmerkung: Der Leitfaden für F2C-Schiedsgerichte befindet sich im Anhang 4C.