



SVERIGES
MODELLFLYGFÖRBUND
REGLER FÖR
LINFlyGTÄVLINGAR



TEAM RACING

F2C

Goodyear

Team Racing B

Svenska Team Racing-tävlingar flygs i tre tävlingsklasser: F2C, Goodyear och Team Racing B.

Klass F2C är internationell tävlingsklass och följer de regler som är fastställda av FAI. Övriga klasser är svenska nationella tävlingsklasser. I denna regelsamling finns endast de nationella reglerna för alla klasserna upptagna. För den senaste utgåvan av de internationella F2C-reglerna (Sporting Code Section 4) hänvisas till FAI:s hemsida: www.fai.org/aeromodelling. De nationella klasserna följer de internationella reglerna med de tillägg/undantag som anges i detta dokument.

Dessutom finns det med ett urval av de allmänna bestämmelserna i 'SPORTING CODE' Sektion 4b & 4c som är tillämpliga för Team Racing.

Svenskt mästerskap hålls i F2C.
Riksmästerskap hålls i Goodyear.

Kommentarer och förtydliganden som inte är en del av regeltextern är satta inom klammerparentes: { }. Avsnittsnumrering enligt Sporting Code.

4.3 KLASS F2C - TEAM RACING-MODELLER GOODYEAR TEAM RACING B

4.3.1 Definition av en Team Racing-tävling

- a) I Goodyear ska kvalificeringsheat flygas med två lag samtidigt. Kvalificeringsheat får flygas med tre lag samtidigt om tävlingsledningen finner detta lämpligt.
- b) I Team Racing B får mekanikern ha en medhjälpare.
Pilot och mekaniker behöver inte vara medlemmar i samma klubb..
- c) I Goodyear krävs minst två omtankningar i kvalificeringsheaten och minst fem i finalen.
- d) I Team Racing B flygs kvalificeringsheat över 90 varv och finalen över 180 varv.

4.3.2. Tävlingsplatsen i Team Racing

Tävlingsplatsen består av två koncentriska cirklar som ska vara markerade på marken:

- a) I Team Racing B ska säkerhetscirkelns radie vara 21,4 m.

Nationella regler för linflygtävlingar i klass Team Racing

4.3.3. Definition av en Team Racing-modell

I Goodyear ska modellen vara i skala 1:8 av en verklig förebild av ett flygplan som konstruerats enligt bestämmelserna för 'Goodyear Racing', 'National Air Racing' eller motsvarande. Stabilisatorytan får ökas med 25 % och övriga mått får avvika ± 5 %. Kroppen skall vara en profilkropp.

4.3.4. Konstruktionsdata för en Team Racing-modell

	Goodyear	Team Racing B
a) Cylindervolym (cm ³):	max 2,5	2,51 - 5,0
F2C-reglerna för avgasportmått och kolvens synlighet gäller ej i Goodyear och Team Racing B.		
b) Projicerad bäryta, minimum (dm ²):	9,6	9,5
{Regeln om 1:8 skala leder till en minimum vingyta av 9,6 dm ² .}		
c) Vikt, maximum (g):	700	900
d) Kroppsdimensioner vid läget för piloten:		
Höjd, minimum (mm):	-	100
Bredd, minimum (mm):	-	50
Tvärsnittsyta, minimum (cm ²):	-	39
(Vingrotsutfyllnader får inte inräknas)		
e) Modellen ska vara försedd med ett pilothuvud med följande minimimått:		
Höjd (mm):	-	20
Längd (mm):	-	14
Bredd (mm):	-	14
f) Hjuldiamter, minimum (mm):	25	25
Metallhjul är förbjudna		
g) Bränslemängd i modellen, maximum (cm ³):	-	30
Endast en tank tillåts. Denna ska innehålla bränsle med olja för smörjning.		
i) I Goodyear får varken motor eller tank vara inbyggda. Det får heller inte finnas några aerodynamiska anordningar framför eller bakom motorn för att minska luftmotståndet.		
k) Gäller ej Goodyear.		
l) I Goodyear får stället ej fällas in.		
n) Gäller ej Goodyear.		

Modeller som uppfyller reglerna för den internationella klassen F2F får delta vid svenska tävlingar i Goodyear.

Nationella regler för linflygtävlingar i klass Team Racing

4.3.5. Styrordningar - teknisk verifikation

	Goodyear	Team Racing B
a) Linlängd: Flygcirkelns radie (m):	15,92	17,69
Denna mäts från centrum av kontrollhandtaget till propelleraxeln på en enmotormodell och till symmetriaxeln på en flermotormodell.		
b) Styrsystem:		
Modellen ska flyga i moturs riktning.		
Lindiameter, minimum (mm) En tolerans av -0,011 mm tillämpas.	0,30	0,40
I Goodyear ska belastningen vid provdragningen vara 20 gånger modellens vikt dock maximalt 140 N.		
I Team Racing B ska belastningen vid provdragningen vara 25 gånger modellens vikt dock maximalt 180 N.		
c) Gäller ej Goodyear.		

4.3.6. Organisation av tävlingen

- b) Gäller ej svenska tävlingar.
- e) Tävlingsledaren får ge tillstånd till motorkörning före varmkörningsperioden.

4.3.7. Loppet från start till mål

- a) En tidtagare och varvräknare får avdelas för varje lag. I F2C bör två avdelas.
- h) I Goodyear måste modellen tillryggalägga minst ett varv mellan omtankningarna.

4.3.9. Varningar - uteslutning

I nationell tävling meddelas mekanikern eller piloten direkt.

4.3.10. Lags kvalificering och placering

Vid svenska tävlingar i F2C med mindre än tio deltagande lag genomförs tävlingen enligt det som markerats '**F2C<10**' nedan.

- a) Varje tävlande lag ska delta i minst ett kvalificeringsheat för att kunna kvalificera sig till semifinalerna {eller finalen}, och har rätt att delta i tre.

F2C<10: Varje lag ska delta i minst två kvalificeringsheat för att kunna kvalificera sig till finalen, och har rätt att delta i fyra. Semifinaler genomförs ej.

Trelagsheat flygs i största möjliga utsträckning genom att tillämpa följande regler:

Om ett lag blir över efter fyllda trelagsheat i en omgång, flyttas laget till första och sista heatet i nästa omgång.

Om två lag blir över flyttas ett av de lag som flugit första heatet i omgången in från nästa omgång.

Eventuella omflygningar införs i tävlingens slutheat, och dessa omlottas vid behov, så att maximalt två tvålagsheat uppstår.

Sparringlag utses av tävlingsledningen om något lag får omflygning i det sista heatet så att inte ett enlagsheat uppkommer.

Om ett lag uteblir, sker ingen omlottning.

Lottningen ska ske så att varje lag får åtminstone ett första-, andra- och tredjeval av startplats, och får flyga mot så många olika motståndare som möjligt.

För att förenkla denna lottning är ett fast schema upprättat för startordningen, se bilaga. Vid tävlingens början lottas endast lagens nummer, och sedan följs det fasta schemat. Vid omflygningar, uteslutningar och frånvaro lottas vid behov resterande heat om manuellt på det sätt som tävlingsledningen finner praktiskt och rättvist.

Heaten läggs med minst 15 minuters intervall med undantag för fallet då lag flyger i två heat efter varandra, då dessa heat läggs med minst 25 minuters intervall.

- b) Det antal lag som är kvalificerade till semifinaler beror på det totala antalet deltagande lag enligt:

Antal lag	Antal semifinalister
2 till och med 9	0
10 till och med 19	6
20 till och med 39	9
40 eller flera	12

I Goodyear och Team Racing B flygs inte semifinaler.

De 6, 9 eller 12 lag som erhåller de motsvarande antal bästa tiderna under de tre kvalificeringsomgångarna är kvalificerade till semifinalerna. När antalet semifinalister är noll har alla lag rätt att delta i tre kvalificeringsheat till finalen.

I Goodyear och Team Racing B är antalet kvalificeringsheat två.

- e) De tre lag som har de bästa semifinaltiderna är kvalificerade till finalen. { Om inga semifinaler flygs gäller kvalificeringstiderna. }

F2C<10: De tre lag som har de lägsta summorna av de två bästa kvalificeringstiderna är kvalificerade till finalen. Om fler än tre lag har de tre bästa resultaten, avgör den bästa heattiden, och i andra hand den tredje bästa heattiden.

Alla semifinaler ska ha tre deltagande lag. Om detta inte kan ske på grund av ett lags uteblivande eller vid omflygning justeras antalet till tre genom att flytta in max två lag med placeringarna närmast över de kvalificerade lagen. (Dvs. 7 & 8, 10 & 11 eller 13 & 14.)

Dessa lag kan inte beviljas omflygning, men resultaten tillgodoräknas vid finalkvalificeringen. { Och slutplaceringen. }

4.3.12. Domarpanel och tidtagare

- a) I nationell tävling krävs ej tre domare.
- b) En eller i F2C två tidtagare, tilldelas varje lag.
- c) Vid två tidtagare väljer tävlingsledaren i detta fall i samråd med tidtagarna vilket av dem som ska räknas.

4.3.12. Domarpanelens uppgifter

- a) Domarpanelen ska observera varje lags uppträdande under heatet. Lagen ska informeras om begångna felaktigheter genom synliga signaler. Efter tre felaktigheter utesluts ett lag ur loppet.
- b) I svensk tävling får varning och uteslutning tillkännages med medel som tävlingsledaren bestämmer.

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER - {UTDRAG MED DE FÖR TEAM RACING TILLÄMPLIGA DELARNA}

SEKTION 4b - ALLMÄNNA BESTÄMMELSER FÖR INTERNATIONELLA TÄVLINGAR

B.15.3 Förbjudet

- a) Propellrar med metallblad
- b) Reparerade propellrar
- c) Oriktigt monterade motorer
- d) Knivvassa framkanter
- e) Spetsiga spinnrar eller propellermuttrar
- g) Ballast eller tunga delar som kan lossna

B.15.4 Rekommenderat

- b) Spinnrar och andra framåtriktade hårda detaljer bör ha en radie på minst 5 mm. {Detta är svårt att uppfylla i Team Racing på grund av de små dimensionerna. Eftersträva så stor radie som möjligt.}

SEKTION 4c - MODELLFLYG

- 1.3.2 Inga andra metoder för styrning eller påverkan av modellen och motorn än genom piloten och linorna är tillåtna under start och flygning.
- 2.3.6 Varje modell ska vara försedd med en identifikationsbeteckning som ska vara noterad i certifikatet. Beteckningen ska finnas på alla delar om modellen är isärtagbar. {Svensk beteckning är SWE- följt av medlemsnumret i SMFF}.
- 2.3.9 Varje modell ska vara försedd med en nationalitetsbeteckning. Bokstäver och siffror ska vara minst 25 mm höga. {Svensk beteckning är SWE- följt av medlemsnumret i SMFF}.

Bilagor: Tävlingsprotokoll
Startordningsmall