

Club-Pylon Racing

Reglement ab 2016



Stand: 10/2015

Inhalt

<u>1. Ziel / Idee</u>	3
<u>2. Bauvorschriften für das Modell</u>	
2.1 Rumpf	3
2.2 Flügel	3
2.3 Antrieb	4
2.4 Abstellvorrichtung	5
2.5 Modellgewicht	5
<u>3. Club-Pylon Rennen</u>	
3.1 Pylonkurs	5
3.2 Vorbereitungsraum	5
3.3 Piloten - Callerpositionen	5
3.4 Winker	5
3.5 <u>Wettbewerbsleitung / Startstellenleiter</u>	6
3.6 Rundenzähler	6
3.7 Sicherheit	6
3.7.1 Frequenzüberwachung	6
3.7.2 Versicherungen / Lizenzen	6
<u>4. Wettbewerbsdurchführung</u>	
4.1 Startvorbereitung	7
4.2 Startverfahren	7
4.3 Ende des Rennens	7
<u>5. Ermittlung der Ergebnisse</u>	
5.1 Einzelwettbewerb	8
5.2 Jahreswertung zur Deutschen Meisterschaft	8
5.3 Junioren - / Rookie – Jahreswertung	8
<u>6. Schiedsgericht und Proteste / Beschwerden</u>	
6.1 Schiedsgericht	8
6.2 Proteste / Beschwerden	8

1. Ziel / Idee

Das erklärte Ziel der Rennklasse Club-Pylon soll sein, mit handelsüblichem, preiswertem Equipment und geringem Bauaufwand Rennen zu fliegen. Weiterhin sollen nicht teure Motoren, Hightech-Fluggeräte, subjektive Wertungen durch Punktrichter oder Scale - Dokumentationen über Sieg oder Niederlage entscheiden, sondern einzig und allein fliegerisches Können und die Nerven des Piloten. Zudem sollte der Spaßfaktor auf keinen Fall zu kurz kommen.

2. Bauvorschriften fürs Modell

Sicherheit geht vor

Sämtliche mechanisch beanspruchten Komponenten des Modells (Flügel, Rumpf, Ruder etc.) müssen aus Sicherheitsgründen stabil aus Holz oder Werkstoffen mit vergleichbarer Festigkeit gebaut sein. Der Einsatz von Schaummaterialien wie Styropor, Styrodur, Depron, EPP o.ä. ist nur als Stützstoff zulässig (z.B. Sandwich-Flügel).

Im Zweifelsfall entscheidet das Schiedsgericht über die Zulassung eines Modells.

2.1 Rumpf

Es sind nur Kastenrumpfe aus Holz mit durchgehend rechteckigem Querschnitt zulässig. In Formen laminierte Rumpfe aus Kunststoff oder Faserverbundwerkstoffen sind nicht zulässig. Zusätzlich als Verstärkung bzw. Lackieruntergrund aufgebrauchte Kunststoff- oder Faserverbundwerkstoffe sind jedoch zugelassen.

Gerundete Übergänge zwischen Rumpf und Flügel sowie Motorverkleidungen und Verkleidungen der Abgasanlage sind nicht zulässig.

Die Kanten dürfen mit einem Maximalradius von 5mm verrundet werden.

Kantenlängen des Rumpfes am Motorspant: $\geq 55 \times 55 \text{mm}$.

Kantenlängen des Rumpfes an der Endleiste des Flügels: $\geq 58 \times 58 \text{mm}$.

Abmessungen an der höchsten Stelle des Rumpfes inklusive Flügel: $\geq 58 \times 82 \text{mm}$, gemessen innerhalb der Flügeltiefe.

Das vordere Rumpfende ist der Motorspant. Der Motor wird mit normalem Motorträger oder Rückplattenbefestigung am Modell montiert. Der Einsatz von Schwinggummis ist zulässig.

Die Montage des Elektromotors darf hinter dem Motorspant erfolgen.

2.2 Flügel / Ruder

Zugelassen sind Flügel in einem Bauverfahren, welches ohne Spezialvorrichtungen (Form, Fräse etc) von jedermann umsetzbar sein muss.

D.h.: Klassische Holzbauweise mit Holm-Gurt-Stege-Rippen oder Sandwichbauweise aus einem mit heißem Draht geschnittenen, holzbeplankten Styropor- oder Styrodur-Kern. Zum Pressen darf nur das beim Schneiden entstandene Negativ in unbearbeitetem Zustand -verwendet werden.

Die Flügel-Oberfläche muss aus Holz gefertigt sein, welches direkt mit Bügel- oder Klebefolie bespannt oder direkt lackiert wird.

Spachtelmasse und Faserverbundwerkstoffe sind für das Oberflächen-Finish nicht zugelassen.

Ausnahme: Reparaturen; insgesamt $\leq 10\%$ des gesamten Flächeninhalts.

Die gleichen Vorgaben gelten für Seiten- und Höhenruder, deren Maße freigegeben sind.

In Formen gefertigte Flügel und Ruder – egal welcher Bauweise – sind nicht zulässig.

Flügel-Abmessungen:

Rechteckflügel ohne Pfeilung mit durchgehend **konstanter Flügeltiefe**, $\geq 900 \text{mm}$ **Spannweite**, $\geq 18 \text{mm}$ **Profildicke** (durchgehend) und $\geq 18 \text{dm}^2$ **Flächeninhalt**.

Daran anschließende Randbögen sind ohne Maßbegrenzung zugelassen.

2.3 Antrieb

Kraftstoff: Handelsüblicher Kraftstoff für Modell-Motoren mit $\leq 10\%$ vol. Nitromethan.

Spinner: Luftschrauben-Spinner mit Ausnahme von „Knubbel-Spinnern“ sind nicht zugelassen.

Sportklasse

- **Motor: Zweitakt** - Hubkolben-Verbrennungsmotor mit $\leq 4,10\text{cm}^3$ Hubraum (0.25 Cub.-Inch)
Viertakt - Hubkolben-Verbrennungsmotor mit $\leq 6,55\text{cm}^3$ Hubraum (0.40 Cub.-Inch)
Der Motor muss auf der aktuellen **Motorenliste (2.3.1)** aufgeführt sein. Diese kann während der laufenden Rennsaison variieren und ist beim Ansprechpartner für Motoren sowie im Internet verfügbar. Der Motor muss sich im Serienzustand befinden, Veränderungen sind nicht zulässig.
Ausnahme: Das Anpassen der Kompression durch Entfernen oder Beilegen von Zylinderkopf-Distanzscheiben ist zugelassen.
Beim Tausch eines Verschleißteils ist ein Originalteil oder dem entsprechendes zu verwenden.
- **Abgasanlage: Zweitakt - Motor:** Zugelassen sind die original zum jeweiligen Motor gehörenden oder alle ohne Veränderung auf den Motor passenden Seiten-Expansionsschalldämpfer, sofern sie mindestens zwei Kammern aufweisen. Dämpfer mit Resonanzwirkung (Magic-Muffler u.ä.) sind nicht zulässig. Der Dämpfer muss dem Serienzustand entsprechen. Ausnahme: OS E-3030 S, hier darf jener Konus der vorderen Interferenzkammer entfernt werden, der zwei Bohrungen hat. Ferner darf die Auslassöffnung auf max. 6,5 mm aufgebohrt werden (Entspricht der älteren Version des Dämpfers).
Viertakt-Motor: Freigestellt.
- **Vergaser:** Es ist der serienmäßig mit dem Motor gelieferte Drossel-Vergaser zu verwenden. Für alle Zweitakt-Motoren sind alternativ der Original TN - Vergaser des Webra Speed 25 sowie die Original - Vergaser von OS MAX 25-FX, -AX, -LA oder -FP zugelassen.
Veränderungen sind nicht zulässig. Ausnahme: Gewinde für sichere Befestigung
- **Kraftstoff-Fördersysteme:** Zugelassen ist ausschließlich der Auspuff-Druckanschluss.
- **Luftschraube:** Es muss eine nicht laminierte, von jedermann frei im Handel erhältliche Luftschraube verwendet werden. Veränderungen sind nicht zulässig.
Ausnahmen: Auswuchten sowie Aufbohren und Ausbüchsen der Nabenbohrung

Unlimited Klasse

- **Vergaser, Luftschraube:** Freigestellt
- **Motor und Abgasanlage - Version 1:**
 - **Motor:** Zweitakt-Hubkolben-Verbrennungsmotor mit $\leq 4,75\text{cm}^3$ Hubraum (0.29 Cub.-Inch).
Abgasanlage: Freigestellt, ein wirksamer Schalldämpfer muss vorhanden sein. Ein offenes Resonanzrohr („Renntüte“) ohne Nachdämpfer gilt nicht als Schalldämpfer.
- **Motor und Abgasanlage - Version 2:**
 - **Zweitakt** - Hubkolben-Verbrennungsmotor mit $\leq 5,90\text{cm}^3$ Hubraum (0.36 Cub.-Inch)
Viertakt - Hubkolben-Verbrennungsmotor mit $\leq 8,52\text{cm}^3$ Hubraum (0.52 Cub.-Inch)
 - **Abgasanlage:** Zweitakt-Motor: Wie Sportklasse, Viertakt-Motor: Freigestellt

Elektroklasse

- **Motor:** Zugelassen ist ein handelsüblicher Elektromotor
 - **Drehzahlsteller:** Zugelassen ist ein handelsüblicher Drehzahlsteller.
 - **Energie-Limiter:** Zugelassen ist ein handelsüblicher Energie - Limiter. Dieser wird zwischen Akku und Motor geschaltet und **begrenzt die durchfließende Energiemenge** (z.B. SM Unilog im F5B Modus). Nach Erreichen von **2.200 Wmin** muss der Motor dauerhaft stehen bleiben. Ein Datenfluss vom Limiter zum Empfänger ist zulässig (Telemetrie), in umgekehrter Richtung nicht. Die Kontrolle von allen im Limiter programmierten und gespeicherten Daten muss jederzeit ohne nennenswerten Aufwand mittels Auslesegerät oder USB-Anschluss möglich sein. Entsprechende Geräte und / oder USB-Verbindungsleitungen sowie Software müssen vom Piloten bereitgestellt werden.
 - **Akku:** Beliebige Anzahl Lixx-Zellen mit einem minimalen Gesamtgewicht von 300g.
Der Akku muss über die gesamte Länge von einem stabilen Schutzmantel (z.B. Schrumpfschlauch mit ausreichender Festigkeit) umschlossen sein.
 - **Luftschraube:** Wie Sportklasse; Ausnahme: Der Luftschraubendurchmesser darf verringert werden
 - **Elektrische Verbindungen:** Freigestellt – ausreichend und betriebssicher dimensioniert
- Alle Antriebskomponenten** müssen von jedermann frei im Handel erhältlich sein und aus einer veröffentlichten Standard-Serie eines Herstellers stammen. Einzelstücke oder speziell angefertigte Kleinserien-Komponenten sind nicht zulässig. Außerdem müssen sie dem Serienzustand entsprechen.
Ausnahmen: Die Antriebswelle darf gekürzt und / oder zur anderen Seite hin umgebaut werden.
Kabel dürfen in der Länge verändert werden.

2.4 Abstellvorrichtung

Der Motor muss während des Fluges jederzeit, unabhängig von der Fluglage, abgestellt werden können. Eine Kopplung des Abstellmechanismus an eine andere Steuerfunktion (z.B. Höhenruder) ist nicht zulässig.

2.5 Minimalgewicht

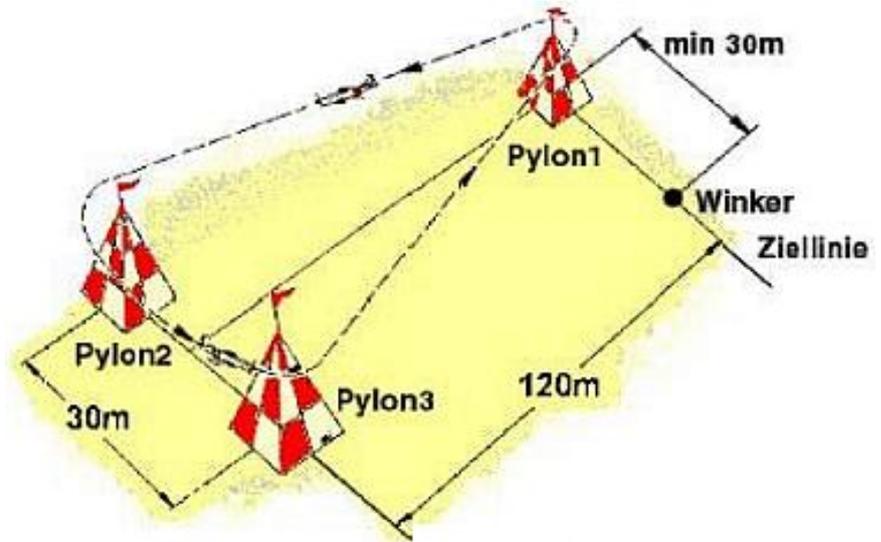
Modell - flugfertig:	Sport / Unlimited unbetankt: bis 2,5 cm ³ : 850g , über 2,5 cm ³ : 1.100g	Elektro ohne Akku: 900g
---------------------------------	---	--

Auf Verlangen muss ein Modell unverzüglich, so wie es geflogen wurde, dem Schiedsgericht zur Begutachtung zur Verfügung gestellt werden.

3.0 Club-Pylon Rennen

3.1 Pylonkurs

Um bei jedem Einzelwettbewerb vergleichbare Bedingungen zu schaffen, erfolgt das Errichten des nebenstehenden Kurses unter Zuhilfenahme einer geeigneten (Seil-)Lehre bzw. eines Bandmaßes.



3.2 Vorbereitungsraum

Jedes Team (Pilot mit Caller) startet seinen Motor in dem ihm zugeteilten Vorbereitungsraum. Dieser befindet sich etwa 10m innerhalb des Kurses zwischen Pylon 2 und Pylon 3.

3.3 Piloten - Callerpositionen

Die Piloten, ihre Caller und der Startstellenleiter stehen innerhalb des Kurses, s.o. Weitere Personen dürfen sich dort nur mit Genehmigung des Startstellenleiters aufhalten. Im gesamten Flugbetriebsbereich gilt Helmpflicht.

3.4 Winker

Jedem Piloten wird ein Winker zugewiesen – siehe 4.1.

Die Winker stehen auf einer Linie in mindestens 30m Entfernung zum Pylon 1, im rechten Winkel (90°) zur Mittelachse des Dreiecks. Je nach Gegebenheit links oder rechts vom Kurs.

Sie zeigen durch drücken einer Taste*, welches ein Aufleuchten der zugeordneten Lampe an der Signalanlage bedingt, das Erreichen der Ziellinie bzw. deren Verlängerung an.

Die Winker drücken die Taste* in dem Moment, wo das ihnen zugewiesene Modell vom Doppelpylon kommend die gedachte Linie zwischen ihnen und dem Spitzpylon (Pylon Nr. 1) bzw. deren Verlängerung erreicht. Wendet das Modell bereits vorher (Cut), wird nicht gedrückt.

Die Taste wird erst dann los gelassen, wenn das Modell o.g. Linie in Gegenrichtung passiert **. Sie wird also so lange gedrückt gehalten, wie sich das Modell hinter dem Spitzpylon befindet. Damit wird dem Piloten / Caller die Qualität der Wende angezeigt.

* Bei nicht eingesetzter Signalanlage:

Die Winker halten die Flaggen über Kopfhöhe, sobald sich das Modell auf halber Strecke zwischen Pylon 3 und Pylon 1 befindet. Das Erreichen der o.g. Linie wird durch abruptes Senken der Flagge angezeigt. Wendet das Modell bereits vorher (Cut), wird die Flagge über Kopf waagrecht geschwungen, bis das Modell Pylon Nr.2 erreicht.

** Dies ist beim Winken mit Flaggen nicht möglich.

3.5 Wettbewerbsleitung / Startstellenleiter

Sie überwachen den Verlauf des Rennens. Der Startstellenleiter gibt die Signale für Vorbereitung, Start und Ende und stellt die sichere und geordnete Durchführung der Heats (=Läufe) sicher. Die Wettbewerbsleitung hat das Recht, von jedem Wettbewerbsteilnehmer einen Flug zu verlangen, in dem die Flugtüchtigkeit seines Modells und / oder seine Fähigkeit, das Modell um den Kurs zu steuern, nachgewiesen wird. Hat der Startstellenleiter während des Rennens den Eindruck, dass ein Modell unsicher geflogen wird, oder dass dadurch Personen im oder am Kurs gefährdet werden, kann er die sofortige Landung des Modells verlangen und in Absprache mit der Wettbewerbsleitung den entsprechenden Wettbewerbsteilnehmer vom laufenden Rennen ausschließen. Der Startstellenleiter kann beim Schiedsgericht formlos beantragen, Teilnehmer, die sich wiederholt unsportlich oder nicht regelkonform verhalten, von der weiteren Teilnahme am Wettbewerb auszuschließen.

Den Weisungen des Startstellenleiters ist immer und unverzüglich Folge zu leisten!

3.6 Rundenzähler

Die Rundenzählung wird von der elektronischen Signalanlage übernommen. Bei nicht eingesetzter Signalanlage zählen entweder neutrale Personen, welche direkten Sichtkontakt zu den Winkern haben müssen, oder aber die Caller, mithilfe eines mechanischen Zählwerks. Gezählt wird dann, wenn das Wendesignal (Aufleuchten der Lampe an der Signalanlage bzw. Senken der Flagge) durch den Winker erfolgt. Das **erste Wendesignal** nach dem Start wird dabei **nicht** gezählt.

3.7 Sicherheit

Vor jedem Wettbewerb wird durch den Veranstalter bzw. die Wettbewerbsleitung unter Berücksichtigung der lokalen Platzverhältnisse eine Sicherheitslinie zwischen Flugfeld und Zuschauerraum bestimmt. Diese Linie soll gut (z.B. mit Trassierband, Farbe etc.) gekennzeichnet sein. Überfliegt ein Pilot während des Rennens diese Sicherheitslinie oder fliegt er in geringer Höhe über die Starträume der Piloten, wird er vom Startstellenleiter verwarnet. Überfliegt er nach erhaltener 1. Verwarnung die Sicherheitslinie oder Starträume erneut, so hat er sein Modell sofort zu landen. Dieser Heat wird für ihn mit 0 Runden gewertet.

Stellt ein Team (Pilot mit Caller) während eines Heats technische Probleme an seinem Modell fest, welche kein sicheres Weiterfliegen mehr zulassen, so hat er dies unverzüglich dem Startstellenleiter mitzuteilen und sein Modell zu landen. Der Heat wird für ihn mit den bis zur Landung geflogenen Runden gewertet.

Berühren sich Modelle während eines Fluges, so müssen diese unverzüglich landen. Die betroffenen Piloten können den Heat zu einem späteren Zeitpunkt mit instandgesetzten oder Ersatzmodellen wiederholen. **Der Pilot eines nicht an der Berührung beteiligten Modells fliegt den Heat zu Ende.**

Bei einer **Berührung zweier Modelle im Finale / Halbfinale** fliegen die betroffenen Piloten – so sie dazu in der Lage und gewillt sind - anschließend um die Ränge 2 und 3, andernfalls zählen die bis zur Berührung geflogenen Runden. Der nicht an der Berührung beteiligte Pilot belegt durch Weiterfliegen automatisch Rang 1.

Ausnahmslos jede Person, die sich während des Rennens auf dem Rennkurs oder im Flugbetriebsbereich aufhält, hat einen Helm zu tragen. Für Testflüge wird dies empfohlen.

3.7.1 Frequenzüberwachung

Alle Sender, ausgenommen 2,4 GHz-Anlagen, werden bei Veranstaltungsbeginn abgegeben. Sollten in den verschiedenen Flugaufgaben Frequenzdoppelbelegungen entstehen, so wird idealer Weise vor dem Rennen ein Kanaltausch in Absprache mit der Senderausgabe vorgenommen, mindestens aber eine Absprache zwischen den betroffenen Piloten.

Über Abweichungen von diesem Prozedere entscheidet der Veranstalter.

3.7.2 Versicherung / Lizenzen

Eine gültige Frequenzzuteilung und Haftpflichtversicherung sind Voraussetzung zur Teilnahme am Wettbewerb und sind auf Verlangen der Wettbewerbsleitung nachzuweisen.

4. Wettbewerbsdurchführung

Vor Beginn des Wettbewerbes muss sichergestellt sein, dass Winker und Startstellenleiter gründlich eingewiesen sind.

4.1 Startvorbereitung

Piloten, die noch nie an einem Club-Pylon Rennen teilgenommen haben, absolvieren für die Zulassung zum Wettbewerb im eigenen Interesse vor Rennbeginn einen Checkflug.

An einem Heat dürfen höchstens 4 Modelle teilnehmen, im Regelfall sind es 3 Modelle. Die Flugzeit eines Heats beträgt 4 Minuten.

Jedes Modell wird vor Beginn des Heats von einem Winker identifiziert.

Begonnen wird - aus Sicht der Piloten - mit dem **LINKEN** Modell, es erhält die Farbe **ROT**, das **MITTLERE** Modell **GELB**, das **RECHTE** Modell **GRÜN**. Bei **4 Modellen** kommt **GANZ RECHTS BLAU** hinzu. Die Winker sollten aus Sicht der Piloten in der gleichen Reihenfolge postiert sein.

Vor Beginn der Vorbereitungszeit erfolgt bei jedem Modell ein Rudercheck.

Sind alle Teilnehmer bereit, gibt der Startstellenleiter das Signal: "Eine Minute bis zum Start". Im Verlauf dieser Minute werden die Motoren angelassen (in der Elektroklasse nicht notwendig).

Nach Ablauf der Minute - nach Übereinkunft mit **allen Piloten** auch eher - gibt der Startstellenleiter das Zeichen zum Start – idealer Weise gleichzeitig akustisch und optisch, das Rennen beginnt.

Gestartet wird, sofern es die Windrichtung zulässt, in Richtung Pylon Nr.1.

Modelle, die vor Beendigung des Rennens gelandet werden oder abstürzen, dürfen erst nach Ende des Heats und Landung des letzten Modells geborgen werden.

Alle Runden werden gegen den Uhrzeigersinn geflogen.

Der Pylon Nr.1 muss nicht zwingend umrundet werden, es genügt, die gedachte Linie zwischen Winker und Pylon bzw. deren Verlängerung zu passieren. Ein Umrunden des Pylons ist jedoch empfehlens- und erstrebenswert (= kürzeste Kursstrecke!).

Es ist keine Mindestflughöhe für die Modelle vorgeschrieben.

4.2 Startverfahren

Die Modelle werden aus der Hand gestartet, weitere Starthilfen sind nicht zulässig.

Es gibt keinen gestaffelten Start, d.h., alle Modelle werden unmittelbar nach dem Startsignal freigegeben. Dabei ist auf genügend Abstand der Modelle zu achten.

Sobald sich nach dem Start das 1. Modell auf der direkten Strecke zwischen Pylon 1 und Pylon 2 befindet, sind keine weiteren Starts mehr zulässig.

Ausnahme für Debütanten:

Sie dürfen während des gesamten Heats nachstarten, benötigen dafür aber die Startfreigabe des Startstellenleiters (möglichst kein „Gegenverkehr“).

Beim Frühstart eines Piloten werden alle vor dem Startsignal begonnenen Runden sowie die erste gültige Runde als Cut gewertet.

4.3 Ende des Rennens

Nach Erreichen des Zeitlimits von 4 Minuten gibt die Signalanlage bzw. der Startstellenleiter das Signal zum Ende des Heats.

Um Zeitverzögerungen im Wettbewerb zu vermeiden, sind danach alle Modelle unverzüglich zu landen.

Ausnahme: Semifinal- und Finallauf; Hier wird eine letzte „Einlaufrunde“ geflogen - siehe **5.1**

5. Ermittlung der Ergebnisse

5.1 Einzelwettbewerb

Die einzelnen Klassen fliegen nur bei geringer Teilnehmerzahl in gemeinsamen Heats, die Wertung erfolgt immer nach Klassen getrennt. Die jeweils besten drei Piloten der Vorrunden fliegen im Finale um die Ränge 1 bis 3 (bei Rundengleichheit bis Rang 4) des Wettbewerbs.

Die in der Vorrunde geflogenen Rundenzahlen entscheiden über die Teilnahme am Finale. Zur Ermittlung des Vorrundenergebnisses werden alle Vorrundenläufe addiert. Stehen wegen Rundengleichheit mehr als 4 Teilnehmer im Finale, müssen sich die Piloten mit den gleichen Rundenzahlen durch ein gesondertes Semi-Finale für das Finale qualifizieren.

Ein **Vorrundenheat** endet mit dem entsprechenden Signal. Die bis zu diesem Zeitpunkt vollständig geflogenen Runden werden als Heattergebnis gewertet.

Im **Halbfinal- und Finallauf** ist nach dem Signal für das Lauf-Ende die laufende Runde von jedem Teilnehmer zu Ende zu fliegen, d.h. bis zum Überfliegen der Ziellinie (Einlaufrunde). Zur Ermittlung der Finalplatzierung wird **diese Runde nicht gewertet**, jedoch entscheidet bei Rundengleichheit mehrerer Teilnehmer die Reihenfolge des Passierens der Ziellinie in eben dieser Einlaufrunde.

Zur exakten Ermittlung der Reihenfolge drücken die Winker während der Einlaufrunde ein weiteres Mal auf ihre Knöpfe bzw. senken ihre Flaggen. Bei nicht eingesetzter Zählanlage halten die neutralen Rundenzähler bzw. hält der Startstellenleiter die Einlauf-Reihenfolge fest.

Um in die Wertung zu kommen, muss jeder Pilot mindestens zu einem Heat angetreten sein, eine Anmeldung allein genügt nicht.

Anhand der Platzierungen werden je Einzelwettbewerb Punkte für die Jahreswertung nach folgender Tabelle vergeben:

Rang	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	alle weiteren
Punkte	15	13	11	9	8	7	6	5	4	3	2	1	1

5.2 Club-Pylon - Jahreswertung

Für die Jahreswertung werden in

1. Instanz die Punkte der drei besten Einzelwettbewerbe eines jeden Piloten addiert. Bei Punktgleichheit wird nach folgender Prioritätenliste weiter bewertet:
2. Durchschnittliche Rundenzahl der drei besten Einzelwettbewerbe ohne Finalläufe
3. Punkte aller nicht in 1. eingegangenen Einzelwettbewerbe
4. Durchschnittliche Rundenzahl aller nicht in 2. eingegangenen Einzelwettbewerbe ohne Finalläufe

5.3 Junioren - / Rookie - Jahreswertung

Nach Absprache kann eine getrennte Jahreswertung für Junioren und / oder Rookies (Neueinsteiger ohne Erfahrung im Modellflug-Rennsport) erfolgen.

Sie erfordert eine ausreichend hohe Teilnehmerzahl der entsprechenden Personengruppe.

6. Schiedsgericht und Proteste / Beschwerden

6.1 Schiedsgericht

Vor Wettbewerbsbeginn wird ein Schiedsgericht bestellt.

6.2 Proteste / Beschwerden

Vor Wettbewerbsbeginn wird ein Protest / Beschwerden - Prozedere festgelegt.

Details zu **6.** können am Wettbewerb via Aushang / Auslage bzw. bei der Wettbewerbsleitung in Erfahrung gebracht werden.

Jeder Teilnehmer erkennt mit seiner Anmeldung das aktuell gültige Reglement sowie ggf. erforderliche Abweichungen / Erweiterungen an