



ACES WWII Regeln 2014



Geänderte § sind blau; und gelten ab 01.01.2014, Bemerkungen sind in grün.

§ 1. R/C Air Combat

§ 1.1 R/C Air Combat

Der R/C Air Combat Sport ist entwickelt worden, den Luftkampf des 2. Weltkrieges aus historischer Perspektive in einem erfreulichen, sicheren und maßstäblichen Wettbewerb nachzustellen. Er soll interessant für die Zuschauer und herausfordernd für die Teilnehmer sein.

§ 1.2 Generelle Regeln

Die FAI und gesetzlichen Regeln bestimmen im Allgemeinen die Rahmenbedingungen des R/C Fluges, der Flugzeuge und des Zubehörs.

Der Wettbewerbsteilnehmer ist allein verantwortlich für die Lufttüchtigkeit des A/C Modells, das er im Wettbewerb einsetzt. Der Veranstalter und der Hauptschiedsrichter regeln die Frequenzkontrolle während des Wettbewerbs.

§ 1.3 Sicherheit

Sicherheit hat immer höchste Priorität. Jede Handlung eines Wettbewerbsteilnehmers, die der Hauptschiedsrichter oder der Veranstalter als gefährlich erachtet, kann zur sofortigen Disqualifikation des Teilnehmers von dem Wettbewerb führen.

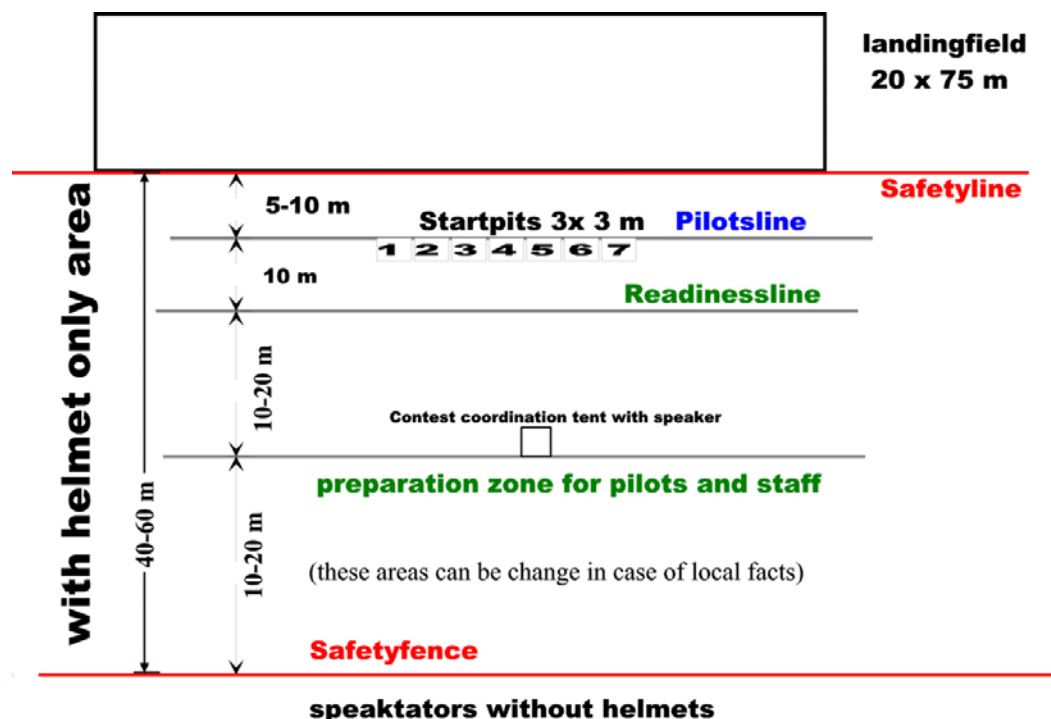
Ein noch unbekannter Pilot kann zu einem Testflug aufgefordert werden, um zu belegen, dass er ein 1/12 Aircombat Flugmodell sicher fliegen kann.

§ 2. Wettbewerb Gelände

§ 2.1 Das Flugfeld

Die Zeichnung unten zeigt eine typische Aufteilung für ein Flugfeld eines größeren Wettbewerbes. Eine Safetyline muß die fliegenden Modelle in einen sicheren Abstand zu den Piloten halten. Wenn es der zur Verfügung stehende Platz ermöglicht, sollten die maximal praktikablen Abstände zwischen dem Flugbereich und dem Sicherheitszaun genutzt werden.

Neue korrigierte Zeichnung:





ACES WWII Regeln 2014



§ 2.2.1 Flight area (Flugzone)

Die Flugzone ist nur vor der Sicherheitslinie. Flugzeuge, die außerhalb der Landungszone landen, dürfen nur nach einem Fight und nachdem keine weiteren Modelle in der Luft sind, zurückgeholt werden.

§ 2.2.2 Landing zone (Landefeld)

Ein Landefeld ist vom Wettbewerbsveranstalter klar auszuzeichnen. Nur von dort dürfen A/C Modelle für einen Restart geborgen werden.

Siehe § 4.6 Restarts

§ 2.2.3 Safetyline

Die Sicherheitslinie ist parallel mit einem Abstand von **10 m** zu der Piloten-Linie. Sobald die Sicherheitslinie gezogen ist, muß sie bei allen Flügen (Von der offiziellen Eröffnung bis zur Schließung durch den Veranstalter) eingehalten werden. Die Sicherheitslinien-Strafpunkte werden auch vor, zwischen und nach den Wertungsflügen vergeben. Egal aus welchem Grund auch immer diese Linie verletzt wird.

§ 2.3 Start pits (Pilotenstartposition) and readiness line (Vorbereitungslinie)

Die Start Pits haben mind. 3-5 m Abstand. Die Readiness-Linie ist mit 10 m Abstand parallel zur Piloten-Linie. Bei Readiness müssen Piloten und Helfer hinter diese Linie. Bei kleinen Veranstaltungen kann die Safetyline als Readinessline verwendet werden.

§ 2.4 Audience (Publikum)

Das Publikum soll sich in sicherer Entfernung (mind. 60m) hinter der Safety-Linie aufhalten, oder mit Sicherheitseinrichtungen, wie Netzen geschützt sein. Die vom Netz geschützte Fläche hängt von den örtlichen Gegebenheiten ab. Der ungeschützte Bereich soll für das Publikum abgesperrt sein. In diesem Bereich besteht Helmtragepflicht.

§ 2.5 Erste Hilfe

Auf dem Wettbewerbsgelände ist ein Erste-Hilfe-Punkt mit der nötigen Ausstattung zur sofortigen Verfügung einzurichten.

§ 3 Ausrüstung

§ 3.1 Das A/C Modell

Das Modell muss ein maßstäblicher Nachbau eines Militärflugzeuges aus dem Zeitraum von 1935 bis 1945 sein.

Das Original muss einen Motor mit mind. 500 PS gehabt haben.

Siehe Anlage 3.1.1 Liste mit bekannten Modellen und deren Maße

Der Nachbaumaßstab ist 1:12. Die Maße für Spannweite und Rumpflänge dürfen nicht mehr als +/-5% vom genauen Maßstab abweichen. Alle anderen Maße dürfen maximal 2cm vom genauen Maß abweichen. Die Rumpflänge wird entweder vom Rumpfende bis zur Rumpfspitze oder zur Rückseite des Propellers gemessen.

Die Flügelstärke muß mind. 10% der Flügeltiefe betragen, gemessen an der dicksten Stelle des Flügels. Es dürfen keine herausstehenden Teile an den Flügeln und Leitwerken vorhanden sein, auch wenn dies beim Original so war. Das Modell A/C soll wie das Original A/C aussehen; incl. Bemalung und Markierungen. (Auf Hakenkreuze sollte verzichtet werden, sofern sie nicht in abgewandelter Form angebracht werden.) Wird der Flügel nach genaueren Kriterien vermessen, muss er, wenn in den jeweiligen Ansichten (im genauen Maßstab von 1:12) die Toleranz von 20 mm überschreitet, mehrteilig gebaut werden.



ACES WWII Regeln 2014



Vorderansicht: Es wird die Grundlinie des Flügels zur Mittellinie und bis zu einer senkrechten Linie außerhalb des Randbogens gezogen. Von den Schnittpunkten dieser Linien wird eine Hilfslinie gezogen. Weicht die Hilfslinie am Flügelknick im Maßstab von 1:12 um mehr als 20 mm ab, muß der Flügel ebenfalls mit einem ähnlichen Knick gebaut werden.

Draufsicht: Hat die in 1:12 scale gezeichnete Flügelnasen- oder Endleisten eine Abweichung von mehr als 20 mm, so muß das Modell ebenfalls mit einem Knick in der Nasen- und oder Endleiste gebaut werden. In der Draufsicht müssen die Außenlinien des Flügels innerhalb der Toleranz liegen. **Siehe: Anlage 3.1 Modell Vermessung** Hatte das Original feste Fahrwerke oder Schwimmer, so muß das Modell diese auch haben. Der Wettbewerbsteilnehmer hat von seinem Modell eine Dreiseitenansicht des Vorbildes (mind. 1:72 scale) mitzubringen, damit die Maße vom Veranstalter überprüft werden können. Der Wettbewerbsteilnehmer muß nicht der Erbauer des A/C Modells sein.

§ 3.2 Motor

Der Motor muß jederzeit vom Pilot in der Luft abgestellt werden können.

Alle IC-Motoren müssen einen Drosselvergaser haben. Die Vergaser dürfen nur ohne Leistungsmodifikationen benutzt werden. (Proposal 004 voting 2013-12) Nur Motoren, die in Impellern verwendet werden, dürfen Resonanz-Schalldämpfer verwenden. Alle anderen nicht! **Die maximale Schalldämpferlänge beträgt 140 mm, hat ein Pilot aus Lärmschutzgründen eine zusätzliche Kammer, wird diese toleriert.** (Proposal 005 voting 2013-12) Schalldämpfer anderer Hersteller dürfen benutzt werden. Zusatzteile dürfen verwendet werden, um den Dämpfer außerhalb des Rumpfes befestigen zu können. Der Schalldämpfer hat direkt am Zylinder zu sitzen und darf ab 01.01.2010 nicht mehr mit einem Krümmer oder Verbindungsrohr mit dem Zylinder verbunden werden. Ausnahme sind originale Heckauslass .15 und .21 MVVS Motor-Schalldämpfer Kombinationen.

§ 3.3 Motor Größe

Hat das A/C Original eine Spannweite von mehr als 12m und das A/C Modell eine Spannweite mehr als 1m, darf max. ein .21 2-Takt Motor verwendet werden.

Hat das A/C Original eine Spannweite von mehr als 12m incl. Mindestflügelfläche von 25 qm und das A/C Modell eine Spannweite von mehr als 1m, darf max. ein .25 2-Takt Motor verwendet werden. Alle anderen A/C Modelle dürfen nur max. einen .15 2-Takt Motor verwenden. Mehrmotorige A/C Modelle dürfen nur max. .15 2-Takt Motoren verwenden. Die Anzahl der Motoren mit eigenen Propellern muß mit dem Vorbild identisch sein. Einmotorige Impellermodelle dürfen mit .25 2-Takt Motoren ausgerüstet sein. Achtung: Alle oben genannten 2-Takt Motoren dürfen mit .30 4-Takt Motoren ersetzt werden. **Elektromotoren haben die Limits von § 3.4.**

§ 3.4 Motor Leistung, Propeller und Gewichte

Die folgende Tabelle zeigt die Leistungslimits und max. erlaubten Propellermaße und Gewichte auf. Die Propsum ist die Summe von Propellersteigung plus Propellerdurchmesser in Inches.

Motor Klasse	Verbrennungsmotoren rpm	propsum		min. (dry) weight (without fuel)	max. weight
- .10 (1,8 ccm)				500g	1500g
- .15 (2,5 ccm)	17.000	12		700g	1500g
- .21 (3,5 ccm)	15.500	13		900g	1500g
- .25 (4 ccm)	15.500	13		1000g	1500g
- .25 (4 ccm)	single ducted fan			700g	1500g
- .30 4-stroke (5 ccm)	13.000	15		900g	1500g
Multi-engine models				1200g	1700g

(Proposal 006 + 011 voting 2013-12) In Deutschland beschränken wir uns weiterhin auf die 9x4 Zoll Propeller, Restbestände der sehr weichen Masterairscrew GF 9x5 können bis zur nationalen ACES Wahl im November 2014 aufgebraucht werden. Bitte siehe auch Anlage:



ACES WWII Regeln 2014



§ 3.4 E-Motoren Leistungen, Propeller und Gewichte

E-Motoren können wie in der Tabelle beschrieben, die Verbrennungsmotoren in den jeweiligen Klassen ersetzen.

Bei jedem im Wettbewerb eingesetzten Modell muß es möglich sein, den Akku, ohne Benutzung von Werkzeug oder der Demontage wesentlicher Bauteile, vom Antrieb zu trennen.

Alle E-Motoren Setups müssen für die Flugzeit von 450 Sek. bei Vollgas ausgelegt sein. (Wird festgestellt, das der Antrieb zu stark ist, kann der Flug mit 0 positiven Punkten gewertet werden.) Die Eingangsleistung ist in Wh (Wattstunden) bemessen. Alle E-Motor Setups haben eine Begrenzung bei den maximalen Drehzahlen und dem Propellerpitch. Die Fluggeschwindigkeit der elektrisch betriebenen A/C Modelle soll mit der „**propstream-sum**“ (PSS) begrenzt werden. Diese PSS ist definiert als Multiplikation der Bodendrehzahl und der Propeller Steigung (Pitch in inch)

Motor Klasse	max Wh	max. prop Durchmesser	PSS	min Gewicht	max Gewicht
- .10	30 Wh	9 inch	72.000	500g	1500g
- .15	40 Wh	9 inch	72.000	700g	1500g
- .21	50 Wh	10 inch	72.000	900g	1500g
- .25	67 Wh	11 inch	72.000	1100g	1500g
- .25	Single ducted fan			700g	1500g
Twin with two .10 E-engine setups	2x 30 Wh	9 inch	72.000	1000g	1700g
Twin with two .15 E-engine setups	2x 40 Wh	9 inch	72.000	1200g	1700g
all other Multi-engine models	Leistung und Gewicht analog zur Tabelle oben	3x.10 Setup ist möglich	1x.10+1x.15 Setup ist möglich	3x.15 Setup ist nicht möglich	

(Proposal 010 + 012 voting 2013-12)

§ 3.4.1 Engine speed. RPM Messungen.

Drehzahlmessungen können jederzeit vom Veranstalter oder dem Hauptschiedsrichter angeordnet werden. Die Messungen werden in der Preparation Zeit ausgeführt.

Gemessen wird mit voll geöffnetem Vergaser und den Vergasernadeleinstellungen, die im Wettkampf benutzt werden. Die Messgruppe hat die volle Kontrolle über das Modell und die Fernsteuerung.

Der Wettkämpfer hat sicherzustellen, daß die Motordrehzahl innerhalb der Limits bleibt. Maßgeblich sind die vom Veranstalter verwendeten Drehzahlmesser.

§ 3.4.2 Engine over rpm limit, Drehzahlüberschreitung

Der Pilot muß sicher stellen, das sein Motor nicht die erlaubten Drehzahlgrenzen überschreitet. Wird bei der Messung festgestellt, das der Antrieb das Limit um mind. 100 rpm überschreitet, so bekommt er -50 Punkte in das Hasenfußfeld eingetragen. Der Motor muß vor dem Start unterhalb des Limits eingestellt werden. Nach der Messung dürfen Motoreinstellungen nur mit Einwilligung des Schiedsrichters verändert werden. Nach jeder Veränderung ist wieder zu Messen.

§ 3.4.3 Propeller homologation

Nur allgemein im Land des Wettbewerbs zu kaufende Propeller dürfen benutzt werden. Es muss möglich sein, diese in einem normalen Hobby-Geschäft zu kaufen. Alle Propeller, die auf unseren Modellen verwendet werden, müssen ein sicheres Design für den Verwendungszweck und die nutzbare Motorendrehzahl haben. (Keine E-Props auf Verbrennungsmotoren, keine E-Slowfly Props.)



ACES WWII Regeln 2014



§ 3.5 Streamerfänger (international in § 3.1)

Jegliche Art von Streamerfängern sind je Flügelseite nur in einer maximalen Länge von 297mm erlaubt. Gemessen wird ab der Rumpfsseitenwand (bei Zweimots ab der äußeren Motorgondel) in Richtung der Flügelspitze.

(Das ist die Länge einer DIN A4 Seite). (Es darf Schleifpapier bis zu einer "Korngröße mittel" von 36-80 (Mesh) nach CAMI oder vergleichbares Material verwendet werden.)

(Proposal 002 voting 2013-12) International ist es in §3.1 enthalten, weil es der einzige Paragraph war, zu dem es neu passte. Wir hatten diesen Paragraphen 3.5 schon und sollten ihn weiter nutzen.

§ 3.6 Streamer

Der Streamer ist 12m in einem Stück lang. Die Längentoleranz ist max. +/-0,5m. Er ist 10-15mm breit. Das Material soll gut zu schneiden sein und Feuchtigkeit widerstehen.

Beide Enden des Streamers sind auf etwa 50cm zu markieren.

Die Streamermarkierung am A/C Modell muß am Leitwerksende zu sehen sein.

§ 3.7 Helm

Ein Helm ist von jeder Person, die sich vor dem Zuschauerbereich befindet, zu tragen. Der Helm muß den oberen Teil des Kopfes bedecken und einen Einschlag eines A/C Modells aushalten.

§ 3.8 Fernsteuerung

Jede Fernsteuerung ist vor dem Wettkampf zu überprüfen. Der Wettbewerbsteilnehmer ist für die ordnungsgemäße Funktion seiner Fernsteuerung verantwortlich.

§ 3.9 Flugstabilisierungssysteme

Es sind keine elektronischen Flugstabilisierungssysteme erlaubt.

(Proposal 025 voting 2013-12)

§ 4 Der Contest (Wettkampf)

§ 4.1 Gliederung

Jeder „Fight“ besteht aus mindestens zwei und maximal sieben Piloten, die gegeneinander fliegen. Wenn alle Piloten mind. einen „Fight“ geflogen sind, nennt man es Runde. In der nächsten Runde soll die Pilotenzusammenstellung verändert werden, um möglichst viele verschiedene Piloten gegeneinander fliegen zu lassen. Die Zahl, der zu fliegenden Runden soll in der Wettkampfausschreibung genannt werden. Die empfohlene Rundenzahl ist 3. Nach den Wettbewerbsrunden wird das Finale geflogen. Die sieben punktbesten Piloten kommen in das Finale. Der Pilot mit den meisten Punkten nach dem Finale ist der Sieger. Bei Punktgleichheit zählt das beste Einzelergebnis.

§ 4.2 Fights

Ein „Fight“ beinhaltet drei Abschnitte. Preparation (Vorbereitung); Readiness (Bereitschaft); Flight Part (Flugzeit)

§ 4.2.1 Preparation (Vorbereitung)

Der Ausrichter bestimmt die Vorbereitungszeit. Es werden 7 min bei kleineren Wettbewerben empfohlen. Der Hauptschiedsrichter bläst ein Dreifachsignal und ruft „seven minutes to readiness“. In der Vorbereitungszeit dürfen Testflüge gemacht werden. 30 Sekunden vor Ende der Vorbereitungszeit bläst der Hauptschiedsrichter ein Doppelsignal und ruft: „30 seconds to readiness“.

In dieser Zeit werden normalerweise die Drehzahlmessungen nach §3.4 gemacht.



ACES WWII Regeln 2014



§ 4.2.2 Readiness (Bereitschaft)

Die Bereitschaftszeit folgt unmittelbar an die Vorbereitungszeit, der Hauptschiedsrichter ruft: „readiness“. In der Bereitschaftszeit befinden sich alle Piloten und Helfer hinter der Readinesslinie. Die Länge der Readiness Zeit bestimmt der Hauptschiedsrichter.

§ 4.2.3 Flugzeit

Der Hauptschiedsrichter startet mit dem langen Signal die Flugzeit. Die Piloten und ihr Helfer dürfen zu ihrem A/C laufen und es starten. Die Flugzeit endet mit einem langen Signal nach 420 Sekunden. Danach können die Piloten nach eigenem Ermessen vor der Sicherheitslinie landen. Sobald alle A/C gelandet sind, beginnt die Vorbereitungszeit der nächsten Pilotengruppe.

§ 4.3 Helfer

Jeder Pilot darf einen Helfer haben. Nur ein Helfer darf in der Flugzeit bei seinem Piloten verbleiben.

§ 4.4 Start

Es darf nur in dem Bereich zwischen der Piloten- und der Sicherheitslinie gestartet werden. Wenn der Streamer beim Start nicht intakt ist, zählt kein Punkt. Das Modell muß landen und mit einem intakten Streamer starten.

§ 4.5 Flugzeit Punkte

Die maximale Flugzeit beträgt 420 Sekunden. Ein Punkt wird für drei Flugsekunden gegeben. Den ersten Punkt bekommt man für die erste Flugsekunde, das geht dann bis zu den maximalen 138 Flugpunkten.

[Siehe Anlage 4.5](#)

§ 4.6 Restarts

Die Zahl der Restarts ist nicht begrenzt. Wenn der Pilot während eines Fights sein A/C Modell aus der Landezone (siehe §2.2.2) holen möchte, braucht er die Erlaubnis des Hauptschiedsrichters. Der Hauptschiedsrichter gibt ein Signal und nachdem alle Piloten informiert sind, darf das Modell geholt werden. Der Restart muß von dem Startpit ausgeführt werden, der auch zu Beginn des Fights verwendet wurde. Der Startbereich ist zwischen dem Startpit und der Sicherheitslinie.

§ 4.7 A/C Modellwechsel

In einem Fight darf nur dasselbe A/C Modell benutzt werden. Ein anderes Modell darf erst im nächsten Fight verwendet werden. Das A/C Modell ist definiert mit den Hauptbauteilen Rumpf und Flügel.

§ 4.8 Crossing of lines (Überqueren von Linien)

Ein Überqueren von Linien durch ein A/C Modells kann im Flug oder am Boden geschehen. In der Luft muss das A/C Modell klar über der Linie geflogen sein. Am Boden zählt es, wenn der Motor des Modells über die Linie gerät. Bei mehrmotorigen Modellen genügt es, wenn ein Motor über die Linie gerät.

§ 4.9 Safety line crossing (Verletzung Sicherheitslinie)

Wenn ein Pilot während eines Wettbewerbes die Sicherheitslinie mit seinem A/C Modell kreuzt, **wird seine Flugzeit gestoppt und er muss sofort landen**. Er bekommt eine Minus-Punkt-Strafe. Beim zweiten Mal muß der Pilot sofort von dem Wettbewerb disqualifiziert werden **und verliert das Recht erneut zu starten**. Er behält seine positiven wie negativen Punkte, die er bis zu dem Zeitpunkt erhalten hat.

[\(Proposal 016 voting 2013-12\)](#)



ACES WWII Regeln 2014



§ 4.10 Lost streamer (Verlust des Streamers)

Der Wettbewerbsteilnehmer ist verantwortlich dafür, das er mit einem angebrachten und in voller Länge ausgerollten Streamer startet. Nach der Landung wird der Streamer geprüft. Ist das A/C Modell mindestens 10 Sekunden geflogen und der Streamer in Ordnung, bekommt er die Punkte (+50) gutgeschrieben. Wird der Streamer bei der Landung verloren, so muß der Pilot dieses mit dem Auffinden des verlorenen Streamers belegen.

§ 4.11 Streamer cut

Ein Wettbewerbsteilnehmer, der einem gegnerischem A/C den Streamer in der Luft abschneidet, erhält +100 Punkte.

Verbleibt ein Streamer eines gegnerischem A/C an seinem Modell, gilt folgendes: Wird der erbeutete Streamer gecuttet, so bekommt der cuttende Wettbewerber die +100 Punkte. Der gecuttete Wettbewerber verliert nicht seine Punkte. Cuts zählen nur bei Streamern, die direkt am gegnerischen A/C Modell hängen. Wird bei einem Anflug der Streamer mehrfach oder mehrere (der eigene und erbeutete Streamer) gecuttet, so zählt dieses nur als ein Cut. Kommt es bei einem Anflug zeitgleich zu einem Cut und einer Kollision, zählt dieser Cut nicht.

§ 4.12 Kollision

Wenn zwei oder mehrere A/C in der Luft kollidieren, ist folgendes Vorgehen angeordnet: Der Wettbewerber, dessen A/C sicher weiter fliegen kann, darf in der Luft bleiben, um weitere Punkte zu erhalten. Es gibt keine Kill- oder Trostpunkte. Die Flugzeit stoppt, sobald der Rumpf den Boden berührt.

§ 4.13 Non-engagement rule (Hasenfußregel)

Wenn sich ein Wettbewerber mehr als 30 Sekunden aus dem Kampf heraushält, wird er vom Hauptschiedsrichter verwarnt. Hält er sich wiederum 30 Sekunden aus dem Kampf heraus, so bekommt er die -50 Punkte aus der Non-engagement-rule. Wenn der Pilot dem Hauptschiedsrichter mitteilt, das er technische Probleme hat, so hat er unverzüglich in einer Weise zu Landen, das weder die Mitbewerber noch die Zuschauer gefährdet werden.

§ 4.14 Tie (Unentschieden)

Wenn zwei Piloten nach dem Finale Punktgleich sind, so gewinnt der Pilot mit der höheren Finalpunktzahl. Sind diese auch identisch, zählt die höhere Einzelpunktzahl aus den Vorrunden.

§ 4.15 Frequenzen

Jeder Wettbewerber muß in der Lage sein mindestens zwischen zwei Fernsteuerfrequenzen wählen zu können. Wenn es zu einer Frequenzkollision im Finale kommt, so muß der Teilnehmer mit der geringeren Punktzahl den Kanal wechseln. Für den Wechsel wird eine extra Zeit gegeben. Erst danach beginnt die Vorbereitungszeit. Der Teilnehmer, der wechseln muß, hat weitere Frequenzkollisionen zu verhindern.

§ 4.16 Complaints (Beschwerden)

Wenn sich das Wetter oder die Wettbewerbsbedingungen verschlechtern, kann der Veranstalter eine Pilotenbesprechung einberufen. Dort kann eine Verschiebung, eine Beendigung, eine Aufhebung oder eine Entscheidung zur Bewertung der bisherigen Ergebnisse beschlossen werden.



ACES WWII Regeln 2014



§ 4.17 Protest

Jeder Wettbewerber hat das Recht gegen eine Schiedsrichter Entscheidung zu protestieren. Der Protest wird in einer Teilnehmersammlung entschieden. Diese wird, so bald es geht, einberufen. Eine Protestgebühr wird erhoben. Wird dem Protest stattgegeben, wird die Gebühr zurückerstattet.

§ 5 Judges (Schiedsrichter)

§ 5.1 Main judge (Hauptschiedsrichter)

Der Hauptschiedsrichter ist verantwortlich für den zeitlichen Gesamtablauf des Wettbewerbes. Er überwacht zudem, dass sich die Teilnehmer während des Fights hinter der Sicherheitslinie aufhalten.

Betrug, oder der Versuch des Betrugens wird mit der Disqualifikation vom Wettbewerb bestraft. Die Hauptschiedsrichterentscheidung soll mit einem Pilotenentscheid bestätigt werden.

§ 5.2 Safety judge (Sicherheitsschiedsrichter)

Der Safety Judge ist verantwortlich für die allgemeine Sicherheit auf dem Wettbewerb. In Sicherheitsfragen ist seine Autorität höher als die vom Hauptschiedsrichter. Er soll vor Sicherheitsgefahren warnen. Er positioniert sich so, daß er die Sicherheitslinie Verletzungen klar einsehen kann. Er achtet darauf, das sich niemand ohne Helm im gefährdetem Bereich aufhält. Dieser Bereich ist in Punkt 2 beschrieben.

§ 5.3 Pilot judge (Pilotenrichter)

Der Pilotenrichter muß die Punkte des Piloten auf dem Scoreboard registrieren. Er protokolliert die Flugzeit des Piloten. Außerdem ist er zuständig für die Registrierung von : Sicherheitslinie crossing (mit dem Safety Judge) und Hasenfuß Strafen. Er registriert Cuts und kontrolliert das A/C Modell mit Streamer vor und direkt nach dem Fight. Falls sich Streamer oder Teile davon am Modell befinden vermerkt er dieses auf dem Scoreboard. Dieses findet mit Einverständnis des Piloten statt. Die Piloten und der Pilotenrichter bestätigen das Ergebnis mit ihrer Unterschrift auf dem Scoreboard. Ist die Situation unklar, hat der Hauptschiedsrichter eine sofortige Entscheidung zu fällen.

§ 6 Punkte

Das folgende Punktesystem wird verwendet. Dezimalpunkte gibt es nicht.

§ 6.1 Minus/plus Punkte

Crossing safety line (siehe §2.2.3)	-200
Non-engagement (Hasenfuß)	- 50
Engine over rpm limit. Drehzahlüberschreitung	- 50
eigener Streamer nach Fight i.O.	+ 50
Cutting streamer off enemy A/C	+100
Flugzeit, per 3 seconds	+1 bis +138