

**ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ
ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ
В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ
(Часть 1-3)**

Республика Беларусь, 2015

СОДЕРЖАНИЕ:

Количество стр:

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ – АВИАМОДЕЛИ	8
ЧАСТЬ ВТОРАЯ - ОБЩИЕ ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ	21
ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ - ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ	30
КАТЕГОРИЯ F1 – СВОБОДНОЛЕТАЮЩИЕ МОДЕЛИ	
КЛАСС F1A – ПЛАНЕРЫ	
КЛАСС F1B – РЕЗИНОМОТОРНЫЕ МОДЕЛИ	
КЛАСС F1C – ТАЙМЕРНЫЕ МОДЕЛИ	
КЛАСС F1G – РЕЗИНОМОТОРНЫЕ МОДЕЛИ "Зимний приз"	
КЛАСС F1A – ПЛАНЕРЫ	
ЧАСТЬ ЧЕТВЁТРАЯ - ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ	107
КАТЕГОРИЯ F2 - КОРДОВЫЕ МОДЕЛИ	
КЛАСС F2A – СКОРОСТНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ	
КЛАСС F2B – ПИЛОТАЖНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ	
КЛАСС F2C – ГОНОЧНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ	
КЛАСС F2D – МОДЕЛИ „ВОЗДУШНОГО БОЯ”	
ЧАСТЬ ПЯТАЯ - ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ	67
КАТЕГОРИЯ F3 – РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ МОДЕЛИ	
КЛАСС F3A – ПИЛОТАЖНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ	
КЛАСС F3R - ПИЛОТАЖНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ ДЛЯ ЗАКРЫТЫХ ПОМЕЩЕНИЙ	
ЧАСТЬ ШЕСТАЯ - ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ	42
КАТЕГОРИЯ F3 – РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ МОДЕЛИ	
КЛАСС F3D – ГОНОЧНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ	
КЛАСС F3R – ГОНОЧНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ С ТЕХНИЧЕСКИМИ ОГРАНИЧЕНИЯМИ	
ЧАСТЬ СЕДЬМАЯ - ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ	17
КАТЕГОРИЯ F3 - РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ МОДЕЛИ	
КЛАСС F3J – МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ ДЛЯ ПОЛЁТОВ НА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ В ТЕРМИЧЕСКИХ ПОТОКАХ	

ЧАСТЬ ВОСЬМАЯ - ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ	88
КАТЕГОРИЯ F4 – МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ – КОПИИ	
КЛАСС F4B – КОРДОВЫЕ ЛЕТАЮЩИЕ КОПИИ	
КЛАСС F4C – РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ ЛЕТАЮЩИЕ КОПИИ	
КЛАСС F4H – РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ МОДЕЛИ-ПОЛУКОПИИ	
ЧАСТЬ ДЕВЯТАЯ - ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ	31
КАТЕГОРИЯ F4 – МАСШТАБНЫЕ МОДЕЛИ – КОПИИ	
КЛАСС F4V½BLR - КОРДОВЫЕ МОДЕЛИ - ПОЛУКОПИИ ДЛЯ ВОЗРАСТНОЙ ГРУППЫ ДО 18 ЛЕТ (НАЦИОНАЛЬНЫЙ КЛАСС)	
ЧАСТЬ ДЕСЯТАЯ - ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ	14
КАТЕГОРИЯ F5 - РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ МОДЕЛИ С ЭЛЕКТРОМОТОРАМИ	
КЛАСС F5J - МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ ДЛЯ ПОЛЕТОВ НА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ С ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ И ВЫСОТОМЕРОМ/ ТАЙМЕРОМ РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ (ВТ)	
Всего:	428 стр.

Составил и проверил: судья ВНК, член Жюри FAI Абанович В.Н.

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ АВИАМОДЕЛИ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДЛЯ АВИАМОДЕЛЕЙ

1.1. Общее определение авиамодели:

Авиамодель это малоразмерный летательный аппарат тяжелее воздуха, с двигателем или без него, не способный поднять человека, который используется для спортивных соревнований или развлечения.

Радиоуправляемая модель в полете должна постоянно управляться моделистом, посредством рукояток радиопередатчика, в пределах прямой видимости моделиста, исключения могут быть только кратковременными.

Кордовая авиамодель в полете должна управляться моделистом, механическим воздействием на ручку управления с усилием, передаваемым через кордовые нити.

Свободнолетающая авиамодель должна запускаться моделистом и от начала до конца своего полета не должна ни кем управляться, кроме остановки двигателя и прерывания полета.

Авиамодель не должна иметь никаких устройств, которые управляли бы ей автоматически, кроме управления по заданному курсу.

1.2. Общие технические характеристики авиамodelей:

Если не предписано иное, авиамodelи должны соответствовать следующим основным техническим требованиям:

Максимальный полётный вес с топливом.....	25кг
Максимальная площадь несущей поверхности.....	500 дм²
Максимальная нагрузка.....	250 г/дм²
Максимальный рабочий объём цилиндра(ов) поршневого двигателя(лей).....	250 см³
Максимальное напряжение источника питания электродвигателя без нагрузки.	72
вольт	
Максимальная, полная тяга реактивных турбин.....	25 кг

Для всех категорий авиамodelей с двигателями применяется ограничение уровня шума. Уровень шума не должен превышать 96dB(A) на расстоянии 3 метра от работающего двигателя, если не действуют другие правила. Конкретные методы измерения уровня шума должны быть разработаны соответствующими подкомитетами для своей категории моделей.

Для электромоторов и реактивных турбин ограничение уровня шума не применяется.

1.3 Классификация авиамodelей:

1.3.1. Категория F1 - свободнолетающие авиамodelи:

а) Свободнолетающая авиамодель это модель, во время полёта которой не существует никакой физической связи между авиамodelью и участником соревнований или его помощником. Радиоуправление разрешено только в том случае, если это оговорено в правилах для соответствующего класса. Не разрешаются замкнутые системы управления с активными датчиками и операционные аэродинамические полётные элементы управления, за исключением управления F1E.

б) Запуск модели в полет осуществляется одной рукой, удерживающей фюзеляж модели, если нет исключений особо установленных в правилах для класса.

с) Эта категория подразделена на следующие классы:

Класс: F1A – МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ Формула А-2
F1B - РЕЗИНОМОТОРНЫЕ МОДЕЛИ
F1C -ТАЙМЕРНЫЕ МОДЕЛИ
F1G - РЕЗИНОМОТОРНЫЕ МОДЕЛИ (COUPE D'HIVER) "Зимний приз"
F1H – МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ

1.3.2 Категория F2 – Полёт на кордах

а) В полёте на кордах всё управление осуществляется пилотом посредством одного или более нерастяжимых корд или кабелей, непосредственно связанных с моделью самолета. Корды или кабели должны быть присоединены к устройству управления в руке пилота (ручке управления). Автоматическое управление полётом и/или автоматическое маневрирование запрещается.

б) Управление трансмиссией может осуществляться пилотом через провода или кабели или отдельным бортовым автоматическим процессором.

с) В устройствах начального пуска двигателя (двигателей) разрешено использовать широкополосные технологии на 2,4 ГГц, законные для использования в стране проведения соревнований. Участник сам должен определить пригодность использования выбранной им системы.

Любое такое устройство или система:

- 1) должно управляться только пилотом или назначенным механиком/помощником, и
- 2) не должно затрагивать никакую другую модель

д) В устройствах или системах остановки двигателя (двигателей) разрешено использовать широкополосные технологии на 2,4 ГГц, законные для использования в стране проведения соревнований. Участник сам должен определить пригодность использования выбранной им системы.

Любое такое устройство или система:

- 1) должно управляться только пилотом, и
- 2) не должно затрагивать никакую другую модель.

е) Ремень безопасности, соединяющий запястье пилота с ручкой управления, должен обеспечиваться участником и использоваться во время всех полетов. Тест на разрыв должен быть применен отдельно к ремню безопасности. Этот тест будет применен согласно спецификации каждого класса такой же, как и для корд.

ф) Инструкции для классов должны быть сформулированы в правилах классов за исключением соображений безопасности. Правила класса не должны противоречить пункту 1.3.2.

г) Эта категория подразделена на следующие классы:

Класс: F2A - СКОРОСТНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ
F2B - ПИЛОТАЖНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ
F2C - ГОНОЧНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ
F2D - МОДЕЛИ «ВОЗДУШНОГО БОЯ»

1.3.3. Категория F3 - радиоуправляемые авиамодели:

Радиоуправляемая авиамодель это авиамодель, которая во время полёта совершает маневрирование по положению в пространстве, направлению и высоте под аэродинамическим воздействием рулевых поверхностей, управляемых с помощью радиосигналов участником, находящимся на поверхности земли.

Эта категория подразделена на следующие классы:

Класс: F3A - ПИЛОТАЖНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ
F3B - МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ ДЛЯ МНОГОБОРЬЯ

F3D - ГОНОЧНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ
F3J - МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ ДЛЯ ПОЛЕТОВ НА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ
В ТЕРМИЧЕСКИХ ПОТОКАХ
F3P - ПИЛОТАЖНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ ДЛЯ ЗАКРЫТЫХ
ПОМЕЩЕНИЙ
F3R- ГОНОЧНЫЕ МОДЕЛИ САМОЛЁТОВ С ТЕХНИЧЕСКИМИ
ОГРАНИЧЕНИЯМИ

1.3.4. Категория F4 - масштабные авиамодели – копии:

Масштабная авиамодель это малоразмерная копия полноразмерного пилотируемого летательного аппарата тяжелее воздуха.

Эта категория подразделена на следующие классы:

Класс: F4B – КОРДОВЫЕ ЛЕТАЮЩИЕ КОПИИ
F4C – РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ ЛЕТАЮЩИЕ КОПИИ
F4H - РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ ПОЛУКОПИИ
F4B½BLR - КОРДОВЫЕ МОДЕЛИ – ПОЛУКОПИИ ДЛЯ ВОЗРАСТНОЙ
ГРУППЫ ДО 18 ЛЕТ (НАЦИОНАЛЬНЫЙ КЛАСС)

1.3.5. Категория F5 - радиоуправляемые авиамодели с электромоторами:

Эта категория разделяется на следующие классы:

Класс: F5J - МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ ДЛЯ ПОЛЕТОВ НА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ
С ЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ДВИГАТЕЛЕМ И ВЫСОТОМЕРОМ/ ТАЙМЕРОМ
РАБОТЫ ДВИГАТЕЛЯ (ВТ)

1.4. Определения, используемые для технического описания моделей и формулирования правил:

1.4.1. Площадь несущей поверхности:

Площадь несущей поверхности это сумма площадей поверхности крыльев и горизонтальной или наклонной стабилизирующей поверхности или поверхностей. Для расчёта берутся проекции этих поверхностей на горизонтальную плоскость при нулевом угле установки.

Если крылья или стабилизирующие поверхности встроены в фюзеляж модели, то для расчёта площади берутся поверхности, которые получатся, если контуры крыльев или стабилизирующих поверхностей продолжить до пересечения с плоскостью симметрии модели.

1.4.2. Вес:

Вес, определяемый как минимальный и принимаемый в расчёт при определении минимальной нагрузки, это полный полётный вес модели без топлива.

1.4.3. Нагрузка:

Если предъявляются требования по нагрузке, то нагрузка определяется как вес, выраженный в граммах, делённый на площадь несущей поверхности, выраженную в квадратных дециметрах.

1.4.4. Балласт:

При необходимости использовать дополнительный балласт, чтобы получить заданный вес или отрегулировать положение центра тяжести модели, этот балласт должен размещаться внутри модели и быть несъёмным. Если для регулировки положения центра тяжести модели используется съёмный балласт, то его вес не учитывается при определении минимального веса модели.

1.4.5. Размах крыла:

Размах крыла это максимальное расстояние между двумя крайними точками на концах крыла.

1.4.6. Резиномотор:

Резиномотор это двигатель, в котором энергия запасается за счёт скручивания или растяжения нитей из резины или другого эластичного материала.

1.4.7. Поршневой двигатель:

Поршневой двигатель это двигатель, в котором энергия, получаемая при сгорании топлива или расширении рабочего тела воздействует на один или более поршней, движущихся возвратно - поступательно или вращающихся.

1.4.8. Двигатель с калильным зажиганием (калильный двигатель):

Калильный двигатель это поршневой двигатель, в котором для зажигания топлива используется постоянно раскалённый элемент (калильная свеча).

1.4.9. Компрессионный двигатель:

Компрессионный двигатель это поршневой двигатель, в котором топливо самовоспламеняется за счет повышения температуры при сжатии. Такой двигатель может иметь механическую систему, специально предусмотренную для регулирования степени сжатия во время работы.

1.4.10. Реактивный двигатель:

Реактивный двигатель это двигатель, тяга которого создаётся реакцией (отдачей) вытекающей из него струи рабочего тела (продуктов сгорания топлива, жидкости, вытесняемой давлением сжатого газа и т.п.). Подразделяются на воздушно-реактивные и ракетные двигатели. Для авиамodelей, которые приводятся в движение воздушно-реактивными двигателями, должно соблюдаться следующее дополнительное требование:

Максимальный наружный диаметр камеры сгорания пульсирующего воздушно-реактивного двигателя – 80 мм.

1.4.11. Запуск с руки:

Модель выпускается в полёт из рук участника соревнований или, если разрешено, из рук помощника. Участник или помощник должны находиться на поверхности земли.

1.4.12. Взлёт:

Модель должна подняться в воздух с поверхности земли или воды самостоятельно, за исключением кордовых моделей, без какой-либо помощи со стороны пилота или механика.

1.4.13. Приземление (посадка):

Посадкой модели считается первое касание поверхности земли или воды или полное прекращение движения вперёд.

1.4.14. Модель гидросамолёта:

Модель гидросамолёта это авиамодель, которая должна взлетать с воды, но не обязательно садиться на воду после окончания полёта. Перед взлётом каждая модель должна быть испытана на плавучесть: в течение одной минуты она должна держаться на поверхности без посторонней помощи в нормальном, взлётном положении.

1.4.15. Модель вертолётa:

Модель вертолётa это авиамодель тяжелее воздуха, которая получает всю подъёмную силу и горизонтальную тягу от роторной (ных) системы, приводимой в движение двигателем и вращающейся вокруг вертикальной (в нормальном положении) оси (или осей).

Разрешаются неподвижные горизонтальные несущие поверхности с площадью не более 4% от площади ометаемой ротором (роторами). Разрешается неподвижный или управляемый стабилизатор с площадью не более 2% от площади ометаемой ротором (роторами). Модели летательных аппаратов на воздушной подушке, конвертопланов или летательных аппаратов, зависающих в воздухе за счёт отклонённой вниз струи от воздушного винта, вертолётaми не считаются.

Технические требования:

Площадь несущей поверхности:

Максимальная площадь ометаемая ротором (роторами).....300 дм².

Любые наложения площадей учитываются только один раз, за исключением моделей соосных вертолётов, у которых расстояние между роторами больше одного радиуса ротора, в этом случае учитывается сумма площадей ометаемых обоими роторами.

Вес: Максимальный вес5 кг с топливом:

Объём поршневого двигателя: Максимальный рабочий объём двигателя.....10 см³.

Резиновый двигатель: Без ограничений.

Примечание: Роторы с металлическими лопастями запрещены.

1.4.16. Рабочий объём двигателя:

а) Двигатель с возвратно-поступательным движением поршня
Рабочий объём цилиндра вычисляется по формуле:

Рабочая площадь поршня x ход поршня = рабочий объём

Для вычисления рабочей площади поршня берётся диаметр гильзы, измеренный в верхней мёртвой точке.

Рассчитанная величина объёма округляется до двух знаков после запятой - до 0,01 см³.

б) Роторный двигатель

Рабочий объём вычисляется по формуле: $0,325(C^2 - D^2) \times b$ Обозначения см. на рисунке, ниже

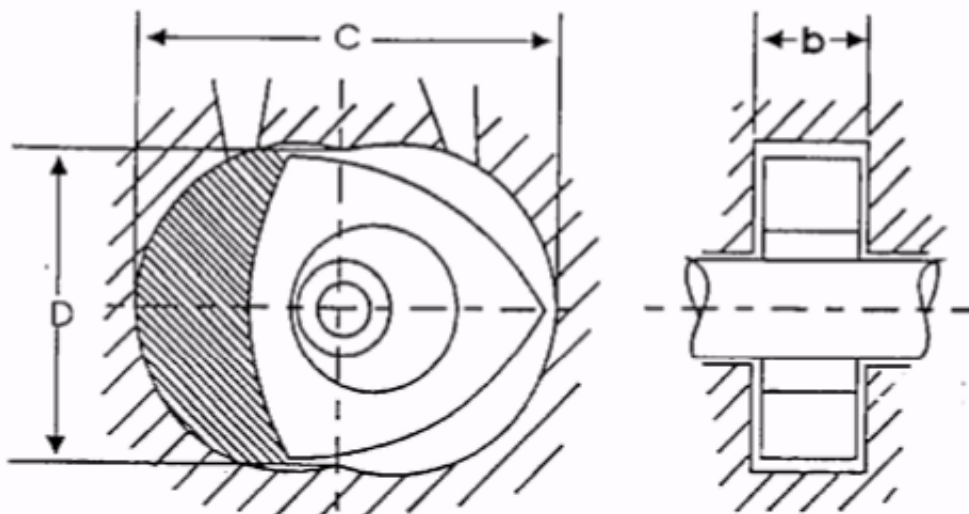


Рис 1. К расчету рабочего объема роторного двигателя.

ЧАСТЬ ВТОРАЯ: ОБЩИЕ ПРАВИЛА СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1. Общее определение соревнований.

Официальным соревнованием является любое соревнование по авиамodelьному спорту, в котором в каждом классе моделей участвуют и обязательно показывают результат не менее, четырёх спортсменов в личном первенстве или не менее трёх команд из разных организаций в командном первенстве.

Соревнования организуются и проводятся в соответствии с настоящими Правилами, положениями и к участию в них допускаются спортсмены имеющие спортивные разряды и звания по авиамодельному спорту и не имеющие спортивных разрядов.

1.2. Классификация соревнований

1.2.1. Виды соревнований

Соревнования подразделяются на :

кружковые;

клубные;

районные (городские);

областные;

республиканские;

Чемпионат Республики Беларусь

Кубок Республики Беларусь

международные соревнования;

Кубок мира

1.2.2. Соревнования могут быть как открытые, так и закрытые:

а) открытые соревнования – это соревнования, в которых участвуют все желающие спортсмены и команды Республики Беларусь и других стран.

б) соревнования с ограничением (закрытые) – это соревнования, в которых участвуют спортсмены или команды Республики Беларусь и других стран специально приглашённые организаторами соревнований.

1.2.3. На соревнованиях определяется:

а) личное первенство.

В соревнованиях на личное первенство учитываются только индивидуальные результаты участников, по которым и определяется первенство.

б) лично-командное первенство

В соревнованиях на лично-командное первенство фиксируются индивидуальные результаты участников, которые идут в зачет как личного, так командного первенства.

1.2.4. Соревнования могут проводиться с разбивкой на возрастные группы и спортивную квалификацию. Требования к возрасту и спортивной квалификации оговариваются Положением о соревнованиях.

2. РУКОВОДСТВО И ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

2.1. Организаторы соревнований.

Организация и проведение соревнований возлагается на ДОСААФ либо уполномоченную им организацию и/или юридическое лицо, на базе которого проводятся соревнования. Для подготовки и проведения соревнований крупного масштаба, их материально-технического обеспечения, организация, проводящая соревнование, обязана создать оргкомитет и назначить начальника соревнований.

2.2. Начальник соревнований.

Начальник соревнований несет ответственность за оборудование стартов, обеспечение порядка и мер безопасности, организацию связи и медицинского обслуживания, обеспечение транспортом, размещением, питанием и обслуживанием спортсменов и судей, наличие измерительной аппаратуры и инструментов для контроля характеристик моделей участников.

2.3. Положение о соревнованиях.

2.3.1. Все спортивные соревнования проводятся в соответствии с положениями о проведении (регламентами) соревнований по авиамодельному спорту, утверждаемыми в установленном порядке (республиканские – председателем центрального совета ДОСААФ или его заместителем, областные – председателем областной организационной структуры ДОСААФ), иные, руководителями организаций, проводящими соревнования.

2.3.2. В Положении указываются: Наименование соревнований, даты проведения соревнований, в каких классах моделей, цели и задачи соревнований, какая организация является организатором соревнований, место проведения соревнований и его характеристика, подробная программа соревнований, участвующие организации и участники (возраст, квалификация); по каким правилам будут проводиться соревнования, условия участия и зачета; система оценки результатов; порядок медицинского контроля; медико-санитарное обеспечение; техника безопасности; срок подачи заявок; условия приема (финансирование), варианты размещения участников соревнований с указанием стоимости, порядок награждения, порядок оповещения органов массовой информации, ответственные лица, контактные адреса и телефоны.

2.3.3. При проведении соревнований по моделям, не предусмотренными настоящими Правилами, Положение о соревнованиях должно содержать еще технические требования к моделям и дополнительные меры безопасности.

2.3.4. В Положении также должны быть указаны полные названия документов (Правил и дополнений к ним) используемых при проведении соревнований.

2.3.5. Положение о соревнованиях должно быть известно спортсменам и участвующим организациям заранее:

для городских (районных), областных соревнований - не позднее, чем за два месяца;

соревнований более высокого уровня - не позднее, чем за три месяца до начала соревнований.

2.3.6. Изменять или отменять какие-либо пункты Положения может только организация его утвердившая, о чем должны быть извещены все заинтересованные лица и организации не позднее, чем за месяц до начала соревнований.

2.3.7. Об изменениях Положения должны быть проинформированы до начала соревнований все участники, судьи и зрители.

2.3.8. Официальные республиканские спортивные соревнования, чемпионаты, кубки и первенства Республики Беларусь по авиамодельному спорту проводятся в соответствии с «Календарным планом проведения республиканских и международных спортивных соревнований ДОСААФ» (далее – календарный план).

2.3.9. Календарный план республиканских и международных соревнований на календарный год формируется ДОСААФ по предложениям БФАС (в которые включены так же предложения юридических лиц, уставами которых предусмотрено проведение спортивных соревнований, поданным не позднее 1 октября предыдущего года в центральный совет ДОСААФ и Президиум БФАС), областных организационных структур ДОСААФ и организаций ДОСААФ центрального подчинения, утверждается президиумом центрального совета ДОСААФ и согласовывается с Министерством спорта и туризма Республики Беларусь.

2.3.10. Местные календарные планы проведения официальных спортивных соревнований утверждаются местными исполнительными и распорядительными органами !

3. ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПО ИЗМЕНЕНИЮ ПРАВИЛ И ПОЛОЖЕНИЙ

3.1. Предложения по изменению настоящих Правил и Положений о республиканских соревнованиях, Чемпионате и Кубке Республики Беларусь представляются в Президиум БФАС и центральный совет ДОСААФ.

3.2. Предложения должны отвечать следующим требованиям:

а) Предложения по изменению настоящих Правил должны представляться на специальном бланке (см. бланковую документацию);

б) содержать соответствующий пункт или раздел из данных Правил или Положения о Чемпионате или Кубке Республики Беларусь;

в) содержать подробное указание, в чем состоит изменение или дополнение к тексту;

г) давать обоснование предполагаемому изменению в определенном кратком пункте (разделе).

3.3. Предложения представляются председателем БФАС с одобрения большинства членов президиума.

3.4. Для рассмотрения в текущем году предложения подаются до 1 марта в двух экземплярах, высылаемых в адрес БФАС.

3.5. Изменения и дополнения в Правила проведения соревнований и Положения о Чемпионатах и Кубках Республики Беларусь по авиамodelьному спорту в разных классах производятся по согласованию с председателем БФАС и утверждаются председателем центрального совета ДОСААФ, с определением даты их введения в действие.

3.6. Не позднее, чем по истечении месяца после их утверждения, БФАС публикует и рассылает заинтересованным организациям (лицам) лист изменений Правил.

4. УЧАСТНИКИ СОРЕВНОВАНИЙ И КОМАНДЫ

4.1. Участниками соревнований являются спортсмены представившие модели, отвечающие требованиям настоящих Правил и Положения о соревнованиях, тренеры и руководители команд (представители).

4.2. Участники соревнований обязаны:

а) знать и выполнять все требования настоящих Правил, судейской коллегии и Положения о соревнованиях;

б) быть дисциплинированными и честными в спортивной борьбе, не допускать проступков, порочащих их как спортсменов;

в) выступать в опрятной спортивной форме;

г) производить ремонт моделей, осуществлять тренировочные запуски только в местах, заранее определенных для этих целей судейской коллегией;

4.3. Участник несет полную ответственность за соответствие своих моделей техническим требованиям, предъявленным к данному классу моделей настоящими Правилами.

4.4. Участники соревнований имеют право:

а) участвовать в составе команды на соревнованиях только в одном классе моделей;

ПРИМЕЧАНИЕ: для участия в соревнованиях на личное первенство количество классов моделей не ограничивается.

б) иметь на старте помощников в количестве оговоренном настоящими Правилами в классе представленных участником моделей.

в) менять части зарегистрированных моделей по своему усмотрению.

4.5. Участнику разрешается иметь запасные винты, резиновые и поршневые двигатели.

4.6. Если не сформулировано иначе, участник, записанный в заявке, должен быть изготовителем заявленных моделей.

4.7. Участники с радиоуправляемыми моделями обязаны руководствоваться требованиями, предъявляемыми Государственной инспекцией Республики Беларусь по электросвязи Министерства связи и информатизации РБ к аппаратуре радиоуправления моделями.

4.8. Возрастная классификация соревнований.

4.8.1. Если в соревнованиях в личном зачете заявлено участие трех или более спортсменов юниоров, то для них может быть организован специальный зачет среди юношей.

4.8.2. Участник считается юниором до, и в течение календарного года, в котором ему исполняется 18 лет. Все остальные участники считаются взрослыми спортсменами.

4.9. К участию в командном зачёте допускаются спортивные делегации (команды) городских, областных, краевых и республиканских Советов ДОСААФ, команды спортивных клубов и других организаций, имеющие именную заявку, подписанную ответственным лицом. Количество членов делегации и её состав указывается в Положении о соревновании. В заявку в обязательном порядке должны быть включены тренер-руководитель и судья.

4.10. Участие по доверенности и замена членов команды (перезаявка):

4.10.1. Участие в соревнованиях по доверенности, не разрешаются ни в каком классе авиамodelей.

4.10.2. Замена членов команды (перезаявка) разрешается не позже, чем за один час до начала соревнований по данному классу моделей.

4.11. Каждая организация, командующая участников на соревнования, должна назначить своего представителя (тренера), который является руководителем спортивного коллектива. Он должен быть компетентен в вопросах судейства соревнований и знать настоящие Правила по авиамodelьному спорту.

4.11.1. Руководитель обязан:

а) отвечать за дисциплину участников своей команды, за соблюдение ими мер безопасности во время соревнований и тренировок;

б) выполнять безоговорочно все требования судейской коллегии.

ПРИМЕЧАНИЕ: руководителю запрещается вмешиваться в распоряжения судей и организаторов соревнований.

4.11.2. Руководитель имеет право:

а) производить замены в составе команды.

ПРИМЕЧАНИЕ: перезаявка на имя главного судьи, подается секретарю судейской коллегии не позже, чем за один час до начала соревнований по данному классу моделей.

б) оказывать помощь участникам.

в) обращаться в Жюри или к организаторам в случае спора или протеста.

г) в случае несогласия с действиями спортсмена, руководителя другой команды, члена судейской коллегии, подать протест в письменном виде.

4.11.3. Любой член официальной команды старше 18-ти лет может быть заявлен как руководитель.

4.12. Любая сознательная попытка, любого члена команды, или лица непосредственно связанного с командой, влияния, запугивания или угроз, в отношении судей, других участников или команд с целью получения преимуществ перед другими участниками, или командами, до соревнований, во время соревнований, или по их окончании, необходимо считать неспортивным поведением. Она может вести к дисквалификации этого участника, или всей команды на все соревнования.

5. ОФИЦИАЛЬНЫЕ ЛИЦА НА СОРЕВНОВАНИЯХ.

Официальными лицами на соревнованиях являются представители организаций, проводящих соревнования (члены оргкомитета), члены жюри и судейской коллегии.

5.1. Жюри.

5.1.1. На Чемпионатах и Кубках Республики Беларусь, республиканских соревнованиях может создаваться Жюри из трех человек.

Персональный состав Жюри предлагается организатором соревнований из наиболее квалифицированных судей и (или) ведущих специалистов и утверждается по согласованию с БФАС – приказом председателя ЦС ДОСААФ.

5.1.2. Все решения Жюри обязательны для судейской коллегии соревнований.

5.1.3. В обязанности Жюри входит контроль за строгим соблюдением настоящих Правил и Положения о соревнованиях, и оно обладает полномочиями принимать все решения, необходимые для урегулирования всех спорных вопросов и ситуаций.

5.2. Судейская коллегия.

5.2.1. Проведение каждых соревнований и определение спортивно-технических результатов, показанных участниками и командами, осуществляется судейской коллегией, возглавляемой главным судьей.

5.2.2. Судейская коллегия назначается организатором соревнований из квалифицированных судей по авиамodelьному спорту.

5.2.3. В состав судейской коллегии соревнований входят: главный судья, заместитель главного судьи, главный секретарь, начальники стартов, старшие судьи, судьи-оценщики и хронометристы, судья-информатор, врач соревнований и секретари.

ПРИМЕЧАНИЕ: В зависимости от вида и ранга соревнований состав судейской коллегии может быть сокращен.

5.2.4. Для ведения подготовительной работы по организации судейства, решения вопросов, возникающих в ходе соревнований, и утверждения спортивно-технических результатов участников, из состава судейской коллегии выделяется главная судейская коллегия, в которую входят: главный судья, его заместитель и главный секретарь.

ПРИМЕЧАНИЕ: Персональный состав главной судейской коллегии представляется организатором соревнований и утверждается БФАС.

5.2.5. По прибытии на место соревнования все судьи предъявляют главному судье свои судейские удостоверения.

5.2.6. Главный судья перед началом соревнований проводит судейский семинар.

5.2.7. Судейская коллегия проводит соревнования, строго руководствуясь настоящими Правилами и Положением о соревнованиях.

5.2.8. Члены судейской коллегии должны быть обеспечены отличительными знаками.

5.2.9. Каждый судья обязан:

а) быть объективным, дисциплинированным, вежливым и требовательным к себе и участникам;

б) тщательно готовиться к выполнению своих обязанностей и твердо знать все особенности работы на своем участке;

в) иметь для работы два проворенных электронных кварцевых секундомера с цифровой индикацией и бинокль (для судейства свободнолетающих моделей).

5.2.10. Взаимоотношения между судьями и участниками должны быть строго официальными и корректными.

5.2.11. Давать участникам советы по тактике и технике соревнований или другие рекомендации, влияющие на спортивные результаты, судьям категорически запрещается.

5.2.12. Судьи не могут быть одновременно участниками данных соревнований.

5.2.13. Для приема заявок на участие в соревнованиях (регистрацию), проверки документации у команд и участников и оформления списка участников, допущенных к соревнованиям, из состава судейской коллегии и оргкомитета назначается мандатная комиссия, заключения которой являются обязательными.

5.2.14. Председатель мандатной комиссии назначается организацией, проводящей соревнования.

5.2.15. Председатель мандатной комиссии до начала соревнований обязан представить главному судье соревнований отчет мандатной, комиссии.

5.3. Функциональные обязанности:

5.3.1. Главный судья несет ответственность за четкую работу судейской коллегии соревнований.

5.3.2. Главный судья имеет право:

а) отменить полностью соревнования в данный день или перенести старт на другое время, если соревнования не могут быть начаты или проведены в назначенное время, из-за неблагоприятных метеорологических условий или неподготовленности мест соревнования.

ПРИМЕЧАНИЕ: начатый тур должен быть проведен до конца.

б) произвести перемены в расписании соревнований, если в этом возникла необходимость;

в) отстранить от работы судей, недобросовестно выполняющих свои обязанности или не справляющихся с ними;

г) не допустить к соревнованиям участников, модели которых не удовлетворяют требованиям, предъявляемым к ним настоящими Правилами и Положением о соревнованиях;

д) отстранить от дальнейшего участия в соревнованиях участников, допустивших грубость или совершивших иные проступки, несовместимые с этическими требованиями, предъявляемыми к спортсмену;

е) отменить решение отдельных судей, если он лично убедился в их ошибочности;

ж) отстранить руководителей делегации (команд) от выполнения ими обязанности

представителя за нарушения требований настоящих Правил и Положения о соревнованиях.

5.3.3. Если при обсуждении вопросов по судейству мнения членов главной судейской коллегии расходятся, то право окончательного решения принадлежит главному судье.

5.3.4. Сообщать представителям команд или сотрудникам прессы сведения о ходе соревнований и предварительные данные о спортивно-технических результатах участников разрешается только главному судье.

5.3.5. Заместитель главного судьи работает по указанию главного судьи, а при отсутствии последнего, выполняет, его обязанности.

5.3.6. Заместитель главного судьи обязан:

- а) перед началом соревнований провести семинар судей;
- б) проверить наличие и соответствие стартового оборудования и судейских принадлежностей;
- в) организовать работу судейской коллегии соревнований;
- г) после окончания работы каждого старта проводить разбор работы судейских бригад.

5.3.7. Заместитель главного судьи имеет право:

- а) налагать взыскания на участников соревнований;
- б) производить контрольные замеры моделей в ходе соревнований;
- в) подписывать стартовые журналы.

5.3.8. Главный секретарь подчиняется главному судье и его заместителю.

5.3.9. Главный секретарь обязан:

- а) отвечать за организацию работы секретариата;
- б) до начала соревнований проверять подготовку всей необходимой документации;
- в) организовать проведение жеребьевки и составлять списки участников;
- г) контролировать правильность записей и подсчетов в стартовых журналах, полетных листах и книжках;
- д) принимать протесты, поступающие в главную судейскую коллегию, отмечая на них время поступления, немедленно докладывать с них главному судье или его заместителю;
- е) по окончании соревнований оформлять отчет о соревнованиях и представлять его главному судье;
- ж) давать судье-информатору необходимые сведения о предварительных результатах соревнований, а после утверждения результатов передавать их представителям прессы.

5.3.10. Начальник старта подчиняется главному судье или его заместителю.

5.3.11. Начальник старта является руководителем работы на старте. Он организует всю работу старта, руководит работой судей: подает стартовые команды, объявляет результаты и подписывает стартовый журнал, инструктирует судей и участников непосредственно перед стартом.

5.3.12. Начальник старта имеет право:

- а) производить контрольный замер характеристик моделей участников своего старта в период соревнований;
- б) принимать меры дисциплинарного воздействия на участников и членов судейской коллегии своего старта.

5.3.13. Для хронометрирования, оценки и контроля выступления участников назначаются судьи, которые подчиняются главному судье, его заместителю и начальнику старта.

5.3.14. Судьи обязаны:

- а) знать Правила проведения соревнований;
- б) проверять соответствие стартового номера участника;
- в) проверять наличие маркировки на моделях;
- г) проверять длину и вытяжку леера;
- д) проверять вес резинового двигателя;
- е) проверять длину, сечение и прочность корды;
- ж) промывать бачки и выдавать стандартное топливо;
- з) объявлять рабочее время участнику;

- и) производить стендовую оценку моделей-копий;
- к) фиксировать результаты выступлений участников.

5.3.15. В каждой группе судей назначается старший судья, который несет ответственность за правильность контрольных замеров и достоверность результатов.

5.3.16. Судья-информатор подчиняется главному судье, его заместителю и начальнику старта.

5.3.17. Судья-информатор несет ответственность:

- а) за правильность, полноту и своевременность информации об условиях, ходе и результатах соревнований;
- б) за объявление распоряжений и указаний главной судейской коллегии относительно программы, расписания соревнований и соблюдения установленного порядка.

5.3.18. При вызове на старт судья-информатор называет фамилию участника, а затем его стартовый номер по жеребьевке, сообщает его спортивное звание и организацию, которую представляет участник.

5.3.19. Врач соревнований подчиняется главному судье, его заместителю и начальнику старта.

5.3.20. Врач соревнований обязан:

- а) осуществлять врачебное наблюдение за участниками, судьями в процесса соревнований;
- б) обеспечивать оказание медицинской помощи при заболеваниях и несчастных случаях;
- в) выполнять все указания главной судейской коллегии и начальников стартов, связанные с медицинским обслуживанием соревнований.

5.3.21. На соревнованиях крупного масштаба в помощь главному секретарю могут быть назначены один или несколько секретарей, каждый из которых отвечает перед главным секретарем за правильность записей и подсчетов на своем участке.

6. МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ.

6.1. При проведении всех соревнований должны быть предусмотрены мероприятия, обеспечивающие безопасность участников, судей и зрителей.

6.2. Соревнования по всем классам и категориям моделей могут проводиться только на оборудованных площадках или кордродромах. Стартовая площадка должна быть подобрана таким образом, чтобы гарантировать безопасность людей и имущества. При этом следует учитывать следующие обстоятельства: силу и направление ветра, относительное расположение зданий, взлётной полосы, автостоянки, места для зрителей и места, отведённого для приземления моделей после нормального полёта с учетом направления ветра и чтобы все места для полётов моделей располагались как можно дальше от линий электропередач.

6.3. Следующие члены судейской коллегии обязаны следить за соблюдением правил безопасности и принуждать к их исполнению:

- Жюри;
- Главный судья;
- Начальник старта;
- Судьи соревнований;
- Члены технической комиссии
- Все участники оргкомитета

6.4. Главная судейская коллегия имеет право запретить полеты моделей, которые по различным причинам могут быть опасными для участников, судей или зрителей.

6.5. Запрещается применять:

- а) Воздушные винты и роторы с металлическими лопастями.
- б) Воздушные винты и лопасти роторов, подвергавшиеся ремонту.
- в) Ненадёжно закреплённые двигатели.
- г) Острые передние кромки и лезвия.
- д) Остроконечные коки или гайки воздушных винтов.

е) Не амортизированная радиоаппаратура там, где есть вибрация двигателя,
ж) Любой сбрасываемый балласт или отделяемые тяжёлые детали.

з) Любой горящий фитиль, который не заключён в защитную трубку или подобное устройство, которое защищает и гасит его.

и) Воздушные винты с лопастями, складывающимися вперёд, в направлении полёта.

6.5.1. Рекомендации:

а) Модель должна иметь идентификационные знаки владельца.

б) Все обтекатели и другие металлические или такие же жёсткие выступающие части должны иметь минимальный радиус 5 миллиметров.

6.6. Предполётные проверки:

6.6.1. Непосредственно перед каждым полётом участник должен проверить действительное состояние и правильное функционирование всех частей, имея в виду нагрузки и безопасность полёта, проверить правильное соединение и закрепление разъёмных частей модели и с особым вниманием проверить двигатель и воздушный винт.

6.6.2. Модели, которые не проверены и не испытаны должным образом, не следует запускать в присутствии зрителей. Нужно стараться таким образом проводить все полёты, чтобы не создавать опасности для зрителей и других участников соревнований.

6.7. Сразу, после того как участник запустит свою модель, он должен покинуть стартовую позицию, убрать своё оборудование, а в случае модели планера смотать свой леер.

6.8. Во время тренировок и стартов кордовых моделей внутри круга, огражденного защитной сеткой, могут находиться только непосредственные участники данного полета модели. Судейская бригада, обслуживающая старты кордовых моделей, располагается за сеткой снаружи кордрома или в специальных отсеках, огражденных сеткой.

Места вблизи аэродромов, а особенно вблизи от зоны захода самолётов на посадку, можно выбирать как место для соревнований только с разрешения руководства аэропорта при условии выполнения его требований и правил безопасности.

6.9. При проведении тренировочных полетов в местах, не предусмотренных для этих целей организаторами соревнований ответственность за соблюдение мер безопасности несет тренер-руководитель данной команды.

6.10. При несоблюдении правил техники безопасности, судейская коллегия имеет право снять виновного участника с соревнований, аннулировать его результаты и ходатайствовать о дисквалификации.

6.11. При несчастных случаях, повлекших за собой телесные повреждения людей, судейская коллегия должна немедленно произвести расследование и сообщить в письменной форме организации, проводящей соревнования.

6.12. Ответственность за соблюдение мер безопасности при проведении соревнований несут организаторы соревнований.

7. ВЗЫСКАНИЯ, ПРОТЕСТЫ, АПЕЛЛЯЦИИ.

7.1. При нарушении настоящих Правил, Положения о соревнованиях или распоряжений судейской коллегии к виновному можно применить, в зависимости от его проступка, по решению главного судьи или его заместителя, следующие меры взыскания:

а) объявить предупреждение;

б) отстранить от участия в данном туре;

в) отстранить от соревнований с аннулированием показанных результатов;

г) отстранить от функций руководителя команды с возложением полномочий представителя на какого-либо участника команды;

д) снять команду с соревнований.

7.2. О дисциплинарных взысканиях, принятых на соревнованиях, должно быть сообщено всем участникам соревнований и отражено в отчете.

7.3. Отстранение (дисквалификация) от участия в соревнованиях:

а) все участники соревнований, использующие модели, оборудование или топливо, которые не отвечают пунктам правил соревнований, подлежат отстранению (дисквалификации) от участия в соревнованиях;

б) жюри соревнований должно немедленно уведомить о дисквалификации руководителя команды и указать причины.

7.4. Если участник заслуживает большего взыскания, чем предусмотрено Правилами, судейская коллегия возбуждает ходатайство перед соответствующей Федерацией о применении более строгой меры наказания.

7.5. Протест может быть подан руководителем любой из участвующих в соревнованиях команд на действия участника другой команды или члена судейской коллегии.

7.5.1. Протест подается только в письменном виде с указанием пунктов Правил или Положения о соревнованиях, которые протестующий считает нарушенными.

7.5.2. Протесты подаются в судейскую коллегия на имя главного судьи соревнований через главного секретаря:

а) перед открытием соревнований, но не позднее, чем за час до открытия стартов, может быть подан протест против законности заявки, квалификации спортсменов, на состояние площадки летной зоны, на несоответствие характеристик моделей Правилам проведения соревнований, на судей и других официальных лиц;

б) в течение соревнований протест может быть подан на решение судейской коллегии, действия спортсмена или руководителя другой команды;

в) по результатам стендовой оценки моделей-копий протест подается не позднее одного часа после официального объявления результатов стендовой оценки;

г) по результатам подсчета очков протест подается не позднее одного часа после официального объявления результатов старта, к которому относится данный протест.

7.5.3. Протест не может быть взят обратно.

7.5.4. Протест должен быть рассмотрен немедленно после поступления его в судейскую коллегия. Если для рассмотрения протеста необходимо приостановить работу старта - старт может быть приостановлен.

7.5.5. Судейская коллегия соревнований обязана объявить заявителю результаты рассмотрения протеста в течение 45 минут с момента подачи.

7.5.6. За каждый отклоненный судейской коллегией протест на команду или спортсмена налагается штраф (величина штрафа оговаривается в положении).

7.6. Подавший протест и не согласный с решением судейской коллегии имеет право обжаловать это решение (подать апелляцию) организатору соревнований.

7.6.1. Подача апелляции не приостанавливает выполнения решения судейской коллегии.

7.6.2. Лицо, организация, подавшие апелляцию, должны одновременно известить об этом в письменной форме главного судью соревнований.

7.6.3. При разборе апелляции должны присутствовать все заинтересованные лица, однако, неявка какого-либо из них не приостанавливает вынесения решения.

8. СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ СОРЕВНОВАНИЙ

8.1. Организаторы должны:

8.1.1. Обеспечить достаточное количество квалифицированных судей, хронометристов и членов Жюри .

8.1.2. Обеспечить наличие необходимых измерительных приборов, подходящих для измерения характеристик авиамodelей и modelей ракет, в соответствии с их классом. Минимальный перечень измерительной аппаратуры дан в Руководстве для организаторов для каждого класса modelей.

8.1.3. Дать возможность участникам определить характеристики их modelей с помощью официального измерительного оборудования до соревнований.

8.1.4. Предоставить, по крайней мере, один день для тренировок до начала соревнований, и объявить его в приглашении вместе с расписанием соревнований.

8.1.5. Организаторы должны составить расписание официальных тренировок, предоставив всем участникам равное время. Тренировочное время не может быть продлено, если из-за этого задержится начало официальных соревнований. В расписании, в конце соревнований, должен быть предусмотрен резервный день для завершения официальных полётов в том случае, если погода или другие причины воспрепятствуют окончанию соревнований в соответствии с расписанием.

8.1.6. Демонстрировать результаты каждого тура в течение соревнований и опубликовать официальные результаты впоследствии. Демонстрационное табло и публикации не должны содержать никакой дополнительной статистики или статей кроме тех, которые требует Спортивный кодекс.

8.1.7. Организовать допинг-контроль.

8.1.8. Подготовить, соответствующую территорию для соревнований, позволяющую полностью проявить лётно-технические характеристики моделей и обеспечить безопасное возвращение.

8.1.9. Весь хронометраж, должен производиться кварцевыми электронными секундомерами с цифровой индикацией, или электронной системой равной, или большей точности.

8.2. Свободный полет:

Организаторы должны:

8.2.1. Обеспечить линию старта для соревнований свободнолетающих моделей в классах, F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, с которой, должен выполняться запуск. Эта стартовая линия должна располагаться приблизительно под прямым углом к преобладающему направлению ветра в начале каждого тура.

8.2.2. Обозначить стартовые позиции маркерами, отстоящими друг от друга на расстоянии не менее 10 метров вдоль линии старта. В случае F1A помощник должен выпускать модель с этой стартовой позиции. Каждая страна и действующий чемпион, если он не член команды своей страны, в первом туре распределяются по стартовым позициям по жребию. В каждом следующем туре все команды переходят на три стартовые позиции в одном направлении вдоль линии старта; по достижении края линии, команда занимает свою стартовую позицию у другого края линии. Количество перемещений, равняется количеству проводимых туров. Каждый участник дополнительного тура занимает стартовую позицию в каждом дополнительном туре по жребию.

8.2.3. Зрителям не разрешается находиться ближе 25 метров от линии старта.

8.2.4. Во время соревнований не разрешается полетная регулировка моделей около стартовой линии или в направлении против ветра от нее. Организаторы должны выделить место для полетной регулировки моделей во время соревнований.

8.2.5. На соревнованиях по свободнолетающим моделям обеспечить по два хронометриста на каждую стартовую позицию на Чемпионатах и, по крайней мере, по одному хронометристу на других соревнованиях. Для дополнительных туров необходимо добавить по одному хронометристу (т.е. три хронометриста на каждую стартовую позицию на Чемпионатах и два на других соревнованиях). Все хронометристы должны иметь бинокли.

8.3. Кордовые модели:

Организаторы должны:

8.3.1. Для соревнований по кодовым скоростным и гоночным моделям подготовить кордром с защитным сетчатым ограждением высотой 2,5 метра, чтобы обеспечить безопасность зрителей. Поверхность кордрома должна быть твёрдой, ровной и свободной от пыли и грязи. Вся разметка должна быть выполнена чёткими белыми линиями шириной не менее 25 миллиметров. Такая же площадка должна быть предоставлена для тренировок.

8.4. Радиоуправляемые модели:

Организаторы должны:

8.4.1. Обеспечить ровную площадку для взлётов и посадок радиоуправляемых моделей.

8.4.2. Ежедневно до начала соревнований на лётном поле все передатчики, кроме работающих по бескварцевым технологиям (2,4 ГГц), которые предназначены для соревнований этого дня, должны быть изъяты и содержаться под наблюдением специального судьи.

В случае использования аппаратур радиоуправления, работающих по бескварцевым технологиям (2,4 ГГц) всеми участниками, организаторы не обязаны изымать передатчики.

Передатчики, не сданные на хранение специально выделенному судье, не могут быть использованы на соревнованиях. Передатчики, не используемые в конкретный день соревнований, тоже должны быть сданы на хранение в целях безопасности. Сразу после полета участник должен снова сдать передатчик на хранение, и может быть выдан в конце дня полетов по договоренности с организаторами.

8.4.3. Участник может быть наказан, если он по любой причине, не сдал на хранение передатчик.

8.4.4. Судья выдаёт передатчики участнику, только когда он вызывается для выполнения полёта (в соответствии с процедурой, относящейся к соответствующему классу). Судьи на линии полёта должны следить за участниками, чтобы они не включали передатчики до того, как начальник старта даст разрешение на это. Применение частоты, отличающейся от указанной в полётном листе, за исключением случая, когда главный судья соревнований заранее разрешил замену, рассматривается как неразрешённая передача. Частота передатчика должна быть показана на корпусе передатчика или на съёмном модуле или на переключателе частоты. Кроме того, передатчики с изменяемой частотой должны иметь дисплей частоты и изменять частоту на другую без радиопередачи.

8.4.5. Если в правилах для конкретного класса не записано по другому, участнику разрешено использовать на соревнованиях только одну частоту.

ПРИМЕЧАНИЕ: В случае доказанных радиопомех главный судья может разрешить использовать другую частоту.

8.4.6. Как только полёт закончен, участник должен немедленно вернуть свой передатчик на хранение судье. Любые неразрешённые передачи во время соревнований ведут к дисквалификации участника на все соревнования и штрафам, для его команды.

8.4.7. Организатор должен обеспечить наличие контрольно измерительного оборудования для обнаружения радиопомех и средств для сообщения этой информации пилотам и начальнику старта.

8.4.8. Если, другое не оговорено, первоначальная очерёдность стартов для участников должна быть определена до начала соревнований при помощи жеребьёвки, принимая в расчёт, что «частота не должна следовать за частотой», кроме классов F3B и F3J, члены одной команды не будут участвовать в одной гонке в классах F3D и F3R, и члены одной команды не будут следовать друг за другом, кроме F3B и F3J.

8.4.9. Организаторы должны обследовать каждое место, где запланированы соревнования по радиоуправляемым моделям, чтобы определить вероятность появления радиопомех, которые могут нанести ущерб кому-либо из участников. О наличии такой вероятности следует сообщить как можно раньше для принятия мер в национальную федерацию. О полосах частот или отдельных частотах, которые в разумных пределах можно рассматривать свободными от помех на месте соревнований, также следует сообщить в национальную федерацию.

Организаторы должны проводить обследование места соревнований, как в будни, так и в выходные дни, чтобы определить закономерность появления радиопомех, если таковая имеется, и поставить национальную федерацию в известность о дополнительной проблеме - деятельность многих коммерческих или промышленных источников радиопомех создаёт трудности только в будни. В любом случае обязанность организаторов убедиться, что все участники соревнований по радиоуправляемым моделям заранее проинформированы обо всех известных проблемах, связанных с радиопомехами, которые могут возникнуть на лётном поле, и их частотах.

8.5. Хронометраж:

ПРИМЕЧАНИЕ: Этот параграф относится только к свободнолетающим моделям.

8.5.1. Каждая команда имеет право предоставить хронометриста по следующим классам: F1A, F1B, F1C, F1G, F1H. Команды должны предлагать только квалифицированных хронометристов, а хронометристы должны привозить для себя бинокли, секундомеры. Организатор должен использовать хронометристов, предоставленных командами, в первую очередь.

Участники могут выполнять обязанности хронометристов.

8.5.2. Хронометристы, должны ознакомиться с окраской и очертаниями модели, для того, чтобы безошибочно опознавать её во время полёта.

8.5.3. Полёт, считается оконченным, если модель касается поверхности земли, сталкивается с препятствием, которое, несомненно, прекращает её полёт или если она совершенно исчезает из поля зрения хронометристов. Если модель скрывается за каким-либо препятствием или в облаках, хронометристы должны подождать 10 секунд; если модель не появится снова, хронометраж прекращается, а из времени полёта вычитаются 10 секунд.

8.5.4. В первых семи турах, полёты должны хронометрироваться двумя хронометристами, а в дополнительных турах каждый полёт должен хронометрироваться, по крайней мере, тремя хронометристами (дополнительных хронометристов желательно выбирать среди участников). Для хронометража следует использовать кварцевые электронные секундомеры с

цифровой индикацией с точностью не менее 1/100 секунды.

Все хронометристы должны иметь бинокли.

8.5.5. Хронометристы должны оставаться в круге радиусом 10 метров в течение полёта и хронометрировать полёт независимо друг от друга.

8.5.6. Время полёта, записываемое в полётный лист, это средняя величина от результатов, зафиксированных хронометристами, округлённая до ближайшего целого числа секунд в меньшую сторону, если только величина разброса результатов не указывает со всей очевидностью на ошибку в хронометраже; в этом случае организаторы, вместе с Жюри FAI, должны определить, какое время зарегистрировать как официальный результат или предпринять какие-либо другие действия.

8.5.7. Инструкция по использованию биноклей на соревнованиях по свободнолетающим моделям:

а) Бинокли должны иметь не менее чем 7-ми кратное увеличение.

б) Хронометрист должен перед хронометражем настроить бинокль по своим глазам. Чтобы это сделать, нужно сначала настроить фокус при помощи центральной рукоятки, а затем отдельным регулятором для правого глаза. Расстояние между окулярами нужно отрегулировать таким образом, чтобы поле зрения было круглым.

ПРИМЕЧАНИЕ: Бинокли без центральной фокусировки нужно настраивать отдельно для каждого глаза.

в) После настройки следует запомнить положения регулировочных шкал. Это облегчит повторную настройку в случае необходимости.

г) Хронометристам, не следует пользоваться биноклями во время запуска модели. Можно посоветовать начинать использование биноклей примерно через 1 минуту после начала полёта, за исключением того, что в классе F1A бинокли нужно использовать при запуске модели для того, чтобы чётко зафиксировать момент её отделения от леера в случае, если участник очень удалится от стартовой позиции.

д) Если не использовать бинокль слишком долго после начала полёта, появляется риск не «поймать» модель в поле зрения бинокля или перепутать её с другой моделью

8.6. Продолжительность соревнований.

8.6.1. Соревнования на открытом воздухе, включая дополнительные туры должны проводиться в период между восходом и заходом солнца, за исключением классов F1A, F1B, F1C, F1G, F1H. Для этих классов моделей соревнования могут начинаться до восхода солнца, для того, чтобы, как минимум, два тура были проведены в то время, когда можно рассчитывать на минимальную силу ветра и минимальную активность термических потоков. Если расстояние, пролетаемое моделями сравнимо с размерами летного поля, рекомендуется сделать перерыв на тот

период дня, когда ветер бывает самым сильным. Такие перерывы должны быть включены в программу соревнований или назначены организаторами с одобрения Жюри.

8.6.2. Программа соревнований, включающая продолжительность туров, время начала и окончания соревнований, должна быть четко изложена в положении.

8.7. Прерывание соревнований:

8.7.1. Жюри может прервать соревнования или задержать их начало, при следующих исключительных обстоятельствах, если:

а) Скорость ветра, измеренная на линии старта, на высоте 2 метра над поверхностью земли, в течение не менее одной минуты, или 20-ти секунд для свободнолетающих моделей, постоянно больше чем 12 метров в секунду, или 9 метров в секунду для свободнолетающих моделей, моделей - копий, если иначе не определено в правилах для класса.

б) Условия видимости препятствуют нормальному наблюдению за моделями, особенно в случае соревнований по свободнолетающим и радиоуправляемым моделям, или если состояние атмосферы становится угрожающим для продолжения соревнований.

в) Необходимо перенести линию старта. Это можно делать только между турами или группами в классах F3B и F3J.

г) Существующие обстоятельства таковы, что они могут привести к неприемлемым спортивным результатам.

д) В случае соревнований в классах F3A, F4C, F3D, F3R и F4H солнце находится в зоне полета моделей.

е) В случае любых инцидентов, затрагивающих безопасность полетов и требующих работы спасателей.

В случае перерыва в течение тура, оставшаяся часть тура должна быть завершена сразу же, как только позволят условия; соответствующее объявление должно быть сделано для всех участников и руководителей команд.

8.7.2. В рассмотренных случаях результаты должны быть подведены с учётом очков, набранных в законченных турах.

8.7.3. Прерванные соревнования могут быть продолжены, если соблюдаются требования параграфа 8.6.1.

9. ОПРЕДЕЛЕНИЕ МЕСТ И НАГРАЖДЕНИЕ

9.1. Личное первенство в любой категории моделей разыгрывается при условии участия в данной категории не менее четырёх спортсменов.

9.2. Личные достижения участников определяются в соответствии с оценкой полетов по каждой категории моделей. Набравший наибольшее количество очков, показавший лучшее время или показавший наивысшую скорость признается победителем.

9.3. Личные результаты каждого участника являются основанием для присвоения, подтверждения или повышения спортивного разряда в соответствии с требованиями Единой спортивной классификации РБ.

9.4. Метод определения командного первенства оговаривается в Положении о соревнованиях.

9.5. В случае участия в соревнованиях по какой-либо категории моделей менее четырёх спортсменов, личное первенство в этом классе не разыгрывается, а результат определяется только для командного первенства.

9.6. В случае, когда две или более команды получают одинаковое количество очков, первое место присуждается команде имеющей большее число первых мест. В случае равенства этого показателя учитываются вторые и третьи места, и т.д.

9.7. Награждение победителей производится в соответствии с Положением о соревнованиях.

10. КОНТРОЛЬ ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК МОДЕЛЕЙ И КОЛИЧЕСТВО МОДЕЛЕЙ.

10.1. Количество моделей, которое можно заявить для участия в соревнованиях:

Класс F4B, F4C, F4H.....	только одну (1)
Класс F2A, F2B, F3A.....	не более двух (2)
Класс F1G, F1H, F2C, F3D, F3B, F3J, F3P, F3R, F5J.....	не более трёх (3)
Класс F1A, F1B, F1C.....	не более четырёх (4)
Класс F2D.....	без ограничений (две на каждый бой в классе F2D)

10.2. Любая модель может быть использована на соревнованиях только одним участником.

10.3. Участник может иметь запасные воздушные винты и резиномоторы, поршневые двигатели, электромоторы или газотурбинные двигатели.

10.4. Участник может, как угодно комбинировать детали различных заявленных моделей; модель, получающаяся при этом, должна соответствовать правилам соревнований.

10.5. Разрешается производить ремонт модели при условии, что это никаким образом не изменит характеристики, определённые правилами.

10.6. Национальная федерация должна проверить соответствие техническим требованиям всех моделей, заявляемых для участия в международных соревнованиях, и оформить технический сертификат, предусмотренный FAI. На каждой модели должна быть наклейка FAI, за исключением моделей-копий.

10.7. На каждой модели, за исключением моделей копий, должен иметься идентификационный код, буквы и/или цифры. Идентификационный код должен быть нанесён на каждую часть модели, крыло/ крылья, хвостовое оперение, носовая часть фюзеляжа, хвостовая балка, если они разъёмные, за исключением моделей копий. Это нужно для того, чтобы все части различных моделей каждого участника можно было идентифицировать по отдельности. Буквы и цифры должны быть высотой не менее 10 миллиметров и отчётливо видны. Идентификационный код заявленных моделей должен быть записан в полётный лист.

10.8. За исключением моделей копий на каждой модели должно иметься сокращенное обозначение страны, принятое Международным олимпийским комитетом, а на свободнолетающих моделях ещё и номер лицензии FAI или национальный идентификационный номер участника. Буквы и цифры должны быть не менее 25 миллиметров высотой. Эта маркировка должна быть нанесена, по крайней мере, один раз на каждую модель, предпочтительно на верхнюю поверхность левого крыла свободнолетающей модели.

10.9. В категориях F2, F3 (кроме F3A) все поршневые двигатели, которые могут быть использованы в соревнованиях, должны быть промаркированы легко различимым идентификационным знаком (по возможности). Этот знак должен быть зарегистрирован во время технической приёмки моделей. Двигателями, которые были проверены и зарегистрированы таким образом, нельзя обмениваться с другими участниками.

10.10. В том случае, если после регистрации модель будет потеряна или сломана какая-либо модель, участник имеет право представить для контроля другую модель не позднее, чем за один час до официального начала соревнований в этом классе. В любом случае к началу соревнований участник может иметь только разрешённое количество моделей.

10.11. Организаторы должны назначить, по крайней мере, двух судей, которые обязаны проверить на выбор важнейшие характеристики не менее чем у 20% соревнующихся моделей в течение официального времени соревнований.

10.12. По окончании соревнований модели, занявшие первое, второе и третье места, должны быть подвергнуты проверке технических характеристик.

10.13. Технический контроль свободнолетающих моделей - классы F1A, F1B, F1C, F1G, F1H:

а) Соответствующие модели должны быть представлены по прибытии на соревнования во время регистрации. Эти модели должны быть чётко идентифицированы организаторами соревнований.

б) Официальный контроль технических характеристик не проводится до начала соревнований.

в) Перед началом и во время соревнований участники имеют право на официальный контроль лееров (F1A, F1H), резиномоторов (F1B, F1G) и рабочих объёмов двигателей (F1C).

г) Перед началом и во время соревнований участники имеют право на официальный контроль минимального веса моделей во всех классах.

11. ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ И ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВИАМОДЕЛЯМ В КЛАССАХ.

11.1. Правила соревнований и технические требования к авиамоделям определены Правилами FAI в каждом из классов моделей.

11.2. Правила соревнований в национальных классах определены национальными Правилами и оговариваются в Положении к соревнованиям.

11.3. Все Правила проведения соревнований и технические требования представлены отдельно в каждом из классов авиамоделей.

ЧАСТЬ ТРЕТЬЯ: ПРАВИЛА ПРОВЕДЕНИЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО АВИАМОДЕЛЬНОМУ СПОРТУ.

КАТЕГОРИЯ F1 – СВОБОДНОЛЕТАЮЩИЕ МОДЕЛИ

КЛАСС F1A – ПЛАНЕРЫ

КЛАСС F1B – РЕЗИНОМОТОРНЫЕ МОДЕЛИ

КЛАСС F1C – ТАЙМЕРНЫЕ МОДЕЛИ

КЛАСС F1G – РЕЗИНОМОТОРНЫЕ МОДЕЛИ "Зимний приз"

КЛАСС F1H – ПЛАНЕРЫ

3.1. КЛАСС F1A – ПЛАНЕРЫ

3.1.1. Определение:

Планер - это модель летательного аппарата, не имеющая силовой установки, подъёмная сила которой, возникает за счёт аэродинамических сил, воздействующих на поверхности, остающиеся неподвижными в полёте, за исключением изменений кривизны или установочного угла. Модели с изменяющейся геометрией или площадью несущей поверхности должны соответствовать техническим требованиям в минимально сложенном и в максимально раскрытом положениях.

3.1.2. Характеристики планеров – F1A:

Площадь несущей поверхности 32-34 дм²

Минимальный вес410 г

Максимальная длина буксирного леера, под нагрузкой 5 кг50 м

Правило В.3.1. раздела 4b (... участник должен быть изготовителем модели...) не относится к классу F1A.

На моделях класса F1A может быть использовано радиоуправление для необратимых воздействий по ограничению полёта (парашютирование, детермализация). Риск каких-либо отказов или самопроизвольных срабатываний такой аппаратуры принадлежит исключительно участнику.

3.1.3. Количество полётов:

а) Каждый участник соревнований имеет право на пять зачётных полётов на чемпионатах мира и континентов. На других международных соревнованиях число зачётных полётов также равняется пяти, за исключением случаев, когда другое число объявлено заранее и одобрено CIAM.

б) Каждый участник соревнований имеет право на один зачётный полёт в каждом туре соревнований. Продолжительность туров должна быть объявлена заранее и не может быть меньше 30 минут и больше 90 минут. Для осуществления зачетного полета участник должен буксировать модель на леере и отцепить модель от леера в течении тура до его окончания. Это также имеет отношение к попытке и перелету.

3.1.4. Определение зачётного полёта:

а) Продолжительность полёта, зафиксированная хронометристами в первой попытке, если эта попытка не была неудачной согласно определению параграфа 3.1.5. (Если попытка была неудачной по определению пункта 3.1.5.f, а вторая попытка не сделана, то продолжительность, зафиксированная в первой попытке, записывается в качестве зачётного полёта).

Продолжительность полёта, зафиксированная хронометристами во второй попытке. Если вторая попытка также была неудачной согласно любому из определений пунктов 3.1.5.a, 3.1.5.b, 3.1.5.c, 3.1.5.d или 3.1.5.e., в качестве результата зачётного полёта записывается ноль.

3.1.5. Определение неудачной попытки:

Попытка классифицируется как неудачная, если планер был запущен, и произошло, по крайней мере, одно из перечисленных ниже событий. Если это случилось в первой попытке, то участник имеет право на вторую попытку.

- а) Планер возвратился на землю, не отделившись от леера.
- б) Момент отделения леера не мог быть точно зафиксирован хронометристами.
- в) При запуске или во время полёта от планера отделилась какая-либо его часть.
- г) Хронометристам ясно видно, что участник потерял контакт с леером и участник или руководитель его команды хочет заявить попытку или
- д) Хронометристам ясно видно, что участник потерял контакт с леером, а леером управляет другое лицо, но не сам участник.
- е) Полёт продолжался менее 20 секунд и закончился без срабатывания механизма принудительной посадки.

3.1.6. Попытка может быть повторена (участник получает право на перелёт), если:

- а) планер сталкивается с кем-либо (за исключением участника запускающего его) во время запуска;
- б) во время буксировки планер сталкивается с другой моделью, находящейся в свободном полёте (но не с буксируемым планером и не с леером), и буксировка не может продолжаться нормально;
- в) во время свободного полёта планер сталкивается с другой моделью или с леером, кроме своего собственного леера.

Если планер продолжает нормально лететь, участник имеет право потребовать, чтобы этот полёт был засчитан в качестве зачётного, даже если это требование будет заявлено в конце полёта.

3.1.7. Продолжительность полётов:

На чемпионатах мира и континентов назначается максимальная продолжительность для зачётных полётов («максимум»). Она равняется четырем минутам в первом туре, и если условия позволяют, то в последнем туре, в остальных турах трём минутам. На других международных соревнованиях «максимум» для всех туров установлен три минуты, за исключением случаев, когда другая продолжительность для определённых туров (не более четырёх минут) объявлена заранее в положении о соревнованиях.

В случае исключительных метеорологических условий или проблем с возвращением моделей судейская коллегия может разрешить изменить «максимум» для тура. Такое изменение должно быть объявлено до начала тура.

Максимальная продолжительность более трёх минут должна использоваться только для туров, которые проводятся в то время, когда ветер и термическая активность минимальны.

3.1.8. Распределение по занятым местам:

а) Сумма времени всех зачётных полётов каждого участника (см. параграф 3.1.3.) используется для окончательного распределения мест участников. Эта сумма времени используется также для распределения командных мест.

б) Для распределения личных призовых мест, когда есть равенство, должны быть сделаны дополнительные полёты после того, как будет закончен последний полёт соревнований. Максимальное время полёта для первого из дополнительных полётов должно равняться 6-ти минутам. Для каждого последующего полета максимальное время полёта должно быть увеличено на 2 минуты. Время дополнительных полётов не должно включаться в финальные суммы командного первенства, они проводятся для распределения личных мест.

с) Для каждого дополнительного тура судейская коллегия назначает 10 минутный промежуток времени, в течение которого все участники дополнительного тура должны начать буксирование и запустить свои модели. В течение этих 10 минут участники имеют право на вторую попытку в случае неудачной первой попытки дополнительного полёта в соответствии с параграфом 3.1.5. Стартовые позиции в каждом дополнительном туре определяются по жребию.

д) Если по метеорологическим условиям, из-за плохой видимости или проблем с возвращением моделей дополнительные туры были отложены на утро, они должны быть проведены утром, настолько рано, как только позволят условия освещенности и видимости, с тем чтобы избежать термической активности. Максимальная продолжительность первого полёта не должна быть меньше 10 минут.

е) В случае исключительных метеорологических условий или проблем с возвращением моделей судейская коллегия может изменить «максимум» для дополнительного тура. Такое изменение должно быть объявлено до начала тура.

ф) Если количество вышедших в дополнительный тур 12 человек и более и это количество превышает 25% от всех участников соревнования то этот финал может быть разделен на две группы:

1) Число участников в каждой группе должно быть по возможности равно или близко к этому

2) Участники распределяются по группам и стартовым позициям по жребию

3) Финальный полет каждой группы проводится согласно другим инструкциям 3.1.8

4) Финальный полет второй группы должен быть проведен как можно скорее после первой группы.

5) От обеих групп все участники, которые достигают максимальной продолжительности выходят в следующий тур

6) Количество спортсменов, вышедших в следующий тур из этих групп уравнивается за счет спортсменов одной из группы при условии, что их результат не менее 75% от максимального.

7) Если пункты (5) и (6) дают результат меньше чем в 4 участника для следующего тура,

то тогда по два участника с самым лучшим результатом из каждой группы выходят в следующий тур.

8) Участники, выбывшие в групповом финальном полете (не вышедшие в следующий тур), классифицируются согласно времени, достигнутому в групповом финальном полете.

3.1.9. Хронометраж полётов:

а) См. раздел 4b, параграф.В.13.

б) Время хронометража ограничивается максимальной продолжительностью полёта, определяемой параграфами.3.1.7. и.3.1.8. Полное время полёта измеряется с момента отделения модели от леера до момента окончания полёта.

3.1.10. Количество помощников:

Участник может иметь одного помощника на стартовой позиции.

3.1.11. Устройства для запуска:

а) Планер должен запускаться с помощью одиночного леера, длина которого, включая устройство крепления к модели (кольцо), приспособление для буксировки, (петля, рукоятка и т.п. см.пункт.3.1.11.б) и устройство для сматывания, если оно не отделяется перед буксировкой, не должна превышать 50 метров при растягивающем усилии 5 кг. Растягивающее усилие должно прикладываться с помощью соответствующего устройства, доступного участникам, до, и во время соревнований. В течение соревнований судейская коллегия должна проверить не менее 20% лееров. Металлические леера запрещены.

б) Буксировка планера с использованием леера может производиться при помощи различных устройств, таких как лебёдки, одиночные блоки, полиспасты и т. д. или бегом. Эти устройства (за исключением самого леера) участник не имеет права сбрасывать во время запуска, под угрозой аннулирования полёта. Участник может выпускать из рук леер с лёгким маркером (таким как кольцо, вымпел или маленький резиновый шар) на конце.

в) Для облегчения наблюдения и хронометража леер должен быть снабжён вымпелом прямоугольной формы с площадью поверхности не менее 2,5 дм² и минимальной стороной не менее 5 см, закреплённым непосредственно на самом леере.

д) Все виды дополнительных стабилизирующих устройств на леере запрещены. Вместо вымпела может быть использован парашют, при условии, что он не закреплён на модели, находится в сложенном состоянии и бездействует до момента отделения леера.

3.1.12. Организация запуска:

а) Участник должен находиться на поверхности земли (запрещается использование любых приспособлений, позволяющих участнику подняться над поверхностью земли) и самостоятельно управлять устройством для запуска. Подпрыгивание разрешено.

б) Разрешается полная свобода действий и перемещений с целью наилучшего использования леера, за исключением сбрасывания устройств, используемых для буксировки.

в) До начала буксировки планер должен находиться на расстоянии не менее в 5 метров от указателя стартовой позиции.

3.2. КЛАСС F1B - РЕЗИНОМОТОРНЫЕ МОДЕЛИ

3.2.1. Определение:

Резиномоторная модель - это модель летательного аппарата, которая приводится в движение двигателем из резины (или другого эластичного материала); подъёмная сила модели возникает за счёт аэродинамических сил, воздействующих на поверхности, остающиеся неподвижными в полёте, за исключением изменений кривизны или установочного угла.

Модели с изменяющейся геометрией или площадью несущей поверхности должны соответствовать техническим требованиям, как в сложенном, так и в раскрытом положении (т. е. при минимальной и максимальной площади несущей поверхности).

3.2.2. Технические характеристики резиномоторных моделей F1B:

Площадь несущей поверхности 17-19 дм²

Минимальный вес модели без резиномотора (резиномоторов)200 г

Максимальный вес смазанного резиномотора (резиномоторов)30 г

Правило В.3.1. раздела 4b (... участник должен быть изготовителем модели...) не относится к классу F1B.

На моделях класса F1B может быть использовано радиоуправление для необратимых воздействий по ограничению полёта (парашютирование, детермализация). Риск каких-либо отказов или самопроизвольных срабатываний такой аппаратуры принадлежит исключительно участнику.

3.2.3. Количество полётов:

а) Смотри 3.1.3.а

б) Каждый участник соревнований имеет право на один зачётный полёт в каждом туре соревнований. Продолжительность туров должна быть объявлена заранее и не может быть меньше 30 минут и больше 90 минут. Для осуществления зачетного полета участник должен закрутить свой резиномотор и запустить свою модель в течении тура до его окончания. Это также имеет отношение к попытке и перелету.

3.2.4. Определение зачётного полёта:

а) Продолжительность полёта, зафиксированная хронометристами в первой попытке, если эта попытка не была неудачной согласно определению параграфа 3.2.5. (Если попытка была неудачной по определению пункта 3.2.5.б, а вторая попытка не сделана то, продолжительность, зафиксированная в первой попытке, записывается в качестве зачётного полёта).

б) Продолжительность полёта, зафиксированная хронометристами во второй попытке. Если вторая попытка также была неудачной согласно определению пункта 3.2.5.а, в качестве зачётного полёта записывается ноль.

3.2.5. Определение неудачной попытки:

Попытка классифицируется как неудачная, если модель была запущена, и произошло, по

крайней мере, одно из перечисленных ниже событий. Если это случилось в первой попытке, то участник имеет право на вторую попытку.

- a) Во время запуска или полёта от модели отделилась какая-либо её часть.
- b) Полёт продолжался менее 20 секунд.

3.2.6. Повторение попытки (перелёт):

Попытка может быть повторена, если модель сталкивается с другой моделью во время полёта или с человеком, но не с самим участником, во время запуска.

Если модель продолжает нормально лететь, участник имеет право потребовать, чтобы этот полёт был засчитан в качестве зачётного, даже если это требование будет заявлено в конце полёта.

3.2.7. Продолжительность полёта:

На чемпионатах мира и континентов назначается максимальная продолжительность для зачётных полётов («максимум»). Она равняется четырем минутам в первом туре, и если условия позволяют, то в последнем туре, в остальных турах трём минутам. На других международных соревнованиях «максимум» для всех туров установлен три минуты, за исключением случаев, когда другая продолжительность для определённых туров (не более пяти минут) объявлена заранее в положении о соревнованиях

В случае неблагоприятных метеорологических условий или проблем с возвращением моделей судейская коллегия может изменить «максимум» для тура. Такое изменение должно быть объявлено до начала тура.

Максимальная продолжительность более трёх минут должна использоваться только для туров, которые проводятся в то время, когда ветер и термическая активность минимальны.

3.2.8. Распределение занятых мест:

a) Смотри 3.1.8.a

b) Смотри 3.1.8.b

c) Для каждого дополнительного тура судейская коллегия назначает 10 минутный промежуток времени, в течение которого все участники дополнительного тура должны закрутить свои резиномоторы и запустить свои модели. В течение этих 10 минут участники имеют право на вторую попытку в случае неудачной первой попытки дополнительного полёта в соответствии с параграфом 3.2.5. Стартовые позиции в каждом дополнительном туре определяются по жребию.

d) Смотри 3.1.8.d

e) Смотри 3.1.8.e

f) Смотри 3.1.8.f

3.2.9. Хронометраж полётов:

a) См. раздел 4b, параграф.В.13.

b) Время хронометража ограничивается максимальной продолжительностью полёта, определяемой в параграфах 3.2.7. и 3.2.8. Полное время полёта измеряется с момента, когда участник выпускает модель из рук, до момента окончания полёта.

3.2.10. Количество помощников:

Участник может иметь одного помощника на стартовой позиции.

3.2.11. Запуск:

- a) Запуск осуществляется с рук. Участник должен находиться на поверхности земли (запрещается использование любых приспособлений, позволяющих участнику подняться над поверхностью земли, разрешается подпрыгивание).
- b) Каждый участник должен самостоятельно закрутить свой резиномотор и запустить модель.
- c) Модель должна быть запущена в пределах 5 метров от указателя стартовой позиции.
- d) Запрещается дополнительный подогрев резиномотора.

3.3 КЛАСС F1C - ТАЙМЕРНЫЕ МОДЕЛИ (С ПОРШНЕВЫМИ ДВИГАТЕЛЯМИ)

3.3.1. Определение:

Таймерная модель - это модель летательного аппарата, которая приводится в движение поршневым двигателем; подъёмная сила модели возникает за счёт аэродинамических сил, действующих на поверхности, остающиеся неподвижными в полёте, за исключением изменений кривизны или установочного угла. Модели с изменяющейся геометрией или площадью несущей поверхности должны соответствовать техническим требованиям в минимально сложном и в максимально раскрытом положениях.

3.3.2. Технические характеристики таймерных моделей F1C:

Максимальный рабочий объём цилиндра(ов) двигателя(ей)2,5 см³

Не допускается абсолютно никакого удлинения выхлопного(ных) окна(кон) двигателя(ей)

Минимальный вес без топлива: 300 г/см³ × рабочего объёма цилиндра(ов)

Минимальная нагрузка на несущую поверхность.....20 г/дм²

Максимальная продолжительность работы двигателя

с момента выпуска модели из рук участника4 секунды

Правило В.3.1. раздела 4b (...участник должен быть изготовителем модели...) не относится к классу F1C.

Стандартное топливо для двигателей с калильным и искровым зажиганием поставляется организаторами соревнований и должно использоваться в каждом зачётном полёте. Состав топлива: 80% метанол, 20% касторовое или синтетическое масло.

Примечание: На состав топлива для двигателей с компрессионным зажиганием ограничений нет.

Перед каждой попыткой зачётного полёта топливный бачок модели должен быть промыт стандартным топливом.

На моделях класса F1C может быть использовано радиоуправление для необратимых воздействий по ограничению полёта, таких как остановка двигателя или парашютирование. Это может включать остановку двигателя в случае если он работает. Риск каких-либо отказов или самопроизвольных срабатываний такой аппаратуры принадлежит исключительно участнику.

3.3.3. Количество полётов:

a) См. 3.1.3.a

b) Каждый участник соревнований имеет право на один зачётный полёт в каждом туре соревнований. Продолжительность туров должна быть объявлена заранее и не может быть меньше 30 минут и больше 90 минут. Для осуществления зачётного полёта участник должен запустить двигатель своей модели и запустить её в течении тура до его окончания. Это также имеет отношение к попытке и перелёту.

3.3.4. Определение зачётного полёта:

а) Продолжительность полёта, зафиксированная хронометристами в первой попытке, если эта попытка не была неудачной согласно определению параграфа 3.3.5. (Если попытка была неудачной по определению пункта 3.3.5.с, а вторая попытка не сделана, то продолжительность, зафиксированная в первой попытке, записывается в качестве зачётного полёта).

б) Продолжительность полёта, зафиксированная хронометристами во второй попытке. если вторая попытка также была неудачной согласно определению параграфа 3.2.5.а или пункта 3.3.5.б, в качестве зачётного полёта записывается ноль.

3.3.5. Определение неудачной попытки:

Попытка классифицируется как неудачная, если модель была запущена, и произошло, по крайней мере, одно из перечисленных ниже событий. Если это случилось в первой попытке, то участник имеет право на вторую попытку.

а) Продолжительность работы двигателя с момента запуска превысила время, определенное в пунктах 3.3.2. или 3.3.8. как приемлемое для полета.

б) Во время запуска или полёта от модели отделилась какая-либо часть.

с) Полёт продолжался менее 20 секунд.

3.3.6. Повторение попытки (перелёт):

Попытка может быть повторена, если модель сталкивается с другой моделью во время полёта или с человеком, но не самим участником, во время запуска.

Если модель продолжает нормально лететь, участник имеет право потребовать, чтобы этот полёт был засчитан в качестве зачётного, даже если это требование будет заявлено в конце полёта.

3.3.7. Продолжительность полёта:

На чемпионатах мира и континентов назначается максимальная продолжительность для зачётных полётов («максимум»). Она равняется четырем минутам в первом туре, и если условия позволяют, то в последнем туре, в остальных турах трём минутам. На других международных соревнованиях «максимум» для всех туров установлен три минуты, за исключением случаев, когда другая продолжительность для определённых туров (не более пяти минут) объявлена заранее в положении о соревнованиях

В случае неблагоприятных метеорологических условий или проблем с возвращением моделей судейская коллегия может изменить «максимум» для тура. Такое изменение должно быть объявлено до начала тура.

Максимальная продолжительность более трёх минут должна использоваться только для туров, которые проводятся в то время, когда ветер и термическая активность минимальны.

3.3.8. Распределение занятых мест:

а) Смотри 3.1.8.а.

б) Смотри 3.1.8.б.

с) Стартовые позиции в каждом дополнительном туре определяются по жребию. Для каждого дополнительного тура судейская коллегия назначает 10 минутный промежуток времени, в течение которого все участники дополнительного тура должны завести свои двигатели и запустить свои модели. В течение этих 10 минут участники имеют право на вторую попытку в случае неудачной первой попытки в соответствии с параграфом 3.3.5.

д) Смотри 3.1.8.д.

е) Смотри 3.1.8.е.

ф) Смотри 3.1.8.ф.

3.3.9. Хронометраж полётов:

а) См. раздел 4b, параграф.В.13.

б) Время хронометража ограничивается максимальной продолжительностью полёта, определяемой в параграфах.3.3.7. и.3.3.8. Полное время полёта измеряется с момента, когда участник выпускает модель из рук, до момента окончания полёта.

в) Время работы двигателя измеряется двумя хронометристами с помощью кварцевых электронных хронометров с цифровой индикацией не менее 1/100 секунды. Зачётное время работы двигателя определяется как среднее арифметическое двух измеренных величин, округлённое до 1/10 секунды в меньшую сторону.

3.3.10. Количество помощников:

Участник может иметь одного помощника на стартовой позиции.

3.3.11. Запуск:

а) Запуск осуществляется с рук. Участник должен находиться на поверхности земли (запрещается использование любых приспособлений, позволяющих участнику подняться над поверхностью земли, разрешается подпрыгивание).

б) Каждый участник должен самостоятельно заводить и регулировать свой двигатель (двигатели) и запускать модель.

в) Модель должна быть запущена в пределах 5 метров от указателя стартовой позиции.

3.3.12. Уровень шума:

Уровень шума по периметру поля, где летают модели F1C, не должен превышать 6 dB(A) над уровнем шума во всех частях границы поля, где существует чувствительность к шуму.

Если уровень шума на периметре поля превышает этот предел, стартовая линия должна быть отодвинута от границы поля, так чтобы уровень шума не превышал предел.

3.G. КЛАСС F1G - РЕЗИНОМОТОРНЫЕ МОДЕЛИ, "Зимний приз"

Правила для класса F1G используются совместно с основными параграфами разделов 4b и 4c часть 1.

3.G.1. Определение:

Резиномоторная модель - это модель летательного аппарата, которая приводится в движение двигателем из резины (или другого эластичного материала); подъёмная сила модели возникает за счёт аэродинамических сил, воздействующих на поверхности, остающиеся неподвижными в полёте, за исключением изменений кривизны или установочного угла.

3.G.2. Технические характеристики резиномоторных моделей F1G:

Минимальный вес модели без резиномотора (резиномоторов)70 г

Максимальный вес смазанного резиномотора (резиномоторов)10 г

Разрешенное количество моделей используемых участником в соревнованиях...3

Правило В.3.1. раздела 4b (... участник должен быть изготовителем модели...) не относится к классу F1G.

3.G.3. Количество полётов:

- a) Каждый участник соревнований имеет право на пять зачётных полётов
- b) Каждый участник соревнований имеет право на один зачётный полёт в каждом туре соревнований. Продолжительность туров должна быть объявлена заранее и не может быть меньше 30 минут и больше 90 минут.

3.G.4. Определение зачётного полёта:

a) Продолжительность полёта, зафиксированная хронометристами в первой попытке, если эта попытка не была неудачной согласно определению параграфа 3.G.5. (Если попытка была неудачной по определению пункта 3.G.5.b, а вторая попытка не сделана, то продолжительность, зафиксированная в первой попытке, записывается в качестве зачётного полёта).

b) Продолжительность полёта, зафиксированная хронометристами во второй попытке. Если вторая попытка также была неудачной согласно определению пункта 3.G.5.a, в качестве зачётного полёта записывается ноль.

3.2.5. Определение неудачной попытки:

Попытка классифицируется как неудачная, если модель была запущена, и произошло, по крайней мере, одно из перечисленных ниже событий. Если это случилось в первой попытке, то участник имеет право на вторую попытку.

- a) Полёт продолжался менее 20 секунд.
- b) Во время запуска или полёта от модели отделилась какая-либо её часть.

3.G.6. Повторение попытки (перелёт):

Попытка может быть повторена, если модель сталкивается с другой моделью во время полёта или с человеком, но не самим участником, во время запуска.

Если модель продолжает нормально лететь, участник имеет право потребовать, чтобы этот полёт был засчитан в качестве зачётного, даже если это требование будет заявлено в конце полёта.

3.G.7. Продолжительность полёта:

Максимальная продолжительность официального полёта («максимум») во всех пяти турах равняется двум минутам.

В случае неблагоприятных метеорологических условий или проблем с возвращением моделей судейская коллегия может изменить «максимум» для тура. Такое изменение должно быть объявлено до начала тура.

3.G.8. Распределение занятых мест:

a) Сумма времени всех пяти зачётных полётов каждого участника используется для окончательного распределения мест участников.

b) Для распределения личных призовых мест, когда есть равенство, должны быть сделаны дополнительные полёты сразу после того, как будет закончен последний полёт соревнований. Для каждого последующего тура максимальное время полёта должно быть увеличено на одну минуту.

Для каждого дополнительного тура организаторы назначают 10 минутный промежуток времени, в течение которого все участники дополнительного тура должны закрутить резиномоторы и запустить свои модели. В течение этих 10 минут участники имеют право на вторую попытку в случае неудачной первой попытки дополнительного полёта в соответствии с параграфом 3.G.5.

3.G.9. Хронометраж полётов:

- a) См. раздел 4b, параграф В.13.
- b) Время хронометража ограничивается максимальной продолжительностью полёта, определяемой в параграфах 3.G.7. и 3.G.8. Полное время полёта измеряется с момента, когда участник выпускает модель из рук, до момента окончания полёта.

3.G.10. Количество помощников:

Участник может иметь одного помощника на стартовой позиции.

3.G.11. Запуск:

- a) Запуск осуществляется с рук. Участник должен находиться на поверхности земли (запрещается использование любых приспособлений, позволяющих участнику подняться над поверхностью земли, разрешается подпрыгивание).
- b) Каждый участник должен самостоятельно закрутить свой резиномотор и запустить модель.
- c) Модель должна быть запущена в пределах 5 метров от указателя стартовой позиции.
- d) Запрещается дополнительный подогрев резиномотора.

3.H. КЛАСС F1H – МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ

Правила для класса F1H используются совместно с основными параграфами разделов 4b и 4c часть 1.

3.H.1. Определение:

Планер - это модель летательного аппарата, не имеющая силовой установки, подъёмная сила которой, возникает за счёт аэродинамических сил, воздействующих на поверхности, остающиеся неподвижными в полёте, за исключением изменений кривизны или установочного угла.

Модели с изменяющейся геометрией или площадью несущей поверхности должны соответствовать техническим требованиям, как в сложенном, так и в раскрытом положении (т.е. при минимальной и максимальной площади несущей поверхности).

3.H.2. Характеристики планеров – F1H:

Максимальная площадь несущей поверхности18 дм²

Минимальный вес220 г

Максимальная длина буксирного леера, под нагрузкой 2 кг50 м

Количество моделей используемых одним участником в соревнованиях...3

Правило В.3.1. раздела 4b (... участник должен быть изготовителем модели...) не относится к классу F1H.

3.H.3. Количество полётов:

- a) Каждый участник соревнований имеет право на пять зачётных полётов.
- b) Каждый участник соревнований имеет право на один зачётный полёт в каждом туре соревнований. Продолжительность туров должна быть объявлена заранее и не может быть меньше 30 минут и больше 90 минут.

3.Н.4. Определение зачётного полёта:

а) Продолжительность полёта, зафиксированная хронометристами в первой попытке, если эта попытка не была неудачной согласно определению параграфа 3.Н.5. (Если попытка была неудачной по определению пункта 3.Н.5.а, а вторая попытка не сделана, то продолжительность, зафиксированная в первой попытке, записывается в качестве зачётного полёта).

б) Продолжительность полёта, зафиксированная хронометристами во второй попытке. Если вторая попытка также была неудачной согласно любому из определений пунктов 3.Н.5.б, 3.Н.5.с или 3.Н.5.д, в качестве результата зачётного полёта записывается ноль.

3.Н.5. Определение неудачной попытки:

Попытка классифицируется как неудачная, если планер был запущен, и произошло, по крайней мере, одно из перечисленных ниже событий. Если это случилось в первой попытке, то участник имеет право на вторую попытку.

- а) Полёт продолжался менее 20 секунд.
- б) Планер возвратился на землю, не отделившись от леера.
- с) Момент отделения леера не мог быть точно зафиксирован хронометристами.
- д) При запуске или во время полёта от планера отделилась какая-либо его часть.
- е) Хронометристам ясно видно, что участник потерял контакт с леером и участник желает заявить попытку.

3.Н.6. Попытка может быть повторена (участник получает право на перелёт), если:

- а) планер сталкивается с кем-либо за исключением участника запускающего его;
- б) во время буксировки планер сталкивается с другой моделью, находящейся в свободном полёте (но не с буксируемым планером и не с леером), и буксировка не может продолжаться нормально;
- с) во время свободного полёта планер сталкивается с другой моделью или с леером, кроме своего собственного леера.

Если планер продолжает нормально лететь, участник имеет право потребовать, чтобы этот полёт был засчитан в качестве зачётного, даже если это требование будет заявлено в конце полёта

3.Н.7. Продолжительность полётов:

Максимальная продолжительность («максимум») для зачётных полётов во всех турах две минуты. В случае исключительных метеорологических условий или проблем с возвращением моделей судейская коллегия может разрешить изменить «максимум» для тура. Такое изменение должно быть объявлено до начала тура.

3.Н.8. Распределение по занятым местам:

а) Сумма времени всех пяти зачётных полётов каждого участника используется для окончательного распределения мест участников..

б) Для распределения личных призовых мест, когда есть равенство, должны быть сделаны дополнительные полёты сразу после того, как будет закончен последний полёт соревнований. Максимальное время полёта для каждого дополнительного тура увеличивается на одну минуту относительно предыдущего тура.

Для каждого дополнительного тура организаторы назначают 10 минутный промежуток времени, в течение которого все участники дополнительного тура должны начать буксирование и запустить свои модели. В течение этих 10 минут участники имеют право на вторую попытку в случае неудачной первой попытки дополнительного полёта в соответствии с параграфом.3.Н.5.

3.Н.9. Хронометраж полётов:

- a) См. раздел 4b, параграф.В.13.
- b) Полное время полёта измеряется с момента отделения модели от леера до момента окончания полёта.

3.Н.10. Количество помощников:

Участник может иметь одного помощника на стартовой позиции.

3.Н.11. Устройства для запуска:

- a) Планер должен запускаться с помощью одиночного леера, длина которого, включая устройство крепления к модели (кольцо), приспособление для буксировки, (петля, рукоятка и устройство для сматывания, если оно не отделяется перед буксировкой, не должна превышать 50 метров при растягивающем усилии 2 кг. Металлические леера запрещены.
- b) Буксировочные устройства (за исключением самого леера) участник не имеет права сбрасывать во время запуска, под угрозой аннулирования полёта. Участник может выпускать из рук леер с лёгким маркером (таким как кольцо, выпел или маленький резиновый шар) на конце.
- c) Для облегчения наблюдения и хронометража леер должен быть снабжён выпелом прямоугольной формы с площадью поверхности не менее 2,5 дм² и минимальной стороной не менее 5 см, закреплённым непосредственно на самом леере.
- d) Все виды дополнительных стабилизирующих устройств на леере запрещены.

3.Н.12. Организация запуска:

- a) Участник должен находиться на поверхности земли (запрещается использование любых приспособлений, позволяющих участнику подняться над поверхностью земли) и самостоятельно управлять устройством для запуска. Подпрыгивание разрешено.
- b) Разрешается полная свобода действий и перемещений с целью наилучшего использования леера, за исключением сбрасывания устройств, используемых для буксировки.
- c) До начала буксировки планер должен находиться в пределах 5 метров от указателя стартовой позиции.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 – РУКОВОДСТВО ДЛЯ ОРГАНИЗАТОРОВ СОРЕВНОВАНИЙ НА КУБОК МИРА ПО СВОБОДНОЛЕТАЮЩИМ МОДЕЛЯМ НА ОТКРЫТОМ ВОЗДУХЕ.

Данное приложение базируется на ранее имевшемся руководстве 1999 года.

3.А2.1. Цель:

Данное руководство призвано помочь организаторам соревнований по свободнолетающим моделям так, чтобы это было удобно как, для организаторов, так и для участников. Рекомендации установлены практикой проведения подобных соревнований и не имеют обязательной силы, как спортивный кодекс FAI. Но, тем не менее, эти рекомендации помогают избежать неразберихи и являются своеобразным стандартом для организаторов соревнований. Любые изменения вызванные практикой проведения соревнований должны быть внесены в бюро CIAM, и в дальнейшем одобрены им для использования на чемпионатах мира, или в Жюри FAI для использования на международных соревнованиях..

Руководство применимо для проведения Чемпионатов мира и континентов в классах F1A, F1B и F1C, и чемпионатов юниоров в классе F1P, которые проводятся вместо F1C. Организаторы должны учитывать требования тома ABR и его соблюдение должно контролироваться CIAM. Оно, также используется при организации международных соревнований по классам: F1A, F1B, F1C, F1P, а также F1G, F1H и F1J.

В случаях, когда данное руководство имеет отношение к правилам кодекса FAI, дается ссылка на пункты правил.

3.A2.2. Место проведения соревнований:

Необходимо выбрать для проведения соревнований место с устойчивой, хорошей погодой. Поле должно быть, по возможности большим и не имеющим каких, либо препятствий выступающих над землей. Оно должно быть покрыто травяным покровом без камней и пыли, которые могут повредить модели. Длина поля по ветру должна быть как можно большей с учетом того, что например, при равномерно-устойчивом ветре в 9 м/сек, модель за 6 минут может улететь на 3,5 км, а возможны и полеты большей продолжительности, при попадании модели в восходящие потоки. Но желательно, чтобы в данном месте ветры были, по возможности не частыми, и не сильными. Вероятность, улета модели за пределы поля, в любом случае существует, и условия окружающей местности должны позволять обнаружение модели, и обратную ее доставку на место старта.

При выборе поля соревнований так, же должны быть учтены следующие аспекты:

- a) Возможность обнаружения и доставки модели к месту старта.
- b) Удобство доступа для участников, прибывающих различным транспортом.
- c) Доступность размещения для участников, руководителей команд и какого, либо числа помощников и болельщиков.
- d) Желательно, чтобы время затрачиваемое на дорогу от места проживания, до места проведения соревнований не превышало 30 минут.
- e) Доступность мест проживания для дополнительных болельщиков.
- f) Возможность парковки машин около поля соревнований.
- g) Возможность тренировок на другом поле, если поле соревнований, до их начала занято.

Предлагая место для проведения соревнований в CIAM, национальная федерация должна представить подробное описание всех указанных выше аспектов. Должно быть указано, где будут размещаться, и питаться спортсмены и болельщики, указаны цены на гостиницы и питание, а также сумма взноса спортсменов см. параграф В.7.4. Взносы должны быть перечислены в CIAM и предоставлены данные по расходам на соревнования и предполагаемым доходам от них см. приложение A1 раздела 4.В СИАМ должен быть представлен подробный прогноз погоды на все дни соревнований, включающий скорость и направление ветра, температуру, распределение солнца и времени и количества осадков. Прогноз должен быть предоставлен официальной метеорологической службой страны. Надо учесть, что решение о проведении соревнований могло быть принято 2 года назад см. параграф В.6.1. Вся указанная информация должна быть доступной для представителей других стран. Хорошо, если информация будет заранее разослана в национальные федерации и членам жюри FAI, включая все данные подробно, в том числе, карты с указанием поля соревнований, со всеми подъездами и областями ограниченного доступа, мест прибытия и регистрации.

3.A2.3. Расписание соревнований:

Для соревнований должно быть выбрано время года температура воздуха, погодные условия и условия поверхности земли были приемлемы для большинства участников. Не должно быть выбрано время года, в котором имеются постоянные, сильные ветры, или мощные восходящие потоки. Кроме того, продолжительность дневного света должна быть значительной, чтобы можно было сделать перерыв в средней части дня, когда термическая и ветровая активность максимальна см. параграф В.14.1.

Первый день соревнований предназначен для прибытия и регистрации. Местонахождение места регистрации должно быть указано в бюллетене. При регистрации участники соревнований должны получить полную информацию: карты, расписания списки участников, номера участников, талоны на питание и сообщение о месте размещения.

Для тренировок должен быть выделен как минимум один день до начала самих соревнований см. параграф В.8.4. Регистрация моделей должна быть произведена согласно параграфа В.17.15. для количества моделей см. параграф В.17.1. разрешенных участнику и представленных им. Замер характеристик модели до соревнований не производится см. параграф В.17.15, но каждый участник имеет право замерить официальными, судейскими приборами: длину леера, вес резиномоторов, объем двигателей и вес модели. Составляется расписание регистрации моделей и тренировок, где все время поделено между командами, и при регистрации прибытия каждая команда может выбрать удобное для себя, и еще не занятое время. Участник имеет право зарегистрировать четыре модели. При регистрации каждой модели присваиваются идентификационные номера, но если на моделях уже имеются номера с предыдущих соревнований, то их можно оставить, вписав в ведомости. Все надписи должны быть выполнены красителями стойкими к влаге и компонентам топлива моделей. Если участник, в дальнейшем, пожелает заменить какую-либо, из зарегистрированных моделей, он имеет право это сделать, вплоть до 1 часа, до начала соревнований см. параграф В.17.12, в этом случае участник должен представить сертификат на новую модель. При этом указывается время и место регистрации новой модели.

Нормально, должно быть выделено по одному, полному дню, на проведение соревнований по каждому из классов F1A, F1B и F1C/P. Организаторы соревнований должны определиться с количеством участников, которых в классе F1A обычно больше, и проводить эти соревнования в те дни, когда можно задействовать большее количество хронометристов.

Необходимо планировать дополнительный, резервный день.

В течение светового дня надо успеть провести 7 туров, а при необходимости, и дополнительные туры, но, в исключительных случаях, возможно проведение дополнительных туров на следующий день. Можно начать соревнования до восхода солнца, чтобы в середине дня, во время наибольшего ветра и сильных восходящих потоков сделать перерыв см. параграф В.14.1. Выбранное для стартов время может ограничиваться графиком работы обслуживающего персонала и необходимостью освободить поле, что делает график более трудным для участников, но это требование второстепенное, по сравнению с требованием проведения полетов в наилучших условиях. Требование о том, чтобы, как минимум два тура должны проводиться при тихой погоде, без восходящих потоков см. параграф В.14.1. фактически является формальным. Нормальная продолжительность туров 1 час, с перерывами между ними по 10 минут, для перемещения участников на новые стартовые позиции, и отдыха хронометристов. Более длительные перерывы допустимы, если приходится перемещать стартовые позиции, в связи с изменением направления ветра.

При проведении дополнительных туров, перерывы между ними должны быть не менее 30 минут, чтобы участники успели доставить модели на старт, и при необходимости провести текущий ремонт. Если светлого времени дня не хватает для проведения дополнительных туров, то они могут быть перенесены на следующий день. Для того чтобы иметь возможность делать перерывы по погодным условиям, должен быть запланирован дополнительный день между планируемым окончанием соревнований и днем закрытия соревнований, с награждением победителей и отъездом участников.

Опубликованное, перед соревнованиями расписание соревнований должно включать в себя время начала и окончания основных и дополнительных туров, а также время и место:

- а) собрания с руководителями команд после прибытия, а также вечером перед каждым из дней соревнований;
- б) информационных собраний, для судей-хронометристов по каждому классу;
- с) церемонии открытия соревнований, регистрации моделей и тренировочных полетов;

d) церемонии закрытия соревнований с вручением победителям призов, наград и дипломов FAI.

Важно, чтобы на всех, этих собраниях и мероприятиях присутствовал, хоть кто-нибудь из жюри FAI.

Копии расписания соревнований должны быть предоставлены в распоряжение национальных федераций не менее, чем за два месяца до начала соревнований, и если необходимо всем участникам, по прибытии на соревнования.

3.A2.4. Руководство соревнованиями:

Руководство во время соревнований, всю информацию о соревнованиях должно доводить до участников соревнований и руководителей команд, а также сразу выставлять на сайте соревнований.

3.A2.4.1. Распределение обязанностей судей:

В судейской коллегии назначаются главный судья, старший хронометрист и судья-информатор. Главный судья осуществляет общее управление соревнованиями и отвечает за взаимодействие между руководителями команд, группой хронометристов, группой регистрации моделей, другими представителям и жюри FAI. Он принимает протесты и при необходимости передает их в жюри FAI. Старший хронометрист отвечает за все аспекты хронометража и записи баллов в полетные книжки спортсменов см. параграф 5 данного руководства. Судья-информатор отвечает за информационный стенд, на который баллы, набранные спортсменами должны записываться немедленно, и не вмешивается в другие вопросы судейства.

На каждой стартовой позиции необходимы два судьи-хронометриста, на соревнованиях меньшего масштаба по одному. В дополнительных турах должно быть добавлено еще по одному хронометристу см. параграф В.9.2. В первую очередь хронометристы набираются из других стран, и все они должны быть обеспечены необходимым оборудованием (секундомеры, бинокли, штативы) см. параграф В.13.1.

При необходимости соревнования должны быть обеспечены квалифицированными переводчиками. Как правило, используются три официальных языка, определенных для данных соревнований, но если есть участники, не владеющие не одним из них, то им тоже должен быть предоставлен переводчик.

3.A2.4.2. Стартовая линия:

Спортивный кодекс определяет расстояние между позициями на стартовой линии см. параграф В.9.1. Таблицы с номерами стартовых позиций должны быть травмобезопасными и мобильными, чтобы можно было быстро переместить стартовую линию при изменении направления ветра. Хорошим решением является шнур с прикрепленными к нему на нужном расстоянии, лежащими на земле табличками со стартовыми номерами, желательно иметь второй такой, же запасной шнур, чтобы его можно было заранее, до конца предыдущего тура, установить в новом месте старта, без съемки первоначального шнура. При этом отпадает необходимость замеров расстояний между стартовыми позициями, и выигрывается время. Единственное, что надо будет сделать между турами, это перенести оборудование, хронометристов, измерительные инструменты и топливо.

3.A2.4.3. Стартовая область:

На поле должны быть установлены таблички ограничивающие доступ зрителей, как минимум не ближе 25 метров от стартовой линии см. параграф В.9.1, по ветру, против ветра и по бокам, от концов стартовой линии. Для класса F1A предел удаления зрителей против ветра должен

быть не менее 75 метров, учитывая длину леера. На поле не должно быть никаких фиксированных препятствий, установленных судьями, или участниками, а все что превышает по высоте 2 метра, должно быть складным. Участники не должны располагать моделей, инструмента, стартеров и другого оборудования ближе 10 метров от стартовой линии, для F1A – по ветру, и для F1B, F1C F1P – против ветра. Для надзора за расположением и количеством людей в стартовой зоне должен быть выделен специальный судья. По правилам 3.1.10. 3.2.10. и 3.3.10. В стартовой зоне имеют право находиться участники, их помощники (по одному на каждого участника) и руководители команд.

Во время проведения туров запрещены тренировочные запуски около стартовой линии или с мест расположенных против ветра, относительно стартовой линии. Организаторы должны определить место для тренировочных полетов в течение туров соревнований, см. параграф В.9.1.

3.A2. 4.4. Поиск и доставка моделей:

Заранее должно быть определено, какие средства поиска, и доставки моделей могут использовать участники. Должны быть определены пределы, с которых разрешается использование механических средств, велосипедов, мотоциклов и автомашин, а также места их парковки. Эти средства не должны располагаться в стартовой области и не должны мешать наблюдению за моделями хронометристов. По соображениям безопасности механические средства должны быть запрещены, если есть для этого по два человека; один наблюдает за моделью, а второй за ней бежит. Некоторые команды при поиске моделей используют радиосвязь, при этом, заранее надо определиться с разрешенными частотными диапазонами раций.

3.A2.4.5. Оборудование:

При проведении соревнований должны использоваться официальные часы, имеющие точность хода до 1 секунды. Эти часы должны быть выставлены на точное время и в течение всего дня соревнований не могут подвергаться корректировке. Эти часы должны быть доступны для всех участников, по ним определяется все расписание соревнований и внесенные в него изменения. Сообщения о начале и окончании каждого тура должны подаваться одновременно звуковыми и оптическими сигналами, заранее должно быть сообщено какими, именно (например: при начале и окончании тура подается сигнал – выстрел из ракетницы, ракета такого, то цвета). Для объявлений должна быть использована громкоговорящая связь, по ней вызываются судьи, производится объявление времени туров, текущие объявления. Объявления, должны делаться на всех официальных языках.

Анемометр должен быть доступным, откалиброван соответствующими службами, опломбирован и должен иметь маркировку, указывающую на его срок пригодности, до следующей калибровки. Он должен быть установлен в 2 метрах над землей, и действовать все время соревнований. Судейская коллегия должна быть оповещена, если скорость ветра превышает допустимую см. пункт В.15.1а.

Оборудование необходимое для хронометристов описано в разделе 5, но указано, что организаторы обязаны им полностью обеспечить хронометристов, или должны гарантировать, что судьи придут на соревнования со своим оборудованием. Особенно важны требования, чтобы секундомеры были электронные см. параграфы В.8.10, В.13.4. и имелись штативы для биноклей см. параграфы В.9.2. и В.13.7а. Должны иметься средства суммирования баллов спортсменов и стенд, на котором все результаты должны быть записаны незамедлительно после полетов, стенд должен быть достаточно большим, чтобы группа людей могла считывать с него показания одновременно. Желательно иметь связь с Интернетом, чтобы сразу загружать данные на Веб. сайт. Должны иметься все необходимые приборы для проверки технических параметров моделей, для проверки длины лееров, взвешивания резиномоторов – согласно разделу 4 данного руководства. Емкости с топливом должны быть доставлены на старт под присмотром хронометристов, и далее

также находиться под их присмотром.

Должно быть обеспечено до 5 литров на каждого участника, для тренировок в классе F1C, и зачетных полетов. Оно должно быть предоставлено участникам заранее. Топливо должно быть составлено из метанола высшего сорта и касторового масла по качеству не ниже чем «Castrol M», и тщательно размешано.

Должен быть обеспечен транспорт для быстрого переноса стартовой линии в любое место, если в этом возникнет надобность.

Должны иметься пригодные этикетки FAI необходимые для маркировки моделей, при их регистрации см. пункт В.17.15.а.

Должны быть для каждого участника на момент регистрации моделей доступны этикетки на местном языке сообщающие о принадлежности модели, с требованием ее возврата.

3.A2.4.6. Средства жизнеобеспечения:

Туалет и средства первой медицинской помощи должны быть расположены недалеко от стартовой линии и в местах, где модель может приземлиться. Если в месте проведения соревнования достаточно высокая пожароопасность, то должны быть обеспечены средства пожаротушения, но в любом случае должна быть обеспечена возможность быстрого вызова пожарной службы.

Должна быть обеспечена доставка участникам и судьям пищи и напитков. Продукты не должны быть скоропортящимися, и лучше, если все они будут в герметической упаковке. О способе и времени доставки питания участники должны быть оповещены заранее.

Автомобильная парковка должна быть расположена так, чтобы от стартовой линии к ней был легкий и быстрый доступ, но чтобы она не была препятствием для полетов.

Должен быть организован транспорт для доставки участников от места проживания на поле и обратно. В течение дня так, же надо организовать возможность съездить к месту проживания.

3.A2.5. Контроль моделей:

Есть четыре этапа контроля моделей:

1) Первый этап производится по прибытии при регистрации моделей и состоит из:

а) проверки правильности лицензии FAI, выданной национальной федерацией на соответствие спортивному кодексу FAI, общему разделу главы 8 и пункту В.3.2. Если лицензии изъяты в течение соревнований, то они возвращаются участникам по окончании соревнований;

б) проверки сертификатов соответствия моделей правилам FAI, вплоть до количества моделей, заявленных каждым участником см. параграфы В.17.1. и В.17.6, и маркировки каждой части модели см. пункт В.17.15а;

в) в случае неправильного оформления модели, это оформление возлагается на организаторов соревнований см. параграф В.17.7;

д) проверки наличия стандартной наклейки FAI на каждой модели и наличия одинаковых маркировок на всех частях моделей, в соответствии с соответствующим сертификатом и присвоенными участником для каждой модели буквенно-цифровыми обозначениями см. параграф В.17.8. Проверка подтверждается специальной наклейкой на модели с несмываемыми надписями. Буквенно-цифровые обозначения всех четырех моделей участника вписываются в полетную книжку (или лист), которая в дальнейшем

используется для записи результатов полетов хронометристами. В дальнейшем хронометристы по полетной книжке проверяют соответствие модели участника вписанным в книжку данным и записывают, какая из моделей была использована для полета;

е) проверки наличия олимпийской идентификации, лицензионного номера FAI и национальных обозначений на крыле модели, и соответствия размеров маркировочных обозначений см параграф В.17.10;

ф) участникам соревнований, разрешена проверка характеристик своих моделей на официальном судейском оборудовании см. параграф В.8.3.

2) Второй этап включает в себя доступ участников соревнований к проверке характеристик своих моделей на оборудовании судейской коллегии соревнований, чтобы проверять длину лееров, вес резиномоторов, объем двигателей, вес моделей см. параграф В.8.3. и В.17.15. Руководители команд должны быть оповещены о времени этой проверки, выделенном для каждой из команд. Участник может выполнить проверку и в любое другое время по своему усмотрению, но при этом ему придется ожидать, пока освободится оборудование.

3) Третий этап проверки проводится во время соревнований:

а) Должны быть проверены характеристики минимум 20% всех моделей см. параграф В.17.13, для класса F1A контролируются также леера, а для класса F1B - резиномоторы. При этом модели выбираются произвольно, лучше, чтобы не доставлять неудобства участникам проверять модели сразу после полета и доставки ее на линию старта. Участникам не делаются записи в полетные книжки о проверке модели, но результаты фиксируются в ведомости.

б) Должны быть обеспечены средства для контрольных проверок характеристик самими участниками: замера лееров, взвешивания резиномоторов, для их удобства. Эти проверки дополнительные к проверкам идентификации моделей хронометристами перед каждым полетом.

4) Конечный этап контроля производится по окончании соревнований. Проверяются все модели участников занявших три первых места см. параграф В.17.14. При дисквалификации кого, либо из них проверке подвергаются модели участника занявшего четвертое место. Возможно, что модели этих участников подвергались проверке во время полетов, и об этом есть записи, то их можно не проверять в конце соревнований.

Оборудование для регистрации и контроля параметром моделей включает в себя:

Сертификаты моделей FAI и наклейки и средства маркировки, для пункта. 1с, см. выше;

Точные весы для взвешивания моделей и резиномоторов;

Точные измерительные инструменты и калькуляторы для замера и вычисления площади несущих поверхностей моделей пункты. 1с, 2, 3а, 3б и 4.

Точные, рулетку и динамометр для замера лееров под нагрузкой пункты. 1с, 2, 3а, 3б и 4.

Точные инструменты для замера и вычисления объема двигателей пункты. 1с, 2 и 4.

Официальное топливо для класса F1C, необходимое для тренировок и зачетных полетов см. параграф 3.3.2.

Средства для распределения топлива. Заправочные средства участников собираются и наполняются топливом. Емкости с топливом обязательно должны быть промаркированы с указанием содержимого, чтобы их содержимое нельзя было спутать с напитками.

3.A2.5.1. Контроль объема моторов:

Замер объема цилиндров двигателей. Объем цилиндра двигателя определяется умножением площади поршня двигателя на величину рабочего хода поршня. Диаметр поршня для расчета определяется замером диаметра цилиндра двигателя в верхней мертвой точке поршня см пункт 1.4.16. Вычисления проводятся с полной возможной точностью, а затем округляются с точностью до сотых кубического сантиметра в меньшую сторону см. пункт 1.4.16. Максимальный объем должен быть у класса F1C – $2,5 \text{ см}^3$, у F1P – $\text{см}^3.1$ параграф 3.3.2. и 3.6.2.

Примеры:

Рассчитанный объем	Округленный объем	Соответствие правилам
2,496	2,49	да
2,5004	2,50	да
2,5084	2,50	да
2,5102	2,51	не соответствует

3.A2.6. Хронометраж:

Это наиболее важный аспект на соревнованиях свободнолетающих моделей. Люди, назначенные хронометристами должны иметь хорошее зрение и быть знакомы с правилами и условиями соревнований по свободнолетающим моделям. С ними должны проводиться собрания вечером, перед каждым днем соревнований, они должны снабжаться текстом правил соревнований и инструкциями, как например: Раздел В.

Наилучшим надо считать закрепление каждой пары хронометристов за одним стартовым номером на все соревнования, при этом участники на стартовом номере будут в каждом туре меняться см. параграф В.9.1.

Хронометристы наблюдают за свободным предоставлением участникам и сохранность измерительных приборов, а также предоставление участникам топлива, и за контрольные проверки моделей, чтобы участники не могли их обмануть. Должен быть организован сбор данных у хронометристов, чтобы им самим не приходилось покидать свою позицию во время туров. Для временной замены должно быть несколько свободных хронометристов, чтобы хронометрист мог отлучиться по собственным нуждам в течение дня. Самое важное условие, чтобы все хронометристы находились на своих местах к началу каждого тура. Также, должна быть организована охрана пунктов контроля при длительных перерывах, из-за плохой погоды, или на обед.

Оборудование необходимое каждому хронометристу включает в себя: бинокль, отвечающий требованиям см. параграф В.13.7; как минимум один секундомер по типу и точности отвечающий см. параграфы В.8.10. и В.13.4; планшет с бланком для записи результатов и ручку; инструкции для хронометристов. а также значок со своими данными или номером для информации участников и руководителей команд. Ему, также нужен стул, чтобы можно было отдохнуть между полетами, в течение длинного дня, а также штатив для бинокля. Для судейства классов F1C и F1P также необходим либо второй секундомер, либо двухрежимный, позволяющий отсекают, как время полета, так и время работы двигателя. Штатив для бинокля является желательным дополнением.

Хронометристы должны записывать результаты в полетную книжку участника в установленной форме, и как они отображены на секундомере (в минутах и секундах), чтобы избежать ошибок при переводе в секунды. Полетная книжка должна быть сразу возвращена участнику, или руководителю команды. Квитки полетных книжек с записями собираются курьером и передаются в судейскую коллегию, где результаты должны быть пересчитаны в секунды и вписаны в основную ведомость. Если используется компьютер, то результаты вводятся в него после записи в ведомость, и должны использоваться надежные программы, чтобы данные в компьютере были надежно сохранены. Данные также должны быть немедленно записаны на информационный стенд, чтобы были сразу видны индивидуальные и командные результаты см. параграф В.8.6. Письменный отчет о результатах соревнований должен быть подготовлен в конце соревнований, его копии должны быть направлены в FAI и в национальные федерации см. параграф В.5.5. Результаты должны быть розданы руководителям команд, участникам, болельщикам и корреспондентам на церемонии закрытия и награждения победителей представителем жюри FAI.

3.A2.7. Церемонии открытия и закрытия соревнований:

Желательно, чтобы процедура церемоний короткой и была легко понятна на всех языках, см. пункт В.16.4.

Ключевой элемент открытия это парад участников и приветствие команд организаторами соревнований и президентом жюри FAI. При этом по мере прохождения команд желательно, чтобы звучал гимн страны. Если был такой запрос руководитель команды должен представить фонограмму гимна своей страны. Если такой фонограммы нет, то при прохождении команды рекомендуется включать гимн FAI. После прохождения и остановки команд на установленных

местах звучит гимн FAI и поднимается флаг FAI. В конце церемонии президент жюри FAI объявляет соревнования открытыми и звучит гимн страны-организатора соревнований.

Церемония награждения производится в присутствии всех участников. К ее началу должны быть подготовлены все призы, медали, грамоты и дипломы с заполненными именами победителей. Должен быть подготовлен пьедестал почета, на который поднимаются победители и им вручаются призы и другие награды. Награждаются спортсмены, победившие в каждом классе. При восхождении на пьедестал поднимается три флага, стран из которых призеры и звучит гимн страны, из которой чемпион. В конце награждения президент жюри FAI объявляет о закрытии соревнований, играется гимн FAI, спускается флаг FAI и он вручается на память руководителю команды страны – организатора соревнований. После закрытия традиционно проводится банкет на деньги, внесенные участниками пожелавшие принять в нем участие. Основная цель банкета, это общение спортсменов разных стран между собой, поэтому не желательны приглашение артистов, длинных речей и громкой музыки.

РАЗДЕЛ А, ПРИЛОЖЕНИЯ 2 - РУКОВОДСТВО ДЛЯ ОРГАНИЗАТОРОВ ОТКРЫТЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ СОРЕВНОВАНИЙ ПО СВОБОДНОЛЕТАЮЩИМ МОДЕЛЯМ

Для организации открытых международных соревнований требования менее жесткие, чем для этапов Кубка мира, но они должны проводиться полностью, в соответствии со спортивным кодексом FAI. Для участников открытых международных соревнований должна быть гарантирована честная конкуренция. Основные положения данного руководства совпадают с руководством по организации этапов Кубка мира, поэтому руководство больше акцентировано на указание различий.

3.A2A.1. Место проведения соревнований:

Хорошее поле для проведения открытых международных соревнований так, же имеет большое значение, как и для этапов Кубка мира. Основное различие в том, не требуется официального размещения и обслуживания спортсменов. Но, это повышает требование к тому, чтобы поблизости от поля, на котором будут проводиться соревнования, достаточно близко, были гостиницы. Включение соревнований в календарь FAI не требует подробного представления в CIAM, но общая информация должна быть разослана в национальные федерации и любым лицам, запрашивающим данную информацию. Всем им должны быть разосланы подробные карты месторасположения летного поля и места регистрации спортсменов. Если от участников соревнований потребуется помощь в хронометраже, то об этом должно быть сообщено заранее. Обязательно должна быть возможность классификации юниоров в общей классификации и среди юниоров, если их набирается более трех в одном классе см. пункт В.3.4b. Полетные книжки (или листы) должны быть аналогичны тем, которые использовались на этапах Кубка мира, в них обязательно должна быть графа, в которую записываются опознавательные знаки моделей запустившихся спортсменом в каждом из туров.

3.A2A.2. Расписание соревнований:

Также, надо выбирать время года, когда вероятнее будут хорошие условия для запусков моделей, и маловероятны сильные ветры и термическая активность. Лучше всего проводить после соревнований на Кубок мира. Желательно выделить один день для тренировок, по одному дню на соревнования по каждому из классов моделей и свободным днем для закрытия соревнований, который может быть использован для соревнований, если их не позволила завершить плохая погода. Возможно проведение соревнований и в более короткие сроки. Для проведения соревнований по классам F1A, F1B и F1C за два дня предлагается:

а) Провести в один день старты класса F1A, а во второй день совместно старты F1B и F1C. По количеству участников выступающих в один день, как правило, это будет одинаково. Хотя проведение совместных стартов не желательно. Можно, также организовать укороченные туры, чтобы вместить в два дня три старта.

б) Проводить старты по всем классам одновременно с разных стартовых позиций, но это потребует наличия большого количества хронометристов. Для участников возникнут трудности с помощниками так, как обычно спортсмены, выступающие в одном классе, выступают в качестве помощников в других классах, но это расписание позволяет провести все соревнования за один день.

В расписание, также должны быть включены время регистрации спортсменов, церемония открытия соревнований, контроль моделей и церемония награждения и закрытия соревнований. Расписание соревнований должно быть разослано участникам заблаговременно.

Согласно, тома F1, приложения 1, параграфа 1, Чемпионат мира, и другие международные соревнования по классу F1P, можно проводить совместно с соответствующими соревнованиями класса F1C, по тем же правилам, за исключением максимального времени полета. Результаты в классе F1P включаются в общий зачет с результатами F1C в розыгрыше Чемпионата мира, а также по их результатам определяется чемпион мира среди юниоров, и обладатель Кубка мира среди юниоров.

3.A2A.3. Руководство соревнованиями:

Все комментарии, аналогичны тем, что даны для соревнований на Кубок мира.

3.A2A.4. Контроль моделей:

Все комментарии, аналогичны тем, что даны для соревнований на Кубок мира, но надо больше полагаться на контроль моделей, проведенный национальными федерациями. Очень важно организовать доступ участников к измерительным приборам судейской коллегии для самоконтроля см. параграф В.8.3. и послеполетные проверки см. параграф В.17.13, а также обязательно проходят контроль модели участников, занявших первые три места см. параграф В.17.14.

3.A2A.5. Хронометраж:

Это самая трудная из задач при проведении открытых международных соревнований. Люди, назначенные хронометристами должны иметь хорошее зрение и быть знакомы с правилами, и условиями соревнований по свободнолетающим моделям, они должны снабжаться текстом правил соревнований и инструкциями, как например, раздел В. Найти нужное количество хронометристов для открытых международных соревнований, часто значительно труднее потому, что, как правило, количество участников больше, а возможности организаторов ниже. Хронометристы на стартовые позиции первого тура желательно чтобы были назначены с учетом знания языка, участников по жеребьевке попавшим на эти стартовые позиции. Участники на каждой из стартовых позиции запускают модели поочередно, Желательно, чтобы об очередности участники договорились сами, если очередность полетов навяжет хронометрист, то это может вызвать протест в судейскую коллегию. Желательно, чтобы на каждой стартовой позиции был, хотя бы, один официальный хронометрист, чтобы отвечать за сохранность измерительных приборов и документации, и для осуществления связи с судейской коллегией. Официальный хронометрист на стартовой позиции должен знать, хотя бы, один из официальных языков данного соревнования. Хронометраж каждого полета должен осуществляться двумя хронометристами, при недостаточном количестве официальных хронометристов, необходимо задействовать для этой цели, либо других участников, летающих с этой позиции, либо их помощников. Официальный

хронометрист, при этом, контролирует правильность засечки времени вторым хронометристом, и перед любым из полетов должен убедиться, что есть, кому, выполнить роль второго хронометриста. Любой конфликт между хронометристами должен быть разобран в судейской коллегии, и организаторы соревнований должны найти замену основному хронометристу на позиции, на время разбора конфликта. Не допустимо, чтобы на одной стартовой позиции, находилось большое количество участников, участников должно быть столько, чтобы на каждого из них приходилось не менее 15 минут из общего времени тура. Официальный хронометрист, должен, обратить внимание судейской коллегии на участника, если он затрачивает на старт больше времени, чем ему отведено при честном распределении. Обязанности хронометриста на открытых международных соревнованиях более обширны, чем на этапах Кубка мира, поэтому между ним и судейской коллегией должны быть организована хорошая связь. Должна быть налажена интенсивная работа курьера, а также звуковая и визуальная связь, чтобы при любых сложностях, хронометрист мог связаться с главным судьей соревнований. Все требования по оценкам и оборудованию хронометристов аналогичны требованиям, предъявляемым на этапах Кубка мира. Важно, чтобы участники, выполняющие роль, вторых хронометристов, были оснащены секундомерами и биноклями отвечающие требованиям FAI. Организаторы должны быть осведомлены о судейском оборудовании, имеющемся у участников соревнований, и его соответствию, и при несоответствии должны снабдить вторым комплектом оборудования официального хронометриста на стартовой позиции.

РАЗДЕЛ В, ПРИЛОЖЕНИЯ 2 – ТИПОВАЯ ИНСТРУКЦИЯ ДЛЯ СУДЬИ-ХРОНОМЕТРИСТА НА СОРЕВНОВАНИЯХ ПО СВОБОДНОЛЕТАЮЩИМ МОДЕЛЯМ ПРОВОДИМЫМ НА ОТКРЫТОМ ВОЗДУХЕ.

Обязанностью судей-хронометристов является наблюдение за полетом моделей и фиксация времени их полета. При этом они сами должны соблюдать правила спортивного кодекса FAI, а также следить за исполнением правил спортсменами. Хронометристы обязаны всеми своими действиями не препятствовать участникам, получать высокие спортивные результаты. За день до соревнований организаторы, соревнований должны провести собрание с хронометристами, где им должны быть разъяснены подробно правила соревнований, приемы работы с измерительной и наблюдательной аппаратурой, которые будут им необходимы на соревнованиях. Список хронометристов с указанием стартовых позиций, на которых они будут работать, должен быть доступен для ознакомления. Далее следует подробное описание обязанностей хронометристов на этапах Кубка мира, но оно пригодно также и для открытых международных соревнований.

3.A2B.1. Начало соревнований:

Хронометристы должны находиться на стартовых позициях не позднее, чем за 10 минут до начала первого тура. Они, должны подготовить секундомеры, бинокли, штатив (один на стартовую позицию), документацию, ручки, контрольное оборудование, стулья, топливо и другое персональное оборудование. Если вторые секундомеры и бинокли у участников, то они должны убедиться в их наличии.

3.A2B.2. Контрольное оборудование:

Стандартное топливо для класса F1C должно храниться у хронометристов все время соревнований, но участники должны быть допущены до него перед началом тура, чтобы к началу тура быть готовыми к полету. Бак на модели сначала споласкивается топливом, затем это топливо сливается и после этого бак наполняется. Во время соревнований, на каждой стартовой позиции одновременно может проходить технический контроль только модель одного участника соревнований, за контроль отвечает один из хронометристов. В случае перехода хронометристов на другие стартовые позиции между турами, один из хронометристов передает контрольное оборудование на своей позиции, а другой принимает оборудование на новой позиции.

3.A2B.3. Подготовка в полету:

Когда, участник заявляет о выходе на старт, хронометристы должны получить его полетную книжку. Все опознавательные знаки на модели должны быть проверены на соответствие стандартам FAI и на принадлежность спортсмену: опознавательные знаки, наклейку FAI, идентификационный номер, маркировку принадлежности к стране. Опознавательные знаки модели, также записываются в полетную книжку. Этот аспект, имеет особенно, важное значение на международных соревнованиях. Хронометристы должны запомнить форму и цвета окраски модели, чтобы не перепутать ее в полете с другими моделями. Хронометристы, также должны убедиться в том что, их бинокль правильно настроен и, что секундомер находится в нулевой позиции.

3.A2B.4. Хронометраж полета:

Хронометристы должны убедиться, что модель запущена в промежутке между началом и окончанием тура. Они должны, также убедиться, что модель запущена в пределах 5 метров от стартовой линии (перед запуском в период стартовой подготовки модель может не находиться в стартовой зоне, но при запуске требование о нахождении модели не более чем в 5 метрах от стартовой линии обязательно). В течение полета наблюдение за моделью должно быть непрерывным и тщательным. Особенно внимательно надо подходить к полетам, которые признаются попыткой по любой причине, или при столкновении моделей, о чем немедленно должно быть сообщено руководителю команды. Руководителю команды должно быть сообщено, если в классе F1A модель при затяжке удалась слишком далеко, и не представилось возможным наблюдать момент ее отцепки от леера, а в классе F1C была «переработка» двигателя. Трудности определения времени работы в том, что может мешать звук работы двигателей других моделей и момент выключения сложно видеть визуально. Используемые бинокли должны соответствовать по своим параметрам требованиям кодекса FAI. Важно начать пользоваться биноклем на достаточно ранней стадии полета, чтобы не возникло трудности в поиске с помощью бинокля «своей» модели и не было возможности перепутать ее с посторонней моделью. Штатив используется для поддержки бинокля, что особенно полезно, при наблюдении за моделями, в продолжительных полетах дополнительных туров, при сильном ветре.

Если модель в полете скрывается за преградой, хронометристы должны, чтобы не терять ее из вида, перемещаться, на сколько это возможно в пределах радиуса в 10 метров см. параграф В.13.5. Хронометрист не должен в полете отвлекаться от модели, даже для взгляда на секундомер, чтобы не потерять ее из вида.

Хронометристам рекомендуется вставать и передвигаться по стартовой площадке, чтобы им не мешали препятствия. и люди могущие заслонять видимость полета низколетающих моделей.

3.A.2B.5. Запись результатов полета:

Если полет был попыткой, то об этом делается соответствующая запись. В конце зачетного полета берется среднее время двух секундомеров и округляется до целых секунд в меньшую сторону. Если в полетных книжках есть соответствующие графы время должно быть записано и в минутах и секундах, и пересчитанным на секунды. Полетная книжка сразу должна быть возвращена участнику, или руководителю команды, что должно быть подтверждено его подписью. Запись результатов полета должна выполняться сразу и, по возможности быстро, чтобы не задерживать ожидающих старта участников. Квитки полетных книжек сразу должны быть переданы в судейскую коллегию для записи результатов в ведомость и их помещения на информационный стенд.

3.A2B.6. Решение конфликтных ситуаций:

Конфликт, возникший между хронометристами и представителем команды, если он не может быть урегулирован ими, самими, выносится на решение главного судьи соревнований. Хронометристы на время решения конфликта не должны покидать стартовой позиции, и должны засекать полеты других участников соревнований. Если в течение тура конфликт не урегулирован, то участнику предоставляется перелет, и хронометристы обязаны его засечь. Перелет выполняется перед концом тура, и о перелете должна быть сделана запись в официальной документации.

3.A2B.7. Обязанности хронометристов на открытых международных соревнованиях:

Обязанности по сути те же. Но на каждой стартовой позиции может иметься только один хронометрист, обязанности второго выполняет любой из участников соревнований на данный момент свободный от полетов. Все обязанности по записи и сопровождению результатов полета возлагаются на официального хронометриста, не него, же возлагается решение конфликтов между участниками по поводу очередности полетов и занятого на подготовку времени.