

*Актуален от 01.01.2010 г.*

## **СЪДЪРЖАНИЕ НА РАЗДЕЛ F1**

### **СЕКЦИЯ 4С – АВИОМОДЕЛИ - F1 – СВОБОДЕН ПОЛЕТ, (СВОБОДНОЛЕТЯЩИ)**

#### **Част 3 – Технически правила за състезания със свободнолетящи авиомодели.**

Клас F1A - Планери (“Нордик”, А-2).

Клас F1B – Авиомодел с еластичен мотор (“Уейкфилд”, “гуменяци”).

Клас F1C – Авиомодел с бутален мотор (“Таймер”).

Клас F1D – Стаен авиомодел.

Клас F1E – Планери с автоматично управление.

**Клас F1P - Авиомодел с бутален двигател.**

#### **Временни правила:**

Клас F1G – Авиомодел с еластичен мотор (“Гуменяци - Куп дивер”).

Клас F1H – Планери ( А-1).

Клас F1J – Авиомодел с бутален мотор.

Клас F1K – Авиомодел с CO<sub>2</sub> мотор.

Клас F1L – Стаен авиомодел - EZB.

Клас F1M – Стаен авиомодел – за начинаещи.

Клас F1N – Стаен авиомодел – стартиран от ръка планер.

Клас F1Q – Авиомодел с електродвигател.

**Клас F1R – Стаен авиомодел „Микро 35”**

Анекс 1 - Правила за Световна купа

Анекс 2 – Ръководство за организатори на FAI състезания при свободнолетящите модели

**Всички права запазени.** Правото на промени в този документ се притежава от FAI. Всяко лице, действащо от страна на FAI или някой от неговите членове, е оторизиран да копира, отпечата и разпространява този документ, при следните условия:

- 1. Документът може да се използва само за информация.**
- 2. Всяко копие от този документ или част от него трябва да включва тази бележка за правата на промени.**

**Продукт, процес или технология, описани в документа, могат да бъдат предмет на други специфични запазени интелектуални права на FAI или други не лицензирани по долу права.**

## ПРАВА ЗА FAI МЕЖДУНАРОДНИ СЪСТЕЗАНИЯ

Всички международни състезания, организирани изцяло или частично по правилата на FAI (Спортен кодекс на FAI)(1), се провеждат по условията на Правилника за международни спортни прояви на FAI (2), според Устава на FAI(3), като FAI притежава и контролира всички права, отнасящи се до Международните спортни прояви на FAI. Членовете на FAI(4) на техните национални територии (5) ще прилагат притежаваните от FAI права върху състезанията, като трябва да ги регистрират във FAI Спортния календар(6).

Разрешения и пълномощия за използване на права за някаква комерсиална дейност по време на тези прояви, включително, но не ограничаващо, рекламиране на същите прояви, използвайки името или логото на проявата за търговски цели и използвайки някаква музика и/или образ, записани електронно или по друг начин в реално време, трябва да бъдат съгласувани и договорени с FAI. Това включва правата по използване на някакъв материал, по електронен или друг начин, относно съдийството, изчисляването на резултати, начин на оценяване или информационни услуги в някоя международна спортна проява на FAI(7).

Всяка Въздушна спортна комисия на FAI(8) е опълномощена да уговаря предварителни споразумения в полза на FAI, с FAI членове или други определени като подходящи, прехвърлянето на правата или част от тях за международни спортни прояви на FAI (освен за Световните въздушни игри(9)), които се организират изцяло или частично по спортните правила(10) за които тази комисия е отговорна(11). Такова прехвърляне на права става съгласно “Права на организатора”(12) според “Разпоредбите на FAI” глава 1, параграф 1.2. “Правила за прехвърляне на права на FAI”.

Някое лице или институция, които са приели отговорността за организиране на спортна проява на FAI, ангажирани в писмена форма или не, следва да изпълнява приоритетните права на FAI, както е описано по-горе. Ако няма формално прехвърляне на права, FAI запазва всички права за проявата. Независимо от споразумението за прехвърляне на права, FAI има право на безплатно предоставяне на реклама, пълен достъп до музикални или визуални отразявания на FAI спортната проява, и всички запазени права да има някаква или цялата част на запис на проявата, филмов и/или фотографски, безплатно.

- (1) Устав на FAI, Глава 1, параграф 1.6.
- (2) Спортни правила на FAI, Обща част, Глава 3 пар. 3.1.3.
- (3) Устав на FAI, Глава 1, пар. 1.8.1.
- (4) Устав на FAI, Глава 5, пар. 5.1.1.2., 5.5., 5.6., 5.6.1.6.
- (5) Правилник на FAI, Глава 1, пар. 1.2.1.
- (6) Устав на FAI, Глава 2, пар. 2.3.2.2.5.
- (7) Правилник на FAI, Глава 1, пар. 1.2.3.
- (8) Устав на FAI, Глава 5, пар. 5.1.1.2, 5.5., 5.6., 5.6.1.6.
- (9) Спортни правила на FAI, Обща част, Глава 3 пар. 3.1.7.
- (10) Спортни правила на FAI, Обща част, Глава 1 пар. 1.2.,1.4.
- (11) Устав на FAI, Глава 5, пар. 5.6.3.
- (12) Правилник на FAI, Глава 1, пар. 1.2.2.

## ПРАВИЛА ЗА ЗАПАЗВАНЕ НА ТЕКСТОВЕТЕ В ТАЗИ ЧАСТ

В съответствие с параграф А 12 от част АBR:

Във всички класове авио/ракетни модели фигурите и състезателните правила не се променят две години. Техническите данни, фигурите и състезателните правила ще се прилагат стриктно, а промените ще са в съответствие с цикъла на Световните шампионати във всяка категория. В този смисъл за Раздел F1:

А) за класове F1ABCE следващите промени ще бъдат договорени на Пленарното заседание през **2011** год., за прилагане от януари **2012** год.

Б) за клас F1D промените ще бъдат договорени на Пленарното заседание през **2012** год., за прилагане от януари **2013** год.

В) предварителните класове не са обект на това ограничение..

Исключение от това четиригодишно правило се допуска за спешни промени свързани с безопасността, неизбежни изяснявания на правилата и правилата за шум.

## РАЗДЕЛ F1

### ЧАСТ ТРЕТА – ТЕХНИЧЕСКИ ПРАВИЛА ЗА СЪСТЕЗАНИЯ СЪС СВОБОДНОЛЕТЯЩИ АВИОМОДЕЛИ

#### 3.1. КЛАС F1A – ПЛАНЕРИ (“Нордик”, A-2)

##### 3.1.1 . Определение

Авиомодел, който не е снабден с какъвто и да е двигател, и чието издигане се поражда от аеродинамични сили, действащи на повърхности, оставащи неподвижни в полет, с изключение тези за промяна на завоя и ъгъла на атака. Авиомодел с променлива геометрия трябва да е съобразен със спецификациите, където повърхностите са ограничени до минимум и максимум.

##### 3.1.2. Характеристики на планери F1A

Площ на повърхностите (носеца площ).....32 - 34 кв. дм.  
Минимално тегло.....410 гр.  
Максимална дължина на кордата за теглене, натоварена с 5 кг.....50 м

Параграф В.3.1. от Раздел 4в, (“Строител на авиомодела”) не се прилага за клас F1A.

Авиомоделите F1A могат да използват радиоуправление само за еднократно (необратимо) действие за ограничаване на полета (детермализация). Всякакви грешни или произволни действия на тази функция са изцяло риск на състезателя.

##### 3.1.3. Брой полети

а) Всеки състезател има право на седем официални полета на Световен или Континентален шампионат. За други международни прояви броят на официалните полети е седем, освен ако не е бил обявен друг брой, предварително и одобрен от CIAM.

б) Всеки състезател има право на един официален полет във всеки тур на състезанието. Продължителността на туровете трябва да се обяви предварително и не може да бъде по-малка от 30 минути и по-голяма от 90 минути.

##### 3.1.4. Определение за официален полет

а) Официален полет е продължителността на първия опит, освен ако този опит е несполучлив, съгласно 3.1.5. (ако опитът е несполучлив по причина 3.1.5.е. и вторият опит не е направен, тогава продължителността на първия опит се записва като официално време).

б) Продължителността на втория опит. Ако втория опит е също неуспешен по определенията на 3.1.5.а, 3.1.5.б, 3.1.5.в, 3.1.5.г или 3.1.5.д се записва нула на полета.

### 3.1.5. **Определение за неуспешен опит**

Опитът се окачествява като неуспешен ако **моделът** е изтеглен и най-малко едно от следните събития се е случило. Ако това се е случило в първия опит, състезателят има право на втори опит.

а) **Моделът** се връща на земята, без да е освободена кордата.

б) Моментът на освобождаване на кордата не е точно засечен от съдиите (хронометристите).

в) Когато част от **модела** се отдели по време на тегленето или по време на полета.

г) Явно е констатирано от съдиите, че състезателят е загубил контакт с кордата и състезателят и неговия ръководител избират да заявят опит.

д) Явно е констатирано от съдиите, че състезателят е загубил контрол над кордата и тя се контролира от друг човек.

е) Продължителността на полета е по-малка от 20 секунди и **полетът не е прекъснат с детермализиране**.

### 3.1.6. **Опитът може да бъде повторен, когато:**

а) **моделът** се сблъска с човек, различен от теглещия, в началото на тегленето.

б) по време на теглене **моделът** се сблъска с модел в свободен полет (но не и с модел по време на теглене) и тегленето не продължи нормално.

в) по време на полет **моделът** се сблъска с друг модел или корда.

Ако **моделът** продължи полета нормално, състезателят може да иска полета да се приеме за официален, ако искането стане до края на полета.

### 3.1.7 **Продължителност на полетите**

Максималната продължителност, която се изисква за официални полети на Световно и континентално първенство е три минути и тридесет секунди за първия тур и три минути за следващите турове. За други международни състезания максимум от три минути ще се използва за всички турове, освен ако друга

продължителност (не превишаваща четири минути) не е заложена предварително в спортния бюлетин за определени турове.

В случай на проблеми с връщането на **моделите**, или при съответни метеорологичните условия, журито може да позволи максимумът да бъде променен. Такъв изменен максимум трябва да се обяви преди началото на тура.

Максимуми, по големи от три минути ще се използват само за турове по време, когато вятърът и термиката се очаква да са минимални.

### 3.1.8 Класиране

а) Общото време на всеки състезател от всеки официален полет, описан в 3.1.3., се взема за крайното класиране. Това общо време се използва за определяне на отборното класиране.

б) За решаване на индивидуалното подреждане, когато има отново равенство, допълнителни полети ще бъдат направени след завършване на последния тур на състезанието. Максимумът за първия от решаващите полети ще бъде 5 минути, а максимумът за всеки от следващите полети ще се увеличава с 2 минути. Времето от допълнителните полети не се включва за отборно класиране, то е предназначено за определяне на индивидуалното подреждане.

в) Организаторът ще определи 10 минутен период по време на който участниците във “флайоф” трябва да изтеглят и освободят **модела** си. По време на тези 10 минути състезателите имат право на втори опит, в случай на несполучлив първи, съгласно 3.1.5. Стартовите позиции ще се определят с жребий за всеки “флайоф”.

г) Ако метеорологичните условия или слаба видимост или проблеми с връщането на **моделите** са налице, флайофът трябва да бъде отложен за сутринта, като полетите ще бъдат рано, когато видимостта позволи и бъдат избегнати термични течения. Максималната продължителност на този първи полет ще бъде 10 минути.

д) В случай на изключителни метеорологични условия или проблеми с връщането на **моделите**, журито може да промени максимума. Така променения максимум се обявява в началото на тура.

### 3.1.9. Засичане (времеизмерване)

а) Виж Секция 4в, параграф В.12.

б) Засичането на полетите се ограничава до “максимум” (максимална продължителност), описана в 3.1.7. и 3.1.8. Общото полетно време се взема от освобождаването на **модела** от канапа до края на полета.

### 3.1.10. Брой помощници

Състезателят има право на един помощник.

### 3.1.11 Средства за теглене

а) Планерът трябва да бъде теглен със средство с единична корда (канап) и обща дължина не по-голяма от 50 метра, натоварени с 5 кг. Това натоварване трябва да се приложи към средството с подходяща апаратура, която да е на разположение на състезателите, преди и по време на състезанието. По време на стартовете, технически лица ще проверят най-малко 20% от канапите на състезателите по случаен признак.

б) Средството за теглене може да прибира кордата с различни устройства като винди, макара с предавка, и др. Тези устройства (без кордата за теглене) не трябва да бъдат хвърляни от състезателя, което се наказва с анулиране на полета. Състезателят може да освобождава кордата за теглене и приспособление за държане с малко тегло (като клуп от кордата, малка гумена топка или знаменце и т.н.) в края на тегленето.

в) За улеснение наблюдението и засичането, кордата трябва да бъде снабдена със знаме, имащо правоъгълна форма, с минимална площ 2,5 кв. дм. и малка страна най-малко 5 см., прикрепена директно към кордата.

г) Всички видове спомагателни стабилизиращи устройства на кордата са забранени. Парашут може да се употреби за знаме, ако не е прикрепен към планера и остава неактивен и събран до отделянето на модела от кордата.

### 3.1.12. Организация на тегленето.

а) Състезателят трябва да бъде на земята и трябва да действа с устройството за теглене сам.

б) Всички действия са позволени за най-добро ползване на кордата, освен хвърляне на устройството за теглене.

в) **Моделът**, в началото на тегленето, трябва да бъде приблизително на 5 метра от стартовата позиция.

## **3.2. КЛАС F1B – АВИОМОДЕЛ С ЕЛАСТИЧЕН МОТОР (“Уейкфилд”, “Гуменяк”)**

### **3.2.1 . Определение**

Авиомодел, който се задвижва от еластичен мотор, и чието издигане се поражда от аеродинамични сили, действащи на повърхности, оставащи неподвижни в полет, с изключение за промяна на завоя и ъгъла на атака. Авиомодел с променлива геометрия трябва да е съобразен със спецификациите, където повърхностите са ограничени до минимум и максимум.

### **3.2.2. Характеристики на авиомодел с еластичен мотор F1B**

Площ на повърхностите (носеца площ).....17 - 19 кв. дм.  
Минимално тегло **на модела**.....200 гр.  
Максимално тегло на смазан мотор.....30 гр.

Параграф В.3.1. от Раздел 4в, (“Строител на авиомодела”) не се прилага за клас F1B.

Авиомоделите F1B могат да използват радиоуправление само за еднократно (необратимо) действие за ограничаване на полета (детермализация). Всякакви грешни или произволни действия на тази функция са изцяло риск на състезателя.

### **3.2.3. Брой полети**

а) Всеки състезател има право на седем официални полета на Световен или Континентален шампионат. За други международни прояви броят на официалните полети е седем, освен ако не е бил обявен друг брой, предварително и одобрен от CIAM.

б) Всеки състезател има право на един официален полет във всеки тур на състезанието. Продължителността на туровете трябва да се обяви предварително и не може да бъде по-малка от 30 минути и по-голяма от 90 минути.

### **3.2.4. Определение за официален полет**

а) Официален полет е продължителността на първия опит, освен ако този опит е несполучлив, съгласно 3.2.5. (ако опитът е несполучлив по причина 3.2.5.б. и вторият опит не е направен, тогава продължителността на първия опит се записва като официално време).

б) Продължителността на втория опит. Ако втория опит е също неуспешен по определенията на 3.2.5.а се записва нула на полета.



### 3.2.5. Определение за неуспешен опит

Опитът се окачествява като неуспешен ако моделът е пуснат и най-малко едно от следните събития се е случило. Ако това се е случило в първия опит, състезателят има право на втори опит.

- а) Когато част от **модела** се отдели по време на изкачването или по време на полета.
- б) Продължителността на полета е по малка от 20 секунди.

### 3.2.6 Повторение на опит

Опитът може да бъде повторен, когато **моделът** се сблъска с друг модел в свободен полет или човек, но не състезателя, по време на изкачването. Ако моделът продължи полета нормално, състезателят може да иска полета да се приеме за официален, ако искането стане до края на полета.

### 3.2.7 Продължителност на полетите

Максималната продължителност, която се изисква за официални полети на Световно и континентално първенство е четири минути за първия тур и три минути за следващите турове. За други международни състезания максимум от три минути ще се използва за всички турове, освен ако друга продължителност (не превишаваща пет минути) не е заложена предварително в спортния бюлетин за определени турове.

В случай на проблеми с връщането на **моделите**, или при съответни метеорологичните условия журито може да позволи максимумът да бъде променен. Такъв изменен максимум трябва да се обяви преди началото на тура.

Максимуми, по големи от три минути ще се използват само за турове по време, когато вятърът и термиката се очаква да са минимални.

### 3.2.8. Класиране

а) Общото време на всеки състезател от всеки официален полет, описан в 3.2.3., се взема за крайното класиране. Това общо време се използва за определяне на отборното класиране.

б) Виж 3.1.8.б.

в) Организаторът ще определи 10 минутен период по време на който участниците във “флайоф” трябва да навият гумения мотор и пуснат **модела**. По време на тези 10 минути състезателите имат право на втори опит, в случай на несполучлив първи, съгласно 3.2.5. Стартовите позиции ще се определят с жребий за всеки “флайоф”.

г) Ако метеорологичните условия или слаба видимост или проблеми с връщането на моделите са налице, флайофът трябва да бъде отложен за сутринта, като полетите ще бъдат рано, когато видимостта позволи и бъдат избегнати термични течения. Максималната продължителност на този първи полет ще бъде 10 минути.

д) В случай на изключителни метеорологични условия или проблеми с връщането на моделите, журито може да промени максимума. Така променения максимум се обявява в началото на тура.

### **3.2.9. Засичане (времеизмерване)**

а) Виж Секция 4в, параграф В.12.

б) Засичането на полетите се ограничава до “максимум” (максимална продължителност), описана в 3.2.7. и 3.2.8. Общото полетно време се взема от пускането на модела от ръцете на състезателя до края на полета.

### **3.2.10. Брой помощници**

Състезателят има право на един помощник на стартовата позиция.

### **3.2.11. Стартиране (пускане)**

а) Пускането е от ръка, като състезателят е на земята (скачането се позволява).

б) Всеки състезател трябва да навие мотора си и пусне модела си сам.

в) **Моделът** трябва да се стартира приблизително до 5 м. от стартовата позиция.

г) Допълнително загряване може да не се прилага за мотора.

### 3.3. КЛАС F1C – АВИОМОДЕЛ С БУТАЛЕН МОТОР (“Таймер”)

#### 3.3.1 . Определение

Авиомодел, чиято енергия идва от бутален тип мотор, и чието издигане се поражда от аеродинамични сили, действащи на повърхности, оставащи неподвижни в полет, с изключение на тези за промяна на завоя и ъгъла на атака. Авиомодел с променлива геометрия трябва да е съобразен със спецификациите, където повърхностите са ограничени до минимум и максимум.

#### 3.3.2. Характеристики на авиомодел с бутален мотор F1C

Максимален чист обем на мотора(ите).....2,5 куб. см.  
Без каквито и да било продължения на изходното отворствие на мотора.  
Минимално общо тегло.....300 гр. на куб. см. от обема на мотора(ите)  
Минимално натоварване.....20 гр./кв. дм.  
Максимална продължителност на работата на мотора.....5 сек.

Параграф В.3.1. от Раздел 4в, (“Строител на авиомодела”) не се прилага за клас F1C.

Гориво по стандартна формула за свещови и искрови мотори ще се доставя от организаторите и трябва да бъде използвано във всеки официален полет. Съставът му е: 80% метанол, 20% рициново масло или синтетично масло.

**Бележка:** Горивото за моторите с компресионно запалване не се ограничава.

Преди всеки опит за официален полет резервуарите трябва да се измият с гориво от стандартната формула.

F1C моделите могат да използват радиоуправление само за необратима дейност за ограничаване на полета – това е спирането на двигателя и парашутирането. Всяко лошо функциониране или неправилно действие на тази система е изцяло риск на състезателя.

#### 3.3.3. Брой полети

а) Всеки състезател има право на седем официални полета на Световен или Континентален шампионат. За други международни прояви броят на официалните полети е седем, освен ако не е бил обявен друг брой, предварително и одобрен от CIAM.

б) Всеки състезател има право на един официален полет във всеки тур на състезанието. Продължителността на туровете трябва да се обяви предварително и не може да бъде по-малка от 30 минути и по-голяма от 90 минути.

### 3.3.4. Определение за официален полет

а) Официален полет е продължителността на първия опит, освен ако този опит е несполучлив, съгласно 3.3.5. (ако опитът е несполучлив по причина 3.3.5.в. и вторият опит не е направен, тогава продължителността на първия опит се записва като официално време).

б) Продължителността на втория опит. Ако втория опит е също неуспешен по определенията на 3.3.5.а или 3.3.5.б. се записва нула на полета.

### 3.3.5. Определение за неуспешен опит

Опитът се окачествява като неуспешен ако **моделът** е пуснат и най-малко едно от следните събития се е случило. Ако това се е случило в първия опит, състезателят има право на втори опит.

а) Времето на работа на мотора от освобождаване на **модела** от ръката на състезателя, превишава времето посочено в 3.3.2. или 3.3.8.д.

б) Когато част от модела се отдели по време на изкачването или по време на полета.

в) Продължителността на полета е по малка от 20 секунди.

### 3.3.6. Повторение на опит

Опитът може да бъде повторен, когато **моделът** се сблъска с друг модел в свободен полет или човек, но не състезателя, по време на изкачването. Ако моделът продължи полета нормално, състезателят може да иска полета да се приеме за официален, ако искането стане до края на полета.

### 3.3.7. Продължителност на полетите

Максималната продължителност, която се изисква за официални полети на Световно и континентално първенство е четири минути за първия тур и три минути за следващите турове. . За други международни състезания максимум от три минути ще се използва за всички турове, освен ако друга продължителност (не превишаваща пет минути) не е заложена предварително в спортния бюлетин за определени турове.

В случай на проблеми с връщането на **модела**, или при съответни метеорологичните условия журито може да позволи максимумът да бъде променен. Такъв изменен максимум трябва да се обяви преди началото на тура.

Максимуми, по големи от три минути ще се използват само за турове по време, когато вятърът и термиката се очаква да са минимални.

### **3.3.8. Класиране**

а) Общото време на всеки състезател от всеки официален полет, описан в 3.3.3., се взема за крайното класиране. Това общо време се използва за определяне на отборното класиране.

б) За решаване на индивидуалното подреждане, когато има отново равенство, допълнителни полети ще бъдат направени след завършване на последния тур на състезанието. Максимумът за първия от решаващите полети ще бъде 5 минути, а максимумът за всеки от следващите полети ще се увеличава с 2 минути. Времето от допълнителните полети не се включва за отборно класиране, то е предназначено за определяне на индивидуалното подреждане.

в) Стартовите позиции ще се определят с жребий за всеки “флайоф”. Организаторът ще определи 10 минутен период по време на който участниците във “флайоф” трябва да пуснат мотора и авиомодела. По време на тези 10 минути състезателите имат право на втори опит, в случай на несполучлив първи, съгласно 3.3.5.

г) Ако метеорологичните условия или слаба видимост или проблеми с връщането на моделите са налице, флайофът трябва да бъде отложен за сутринта, като полетите ще бъдат рано, когато видимостта позволи и бъдат избегнати термични течения. Максималната продължителност на този първи полет ще бъде 10 минути.

д) В случай на изключителни метеорологични условия или проблеми с връщането на моделите, журито може да промени максимума. Така променения максимум се обявява в началото на тура. Максималната работа на мотора е 5 сек.

### **3.3.9. Засичане (времеизмерване)**

а) Виж Секция 4в, параграф В.12.

б) Засичането на полетите се ограничава до “максимум” (максимална продължителност), описана в 3.3.7. и 3.3.8. Общото полетно време се взема от пускането на модела от ръцете на състезателя до края на полета.

в) Работата на мотора се измерва от двама хронометристи с кварцови електронни хронометри с дигитален дисплей, показващ с точност 1/100 от секундата. Работата на мотора се определя като средно аритметично, закръглено към по-близката 1/10 от секундата.

### **3.3.10. Брой помощници**

Състезателят има право на един помощник на стартовата позиция.

### **3.3.11. Стартиране (пускане)**

- а) Пускането е от ръка, като състезателят трябва да е на земята (скачането се позволява).
- б) Всеки състезател трябва да пуска и регулира мотора(рите) си и пусне модела си сам.
- в) Авиомоделът трябва да се стартира приблизително до 5 м. от стартовата позиция.

### **3.3.12. Шум**

Нивото на шум по периметъра на полето, където F1C ще летят, не може да бъде повече от 6 dB(A) горна граница. Ако допустимото ниво на шум се превиши в някоя точка по границата на полето, стартовата линия се премества по-далеч, от тази точка, до влизане в норматива.

## КЛАС F1H – ПЛАНЕРИ (A-1)

Правилата за клас F1H се използват във връзка със съответните параграфи на секция 4в и 4с, част 1.

### 3.H.1 . **Определение**

Авиомодел, който не е снабден с какъвто и да е двигател, и чието издигане се поражда от аеродинамични сили, действащи на повърхности, оставащи неподвижни в полет, с изключение тези за промяна на **завоя и ъгъла на атака**. Авиомодел с променлива геометрия трябва да е съобразен със спецификациите, където повърхностите са ограничени до минимум и максимум.

### 3.H.2. **Характеристики на планери F1H**

Максимална площ на повърхностите (носеца площ).....18 кв. дм.  
Минимално тегло.....220 гр.  
Максимална дължина на кордата за теглене, натоварена с 2 кг.....50 м.

Броят **модели**, които всеки състезател може да регистрира е три.

Параграф В.3.1. от Раздел 4в, (“Строител на авиомодела”) не се прилага за клас F1H.

### 3.H.3. **Брой полети**

а) Всеки състезател има право на пет официални полета.

б) Всеки състезател има право на един официален полет във всеки тур на състезанието. Продължителността на туровете трябва да се обяви предварително и не може да бъде по-малка от 30 минути и по-голяма от 90 минути.

### 3.H.4. **Определение за официален полет**

а) Официален полет е продължителността на първия опит, освен ако този опит е несполучлив, съгласно 3.H.5. (ако опитът е несполучлив по причина 3.H.5.е. и вторият опит не е направен, тогава продължителността на първия опит се записва като официално време).

б) Продължителността на втория опит. Ако втория опит е също неуспешен по определенията на 3.H.5.б, 3.H.5.в, 3.H.5.г се записва нула на полета.

### 3.H.5. **Определение за неуспешен опит**

Опитът се окачествява като неуспешен ако планерът е изтеглен и най-малко едно от следните събития се е случило. Ако това се е случило в първия опит, състезателят има право на втори опит.

- а) Продължителността на полета е по малка от 20 секунди.
- б) **Моделът** се връща на земята, без да е освободена кордата.
- в) Моментът на освобождаване на кордата не е точно засечен от съдиите (хронометристите).
- г) Когато част от **модела** се отдели по време на тегленето или по време на полета.
- д) Явно е констатирано от съдиите, че състезателят е загубил контакт с кордата и състезателят и неговия ръководител избират да заявят опит.

### **3.Н.6. Опитът може да бъде повторен, когато:**

- а) **моделът** се сблъска с човек, различен от теглещия, в началото на тегленето.
- б) по време на теглене моделът се сблъска с модел в свободен полет (но не и с модел по време на теглене) и тегленето не продължи нормално.
- в) по време на полет **моделът** се сблъска с друг модел или корда.

Ако **моделът** продължи полета нормално, състезателят може да иска полета да се приеме за официален, ако искането стане до края на полета.

### **3.Н.7 Продължителност на полетите**

Максималната продължителност, която се изисква за официални полети е две минути. В случай на изключителни метеорологични условия или проблеми с връщането на **модела**, журито може да позволи максимумът да бъде променен. Такъв изменен максимум трябва да се обяви преди началото на тура.

### **3.Н.8 Класиране**

- а) Общото време на всеки състезател от пет официални полета, се взема за крайното класиране.
- б) За решаване на индивидуалното подреждане, когато има отново равенство допълнителни полети ще бъдат направени след завършване на последния тур на състезанието. Максимумът за първия от решаващите полети ще бъде 3 минути, а максимумът за всеки от следващите полети ще се увеличава с 1 минута.

Организаторът ще определи 10 минутен период по време на който участниците във “флайоф” трябва да изтеглят и освободят **моделите** си. По време на тези 10 минути състезателите имат право на втори опит, в случай на несполучлив първи, съгласно 3.Н.5.



### **3.Н.9. Засичане (времеизмерване)**

а) Виж Секция 4в, параграф **В.13**.

б) Общото полетно време се взема от освобождаването на **модела** от канапа до края на полета.

### **3.Н.10. Брой помощници**

Състезателят има право на един помощник на стартовата позиция.

### **3.Н.11. Устройство за теглене**

а) Планерът трябва да бъде теглен със средство с единична корда и обща дължина не по-голяма от 50 метра, натоварени с 2 кг..

б) Средството за теглене може да прибира кордата с различни устройства като винди, макара с предавка, и др. Тези устройства (без кордата за теглене) не трябва да бъдат хвърляни от състезателя, което се наказва с анулиране на полета. Състезателят може да освобождава кордата за теглене и приспособление за държане с малко тегло (като клуп от кордата, малка гумена топка или знаменце и т.н.) в края на тегленето.

в) За улеснение наблюдението и засичането, кордата трябва да бъде снабдена със знаме, имащо правоъгълна форма, с минимална площ 2,5 кв. дм. и малка страна най-малко 5 см., прикрепена директно към кордата.

г) Всички видове спомагателни стабилизиращи устройства на кордата са забранени. Парашут може да се употреби за знаме, ако не е прикрепен към планера и остава неактивен и събран до отделянето на модела от кордата.

### **3.Н.12. Организация на тегленето.**

а) Състезателят трябва да бъде на земята и трябва да действа с устройството за теглене сам.

б) Всички действия са позволени за най-добро ползване на кордата, освен хвърляне на устройството за теглене.

в) **Моделът**, в началото на тегленето, трябва да бъде приблизително на 5 метра от стартовата позиция.

## КЛАС F1P – АВИОМОДЕЛ С БУТАЛЕН МОТОР (“Таймер”1,00 куб.см)

### 3.6.1. Определение

Авиомодел, чиято енергия идва от бутален тип мотор, и чието издигане се поражда от аеродинамични сили, действащи на повърхности, оставащи неподвижни в полет, с изключение на тези за промяна на **завоя и ъгъла на атака**.

### 3.6.2. Характеристики на авиомодел с бутален мотор F1P

Максимална площ на крилата.....26 кв. дм.  
Максимална разпереност.....1,5м.  
Минимално общо тегло.....250 гр.  
Максимална продължителност на работата на мотора.....7 сек.  
**Максимална кубатура на мотора.....1,00 куб. см.**

Само една прецентровка на крилото или **хоризонталния стабилизатор** или въздействаща на завоя, може да има по време на полета преди парашутирането.

Забранени са каквито и да било продължения на изходното отворстие на мотора.

Моторът трябва да върти витлото директно – без редуктори.

Не са позволени механични спирачки за спиране на мотора.

Горивото е с неограничени компоненти.

За участие в едно състезание са позволини 4 модела на състезател. Параграф В.3.1. от Раздел 4в, (“Строител на авиомодела”) не се прилага за клас F1P.

### 3.6.3. Брой полети

а) Всеки състезател има право на седем официални полета.

б) Всеки състезател има право на един официален полет във всеки тур на състезанието. Продължителността на туровете трябва да се обяви предварително и не може да бъде по-малка от 30 минути и по-голяма от 90 минути.

### 3.6.4. Определение за официален полет

а) Официален полет е продължителността на първия опит, освен ако този опит е несполучлив, съгласно 3.6.5. (ако опитът е несполучлив по причина 3.6.5.а. и вторият опит не е направен, тогава продължителността на първия опит се записва като официално време).

б) Продължителността на втория опит. Ако втория опит е също неуспешен по определенията на 3.6.5.б или 3.6.5.в. се записва нула на полета.

### **3.6.5. Определение за неуспешен опит**

Опитът се окачествява като неуспешен ако **моделът** е пуснат и най-малко едно от следните събития се е случило. Ако това се е случило в първия опит, състезателят има право на втори опит.

а) Продължителността на полета е по малка от 20 секунди.

б) Времето на работа на мотора от освобождаване на авиомодела от ръката на състезателя, превишава 7 сек.

в) Когато част от модела се отдели по време на изкачването или по време на полета.

### **3.6.6. Повторение на опит**

Опитът може да бъде повторен, когато **моделът** се сблъска с друг модел в свободен полет или човек, но не състезателя, по време на изкачването. Ако моделът продължи полета нормално, състезателят може да иска полета да се приеме за официален, ако искането стане до края на полета.

### **3.6.7. Продължителност на полетите**

Максималната продължителност, която се изисква за всеки официален полет е **2 (две) минути**. В случай на проблеми с връщането на **модела, или подходящи метеорологични условия**, журито може да позволи максимумът да бъде променен. Такъв изменен максимум трябва да се обяви преди началото на тура.

### **3.6.8. Класиране**

а) **Общото време на всеки състезател от всеки официален полет, както е опрадалано в 3.6.3 се взема за крайното класиране. Това общо постигнато време се използва също за определяне на отборното класиране.**

б) **За решаване на индивидуалното подреждане, когато има отново равенство, допълнителни полети ще бъдат направени след завършване на последния тур на състезанието. Максимумът за първия от решаващите полети ще бъде 5 минути, а максимумът за всеки от следващите полети ще се увеличава с 2 минути. Времето от допълнителните полети не се включва за отборно класиране, то е предназначено за определяне на индивидуалното подреждане.**

в) **Стартовата позиция за всеки допълнителен „Флай-оф” се определя с жребий. за Организаторът ще определи 10 минутен период по време на който участниците във “флайоф” трябва да пуснат мотора и авиомодела. По време**

на тези 10 минути състезателите имат право на втори опит, в случай на несполучлив първи, съгласно 3.6.5.

г) Ако метеорологичните условия или слаба видимост или проблеми с връщането на моделите са налице, флайофът трябва да бъде отложен за сутринта, като полетите ще бъдат рано, когато видимостта позволи и бъдат избегнати термични течения. Максималната продължителност на този първи полет ще бъде 10 минути.

д) В случай на изключителни метеорологични условия или проблеми с връщането на моделите, журито може да промени максимума. Така променения максимум се обявява в началото на тура. Максималната работа на мотора е 7 сек.

### **3.6.9. Засичане (времеизмерване)**

а) Виж Секция 4в, параграф В.13.

б) Общото полетно време се взема от момента на старта (освобождаването на модела от ръката на състезателя) до прекратяване на полета.

в) Работата на мотора се измерва от двама хронометристи с кварцови електронни хронометри с дигитален дисплей, показващ с точност 1/100 от секундата. Работата на мотора се определя като средно аритметично, закръглено към по-близката 1/10 от секундата.

### **3.Р.10. Брой помощници**

Състезателят има право на един помощник на стартовата позиция.

### **3.Р.11. Стартиране (пускане)**

а) Пускането е от ръка, като състезателят трябва да е на земята (скачането се позволява).

б) Всеки състезател трябва да пуска и регулира мотора си и пусне модела си сам.

в) **Моделът** трябва да се стартира приблизително до 5 м. от стартовата позиция.

## КЛАС F1Q – АВИОМОДЕЛ С ЕЛЕКТРОДВИГАТЕЛ

### 3.Q.1. Определение

Авиомодел, който е снабден с електрически мотор(и), и чието издигане се поражда от аеродинамични сили, действащи на повърхности, оставащи неподвижни в полет, с изключение на тези за промяна на завоя и ъгъла на атака.

### 3.Q.2. Характеристики

Никел кадмиеви (NiCd), Никел метал хидратни (NiMH) и Литиеви (Li) акумулаторни батерии могат да бъдат използвани. Батериите трябва да бъдат обвити с прозрачна обвивка позволяваща тяхната класификация. Батерията захранва мотора(ите) също и контролера(ите), ако се използва.

Максимално тегло на батерията (включително свързващите кабели):

125 гр. за NiCd или NiMH батерии

90 гр. за Li батерии

Външните батерии се изисква да имат осигурително въженце към тялото.

Осигурителни ключове трябва да се използват за предотвратяване неволно повторно включване на моторите, след спирането им.

Параграф В.3.1. от Раздел 4в, (“Строител на авиомодела”) не се прилага за клас F1Q.

Максимална продължителност на работата на мотора:

времето се определя от организатора до максимално 25 секунди от пускането на модела

Работата на мотора може да бъде измерена статично на земята с измерване до прекъсването на работата на мотора. Работата на мотора също може да се ограничи от момента на пускане до достигане на предвидена височина от модела, когато моторът спира. Ако работата на мотора не може да бъде определена точно от наблюдаващите в полет на модела, тогава се взема предвид статичното наземно измерване, ако то бъде демонстрирано предварително.

F1Q моделите могат също да използват радиоуправление за необратими действия за ограничаване на полета, каквито са спирането на мотора и/или детермализацията. Всяко лошо функциониране или неправилно действие на тази система е изцяло риск на състезателя.

### 3.Q.3. Брой полети

**а) Всеки състезател има право на седем официални полета.**

**б) Всеки състезател има право на един официален полет във всеки тур на състезанието. Продължителността на туровете трябва да се обяви**

**предварително и не може да бъде по-малка от 30 минути и по-голяма от 90 мин.**

### **3.Q.4. Определение за официален полет**

а) Официален полет е продължителността на първия опит, освен ако този опит е несполучлив, съгласно 3.Q.5. Ако опитът е несполучлив по причина 3.Q.5.а. и вторият опит не е направен, тогава продължителността на първия опит се записва като официално време.

б) Продължителността на втория опит. Ако втория опит е също неуспешен по определенията на 3.Q.5.а или 3.Q.5.б. се записва нула на полета.

### **3.Q.5. Определение за неуспешен опит**

Опитът се окачествява като неуспешен ако **моделът** е пуснат и най-малко едно от следните събития се е случило. Ако това се е случило в първия опит, състезателят има право на втори опит.

а) Времето на работа на мотора от освобождаване на **модела** от ръката на състезателя, превишава посоченото в 3.Q.2 или 3.Q.8.

б) Когато част от модела се отдели по време на изкачването или по време на полета.

в) Продължителността на полета е по малка от 20 секунди.

### **3.Q.6. Повторение на опит**

Опитът може да бъде повторен, когато **моделът** се сблъска с друг модел в свободен полет или човек, но не състезателя, по време на изкачването. Ако моделът продължи полета нормално, състезателят може да иска полета да се приеме за официален, ако искането стане до края на полета.

### **3.Q.7. Продължителност на полетите**

Максималната продължителност, която се изисква за всеки официален полет е 3 минути.

В случай на проблеми с връщането на **модела**, или **подходящи метеорологични условия**, журито може да позволи максимумът да бъде променен. Такъв изменен максимум трябва да се обяви преди началото на тура.

### **3.Q.8. Класиране**

а) Сборът от времената за всеки състезател от всички официални полети, както е описано в 3.Q.3., се взема за крайното класиране.

б) За решаване на индивидуалното подреждане, когато има отново равенство, допълнителни полети ще бъдат направени веднага след завършване на последния тур на състезанието. Времето за работа на мотора за първия от решаващите полети ще бъде с 5 сек. по-малко от това в туровете. Моторното време ще се намалява за всеки следващ полет до минимална работа на мотора – 5 сек. Максимумът в решаващите полети ще бъде съгласно 3.Q.7.

в) Организаторът ще определи 10 минутен период по време на който участниците във “флайоф” трябва да пуснат мотора и авиомодела. По време на тези 10 минути състезателите имат право на втори опит, в случай на несполучлив първи, съгласно 3.Q.5. Стартовите позиции ще се определят с жребий за всеки флай-оф.

г) Работата на мотора и максимума трябва да бъдат обявени преди началото на тура.

### **3.Q.9. Засичане (времеизмерване)**

а) Виж Секция 4в, параграф В.12.

б) Времеизмерването се лимитира от продължителността посочена в 3.Q.7 и 3.Q.8. Общото полетно време се взема от момента на хвърлянето (освобождането на модела от ръката на състезателя) до прекратяване на полета.

в) Работата на мотора трябва да се измерва от двама хронометристи с кварцови електронни хронометри с дигитален дисплей, показващ с точност 1/100 от секундата. Работата на мотора се определя като средно аритметично, закръглено към по-близката 1/10 от секундата. Работата на мотора се определя от средно аритметично число на две регистрирани времена, закръглено към по-близката 1/10 от секундата.

### **3.Q.10. Брой помощници**

Състезателят има право на един помощник на стартовата позиция.

### **3.Q.11. Стартиране (пускане)**

а) Пускането е от ръка, като състезателят трябва да е на земята (скачането се позволява).

б) Всеки състезател трябва да пуска и регулира мотора си и пусне модела си сам.

в) Авиомоделът трябва да се стартира приблизително до 5 м. от стартовата позиция.

## АНЕКС 1

### ПРАВИЛА ЗА СВЕТОВНА КУПА – СВЕТОВНА КУПА ЗА СВОБОДНОЛЕТЯЩИ

- 1. Класове:** За състезания в Световна купа са признати следните класове: F1A, F1B, F1C, F1E, F1Q, F1A - младежи и F1B – младежи и F1P – младежи. При състезания с клас F1C, F1P модели могат да летят успоредно с F1C, като бъдат включени в Световната купа F1C (също за F1P – Световната купа – младежи, когато се състезават младежи).
- 2. Състезатели:** Всички състезатели в отделните открити международни състезания са участници в Световната купа. Само юноши се сатезават в Световната купа за F1A – младежи, **F1B – младежи**, и F1E – младежи и **F1P - младежи**.
- 3. Състезания:** Състезанията, включени за Световната купа, трябва да се явяват състезания от FAI спортния календар и да се провеждат по спортния правилник на FAI. Състезанията, които са включени за Световната купа за дадена година, се номинират от Бюрото на CIAM, в края на предходната година и се посочват изрично във FAI спортния календар. Най-много две състезания се избират от една държава. Допуска се една държава да организира провеждането на състезание за Световната купа на територията на друга държава. Съгласно пар. 5 класирането се извършва от името на страната организатор, посочила адрес, телефон и факс в титулната страница на състезанието.
- 4. Разпределение на точките:** В съответствие с мястото в класирането и броя на състезателите, се дават точки за всяко състезание, съгласно следната таблица:

Място:	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Точки:	50	40	30	25	20	19	18	17	16	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5	4	3	2	1

Всеки състезател получава точки за място и допълнителни точки (бонус), отговарящ на броя на състезателите, участващи в даденото състезание. Допълнителните точки се изчисляват, като 1 точка на 20 души в F1A, на 10 души в F1B или F1E, на 5 души в F1C, **F1Q**, F1A – младежи, F1B – младежи, и F1E – младежи и F1P - младежи. Количеството на допълнителните точки се закръглява надолу към цяло число. Броят на състезаващите се определят бонуса по формулата  $N - P$ , където  $N$  е броят на състезателите, дифиниран в подточка (б), а  $P$  е мястото на състезателя.

а) Точки се присъждат на състезатели с най-малко един полет в състезанието.

б) Точки се присъждат само за състезатели в първата половина на класирането (ако  $N$  е броят на състезателите, които имат поне един полет, тогава точки се присъждат по горната таблица от места от 1 до  $N/2$ , закръглявайки нагоре, когато  $N/2$  не е цяло число.)

в) При равенство, състезателите с равни резултати вземат част от точките, които се полагат за местата, покрити от тях.

г) За F1A – младежи, F1B – младежи, F1P – младежи и F1E – младежи, точки се дават съгласно младежкото класиране.



## 5. Класиране

Резултатите от Световната купа се определят от общия брой точки, получени от всеки състезател в състезанията за Световната купа. Всеки състезател може да изчисли резултата от всички състезания, като само по-доброто състезание се взема от една държава. За определяне на общия резултат се смятат до три състезания с най-добрите резултати за всеки състезател.

В случай на равенство победителят се определя по следната схема: Броят състезания се увеличава от три нагоре до излъчване на победител. Ако така не се определи победител, определянето става с умножаване на точките от най-добрите три състезания по броя на участниците, летяли във всяко състезание. Победителят е този, който има най-висока обща сума от така изчислените точки.

## 6. Награди

Победителят печели титлата “Победител в Световната купа.” Сертификати, медали и трофеи могат да се дадат от съответната подкомисия.

## 7. Организация

Подкомисията е отговорна за организацията на Световната купа и може да назначи отговорник или специален администратор за това.

## 8. Връзки

Подкомисията на свободнолетящи авиомодели трябва да направи и предава резултатите от всяко състезание за Световната купа и изчисленията и текущото класиране. Те трябва да се разпространяват до новинарските агенции, а срещу известно заплащане могат да са абонамент на заинтересовани лица или институции. Последните резултати ще се изпращат също до организаторите на всички състезания от Световната купа, за показване по време на проявата. Крайните резултати от Световната купа ще бъдат изпращани във FAI, NAC и авиомоделния печат.

## 9. Отговорности на организаторите на състезанията

Организаторите трябва да предложат състезанието за Световната купа, когато се правят предложенията за Международния спортен календар на FAI. Последният подбор на прояви от тези предложения се прави от Бюрото на CIAM, както е посочено в парагр. 3.

Незабавно след състезанието, организаторът му трябва да изпрати резултатите на организатора на Световната купа, като обработката на резултатите не може да продължи повече от месец, както се изисква от Спортния кодекс **В.5.4**. Всяко не невременно изпращане на резултатите ще се разглежда от Бюрото на CIAM и ще се взема предвид при съставяне на календара за следващите години.

## **10.Жури**

СИАМ Подкомисията за свободнолетящи авиомодели номинира жури от три квалифицирани лица, да взема решения по всеки протест, относно Световната купа през годината. Всеки протест трябва да се представи в писмена форма на шефа на Подкомисията на свободнолетящите авиомодели с такса 35 Euros. При приемането на положително решение по протеста от журито, таксата се връща.

## АНЕКС 2

### РЪКОВОДСТВО ЗА ОРГАНИЗАТОРИ НА FAI СЪСТЕЗАНИЯ ПРИ СВОБОДНОЛЕТЯЩИТЕ КЛАСОВЕ МОДЕЛИ

Това издание е базирано на Ръководството, одобрено през 1999 год., модифицирано с промените в Спортния правилник на FAI, Секция 4, редакции до 2009 год.

#### 3.A2.1 ПРЕДМЕТ НА РЪКОВОДСТВОТО

Този документ е предназначен да определи точно основните насоки при организиране на международни състезания, в полза както на организаторите, така и на състезателите. За отбелязване е, че препоръките дадени тук нямат същия статус, както задължителните правила на спортните правилници на FAI. Независимо от това, откакто организирането на международни състезания получи широко разпространение, с цел запазване на високи стандарти, организаторите ще трябва да се въздържат от предварително обявяване на промени в това ръководство, вероятно необходими и произлизащи от изискванията на локални обстоятелства. Тези промени ще бъдат одобрявани от Бюрото на CIAM за официални Световни и континентални шампионати или одобрявани от FAI жури за международни прояви.

Това ръководство е приложимо за Световни и Континентални шампионати в класове F1A, F1B и F1C и за шампионатите за младежи, където F1P замества F1C. Организаторите на такива състезания ще се съобразяват с административните съвети, дадени в ABR правилата на CIAM. За организиране на открити международни състезания промените и коментарите са подходящо дадени в приложение А за класовете F1A, F1B и F1C, F1P и също за F1G, F1H и F1J.

Там където това ръководство се базира на FAI Спортния правилник, Секция 4, съответния параграф е цитиран в скоби.

#### 3.A2.2 МЯСТО ЗА ПРОВЕЖДАНЕ

Доброто място за полети и подходящите метеорологични условия са първи по важност за всяко състезание със свободнолетящи модели. Полето трябва да е равно, голямо и неоградено по възможност. Най-добрата повърхност е тревната, с минимална запрашеност или камъни, които могат да повредят моделите. Вероятното разстояние на полет, съобразено със специфичните МТО условия (термика, вятър), прогнозирано за състезанието, обуславя изискване за големината на полето. Например при устойчива скорост на вятъра 9 м/сек., моделите прелитат 3,5 км. в полет от 6 минути. Полет на това разстояние може да е следствие от 3 минутен “максимум” на голяма височина или “флай-оф” полет при по-продължителен “максимум”. Наистина метеорологични условия с скорост на вятъра посочени в примера са малко вероятни. Напълно е възможно някои полети да са извън полето, но трябва да се обмисли даването на възможност за връщането на моделите от заобикалящите терени.

Ето и други условия, за това мястото да е подходящо: (не по реда на приоритетност)

- а) възможност за връщане на моделите на полето.
- б) нормален достъп на участниците – достъп по шосе или с обществен транспорт, през международно пристанище или аерогара.
- в) наличност на подходящи условия за настаняване на състезателите, ръководителите на отбори, длъжностните лица и накрая помощници и подръжници.
- г) времето, необходимо за пътуване между местата за настаняване и полето (желателно е то да бъде по-малко от 30 минути)
- д) наличие на близки до полето хотели и къмпинг за допълнителни привърженици.
- е) възможност за паркиране на превозни средства на полето.
- ж) възможност за изграждане на къмпинг на полето, ако няма такъв.

Когато предложеното поле се представя в СИАМ, Националният аероклуб трябва да се даде подробно описание на условията, споменати по-горе. Местата за спане трябва да бъдат описани с цени и таксата участие трябва да бъде определена, с цел разделяне на задължителна част и част за прехрана и настаняване (В.7.4.). Тези такси се доказват пред СИАМ с приложени разчети и разходен бюджет на шампионата (Анекс А1 от раздел АВР). СИАМ ще даде подробна информация за метеорологичните условия и времето на предложеното състезание, съставена от официална МТО организация на страната и съдържаща подробни данни за посоката и скоростта на вятъра през деня, диапазон на температурите, слънчевото греене и валежите. Напомня се, че решението за мястото на шампионата се взема две години преди проявата (В.6.1.).

СИАМ ще организира представители на друга държава да посетят полетното поле и другите съоръжения по настаняването и прехраната (за предпочитане в същото време на годината, когато ще се проведе шампионатът). Тези представители могат да са членове на Бюрото на СИАМ, Председателят на подкомисията за свободнолетящи модели делегат на СИАМ или член на FAI жури на скоро проведен шампионат за свободнолетящи модели. Ако избаният представител е делегат на СИАМ или член на Бюрото на СИАМ е необходимо той да има пресни познания за свободнолетящите модели. Предсавителят на СИАМ ще обсъди мястото на провеждане с международноизвестни и уважавани моделисти, които летят в класовете на FAI и често ползват предложеното поле (място).

Предварителната информация трябва да се изпрати на националния аероклуб и членовете на FAI журито с включено описание на мястото и специфичните му особености. Трябва да се дадат и карти, показващи мястото на полетното поле, местата за настаняване, мястото за пристигане и регистрация, връзките, пътищата и

близките градове. Прави се и подробна карта на полетното поле с неговите входи и ограничените за достъп площи.

### **3.A2.3 ПРОГРАМА**

Датата на състезанието трябва да се избере така, че полетните условия, състоянието на грунда, температурите и общо времето да бъдат очаквано най-благоприятни за повечето състезатели. Време на годината, когато преобладава силна термична активност на въздуха или са вероятни силни ветрове ще бъде отбягвано или алтернативно ще се използва част от денонощието позволяваща състезателните стартове да бъдат прекратени, когато термиката и вятъра са много силни (В.13.1).

Първият ден на шампионата ще бъде предназначен за пристигане и регистрация. Мястото на регистрация ще бъде маркирано с пътепоказатели и отбелязано на картата приложена към бюлетина. По време на регистрацията на участниците трябва да се даде възможност да ползват цялата надеждна информация, като карти, списъци на участниците състезателните номера, купони за храна и подробности за настаняването.

Има изискване (В.8.4.) най-малко един ден се усигурява за тренировки преди състезанието. Техническата регистрация, съгласно В.16.15. на моделите, трябва да се извършва в друг ден, за съответния брой модели (В.16.1.) и за всеки състезател. Специфичните измервания на авиомоделните характеристики не се изискват преди проявата (В.16.15.), но състезателите имат право на официална проверка на кордите за теглене, гумените мотори и двигателите с вътрешно горене, както и на минималното тегло на моделите. За улеснение гладкото протичане на процеса ще бъде създаден списък с равно време за всеки отбор. Отборите могат да изберат как да използват предоставеното им време. По време на техническия преглед състезателите предоставят сертификатите за 4 модела, с които ще участват в състезанието. Организаторът ще маркира тези 4 модела с уникален печат или стикер. Ако се използва печат най-важно е да е с неизтриваемо от вода, гориво или почистващи течности мастило. Организаторът ще записва инициалите и номерата на моделите и това ще се отразява в стартовия лист на състезателя. Ако състезателят иска да промени един от четирите модела той има право да го направи най-късно до един час преди началото на стартовете (В.16.12.). В този случай той трябва да представи на организаторите съответния сертификат за новия модел. Времето и мястото трябва ясно да бъдат посочени за всеки допълнителен модел, който състезателят може да помоли да бъде проверен.

Нормалното разписание за шампионатите е един ден да бъде определен за всеки клас F1A, F1B, и F1C/P. Продължителността на туровете не трябва да превишава посоченото в Спортния правилник. Предварително трябва да се обсъди броят на туровете и вероятността да се провеждат флай-оф стартове през следващите дни. F1A по принцип има по-голям брой състезатели и денят в който организаторите презвиждат провеждането трябва да бъде за удобство с максимален брой хронометристи, което е фактор за определяне на реда. Повече допълнителни стартове (флай-оф) са вероятни при F1B и F1C и това е препоръка за по-ранното им поставяне

в реда и планиране на резервния ден между класовете, преди и трите класа да бъдат летени.

Изисква се провеждането на седемте базисни старта и някои флай-оф турове да става при дневна светлина. Възможно е започване на състезанието до изгрев слънце, при условие че може да бъде направено прекъсване през част от деня, когато има силна термика и вятър (В.13.1). Изборът на време за стартиране може да бъде наложено и за улесняване снабдяването с храна и нощувки, а също за избягване прекалената умора на състезателите, но тези условия са от вторично значение в сравнение с условието за провеждане на полетите при възможно най-добри условия. Формално изискване е най-малко два тура да се провеждат в условия, когато термичната активност се очаква да бъде минимална (В.13.1). Нормалната продължителност на туровете е един час, като има кратко прекъсване, най-малко от 10 минути между туровете, за да могат състезателите да заемат новите си позиции, а хронометристите да нанесат резултатите. По-голямо прекъсване ще има при промяна посоката на вятъра и се налага промяна на стартовата линия.

За флай-оф туровете достатъчно време ще бъде дадено преди туровете за подготовка и въждане на моделите. В съответствие с очакваните метеорологични условия; пауза от най-малко 30 минути ще има между успешните флай-оф турове, считано от пристигането на най-доброто място за стартиране. Ако флай-оф туровете продължат толкова, че настъпи вечерен мрак, процесът на допълнителни стартове може да се продължи на следващия ден. Отлагането на състезанието поради лошо време, продължителни флай-оф турове или други причини е възможно за другия стартов ден след приключване на редовните стартове по програмата или за първия свободен ден, преди завършване на шампионата (преди награждаването и отпътуване на състезателите).

Публикуваната програма трябва да включва началото и края на туровете и също флай-оф туровете за всеки клас. Освен това разписание за полетите, програмата трябва да съдържа време и място за:

- а) среща на организаторите с ръководителите на отборите, а също срещи всяка вечер преди всеки състезателен ден.
- б) кратка среща-инструктаж за хронометристите всеки състезателен ден.
- в) церемония по откриването, във време не нарушаващо техническата проверка на моделите или тренировъчния период.
- г) церемония по награждаването с присъдени от FAI трофеи и дипломи на победителите.

За отбелязване е, че най-малко няколко члена на журито биват поканени и изпълняват функции в тези мероприятия - във всяка среща на ръководителите на отборите, във всяка среща с хронометристите, в церемониите по откриването и награждаването.

Копия от програмата трябва да се разпратят най-късно 2 месеца преди състезанието до националните аероклубове, с всички подробности, ако е необходимо като дупляна, както и се раздават на всички пристигащи участници в състезанието.

### **3.A2.4. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ПОЛЕТНОТО ПОЛЕ**

Този раздел на правилника се отнася до организацията на полетното поле по време на състезанието. Възможно е да има различни мнения и действия по броя на приоритетите в организационната работа, важно е провеждането на шампионата да протече нормално.

#### **3.A2.4.1. Служебни лица**

Директорът на шампионата ръководи пряко: Шефа на хронометристите (Главен съдия) и Отговорника по прехраната, настаняването и транспорта (Комендант). Директорът осъществява пълен контрол и е отговорен за връзките между ръководителите на отборите, Главния съдия, Коменданта, персонала обслужващ състезанието, другите служебни лица и FAI журито. Той организира разглеждането на протестите от журито, ако постъпят такива. Главният съдия изпълнява всички задачи свързани с хронометристите, записването и показването на резултатите, описани в раздел 5 на това ръководство. Комендантът се грижи за административните и снабдителски въпроси и не е непосредствено въздействащ на състезателния процес.

Организаторите трябва да се погрижат да има хронометристи на всяка стартова позиция (двама за официални шампионати и най-малко по един при открити международни състезания). Допълнителни съдии трябва да има на всяка позиция при флай-оф (B.9.2). Ако има хронометристи чужденци те ще се назначават с приоритет, като им се предоставя екипировка – тринога, хронометър и бинокъл (B.12.1.).

Трябва да има на разположение преводачи на всяка площадка за комуникация между официалните лица, ръководителите на отборите и FAI журито. Крайно необходимо е да се осигури добра комуникация, с помоща на официалните езици, между всички участници и задължително да има преводачи за отбори не разговарящи на тях.

#### **3.A2.4.2 Линия за стартиране**

Спортния правилник определя разстоянията между стартовите позиции на стартовата линия (B.9.1.). Тези позиции трябва да са ясно маркирани със сигурни маркери, но също, ако е възможно, тези маркери да са подвижни, за промени според промените в посоката на вятъра. Едно сполучливо решение е да има наземни маркери за всяка стартова позиция, прикрепени на определени равни разстояния върху въже. Така въжето може да се опъне на нова стартова позиция, когато е необходимо, без допълнителна нужда от проверка на разстоянията.

Добър начин за улеснение промяната на стартовата линия при промяна на вятъра е да има резервно въже с наземни маркери, в готовност за поставяне, преди края на текущия тур. Това дава възможност да се спести време за преместване на линията,

като новата линия на старта бъде готова преди края на текущия тур. Само допълнителната екипировка на хронометристите и състезателите ще се налага да бъде преместена на новата стартова линия.

#### **3.A2.4.3. Стартова площадка**

Ясно трябва да бъде маркирано, зрителите да бъдат на най-малко 25 метра от стартовата линия (В.9.1.) както по посока на вятъра, срещу вятъра, така и от двете страни на линията. При клас F1A ограничението за публиката по посока срещу вятъра е 75 метра с цел безпрепятствено развиване на кордите за стартиране. Не се разрешава никаква фиксирана структура в площта за стартиране, нито за състезателите, нито за организаторите и каквото и да е с височина над два метра трябва да бъде незабавно премахнато. Състезателите трябва да разположат моделните си кутии, стартови устройства, стартери и други на не по-малко от 10 метра от линията (по вятъра за F1A и срещу вятъра за F1B и F1C/P). Всички служебни лица трябва да бъдат инструктирани от директора на състезанието как да не пречат на състезателите и броя на хората в стартовата площ. Според правилата 3.1.10., 3.2.10., 3.3.10., състезателят има право на един помощник в полето за стартиране и ръководителя на отбора.

По време на туровете пробни полети не са разрешени близо до стартовата линия или срещу вятъра на стартовата линия. Организаторът ще определи място за провеждане на пробни полети по време на туровете. (В.9.1)

#### **3.A2.4.4. Връщане на моделите**

Помощните средства при гонене и връщане моделите, които състезателят може да използва, се определят от модерното развитие на технологиите и идеите. Ще има ограничения за това къде могат да се използват и паркират механични помощни средства – велосипеди, мотоциклети и автомобили. Те няма да бъдат разрешени в стартовата площадка, също така не са позволени на местата, където могат да пречат на хронометристите да виждат моделите. По съображения за сигурност ще бъде забранено гонене на модели в полет с моторизирани превозни средства освен ако гонящите са най-малко двама (един да управлява моторното средство, другият да следи модела). Някои отбори ползват радиостанции. Това може да става след предварително определяне на честотите разрешени за ползване.

#### **3.A2.4.5. Екипировка**

За измерване на продължителността на туровете ще се ползва официален часовник, показващ времето с точност до секунда. Той няма да бъде сверяван цял ден – от началото до края на стартовете. Часовникът ще е на разположение за информация на състезателите и ще определя оповестеното дневно разписание, освен ако не бъдат обявени промени. Началото и края на туровете ще бъде отбелязвано с аудио и визуален сигнал, например светлинна ракета. Вида на точния сигнал трябва да бъде определен предварително (например началото или края на тура е в момента на гърмежа при излитането на ракетата). За връзка между организаторите, журито и



състезателите са полезни високоговорители – за правене на съобщения и обяви по време на туровете за оставащото до края на тура време и други подобни. Аудиосистемата трябва да се чува ясно във всяка точка от стартовата линия и съобщенията трябва да са на официалните езици.

Трябва да има на разположение ветромер, за предпочитане да е калибриран от известна фирма или процедура. Ветромерът трябва да е монтиран на 2 метра над земята и ще изпълнява роля на контролен апарат по време на цялото състезание. Ако скоростта на вятъра доближи границите **(B.15.1.a)** журито трябва да бъде информирано.

Екипировката изисквана за хронометристите е описана раздел 5, но трябва да се отбележи, че организаторите носят отговорност за пълното им екипиране – за всеки да се погрижат и снабдят с екипировка или се уверят, че имат адекватна собствена екипировка. В частност се изискват електронни хронометри (B.8.9 и B.12.4) и триножници (B.9.2. и B.12.7.a) Организаторите трябва да имат екипировка, необходима за записване на времената от хронометристите и табло за показване на последните резултати. Хронометристите проверяват на място маркировката на моделите, и новите стартовите корди и гумените мотори - виж секция 4 на това ръководство. Тулумбите с гориво трябва да се държат на стартовата линия под контрола на хронометристите.

Организаторът ще се грижи за осигуряване до 5 литра гориво на състезател от F1C, срещу заплащане, за тренировки и по време на състезанието. Горивото трябва да бъде заявено предварително (при пристигането). Горивото, доставено от организаторите, ще бъде направено от висококачествени материали. Метанолът ще бъде от най-висок търговски ранг, без примеси. Рициновото масло, трябва да бъде най-малко с еквивалент по качество на Castrol M.A.

Организаторът трябва да има възможност за транспортиране на цялата екипировка до и в полето за полети, с превозни средства подходящи за терена и възможност за транспортиране до която и да е позиция в полето при промяна посоката на вятъра.

Организаторът трябва да има на разположение подходящ печат или стикери за идентифициране на моделите след регистрацията (B.16.15.a.).

Организаторите трябва да направят малки стикери за състезателите, за залепване на моделите им, в които да се дават инструкции на местен език какво да прави някой, ако намери модела. Тези стикери трябва да са на разположение при регистрацията.

### **3.A2.4.6. Удобства**

Закусвални, тоалетни и медицински пунктове за първа помощ са желателни удобства на полетното поле, като бъдат разположени извън стартовата позиция и площите, където моделите се приземяват. Ако полето е с повишен пожарен риск, осигуряването на пожарна ще е от полза. Ще бъде направен график за снабдяване с храна и напитки на състезателите и графикът ще бъде оповестен предварително.

Всички храни, по време на стартовете ще бъдат леки храни и лесни за раздаване – пакетирани храни. Паркингът за автомобили трябва да бъде направен така, че да не пречи на полетите, но с лесен достъп до стартовата линия, особено за състезателите. Трябва да има транспортно обслужване от местата за настаняване и стартовото поле, като графикът да бъде интензивен при превозване на състезателите за и от полето при началото и края на стартовете и по-разреден през деня.

### **3.A2.5. ПРОВЕРКА НА МОДЕЛИТЕ**

Има четири фази на тази операция със следната последователност:

1. Първата фаза включва проверка на състезателите и сертификатите на техните модели при пристигането, изискващо:

а) проверка, че състезателят притежава FAI спортен лиценз, издаден от неговия NAC, в съответствие със Спортния правилник – Обща част (В.3.2. и Обща част Раздел 4). Ако се налага задържане на спортния лиценз, той трябва да бъде върнат до края на проявата.

б) проверка на FAI моделните сертификати до максималният разрешен брой модели, които могат да бъдат представени от всеки състезател (В.16.1. и В.16.6.) и поставяне на марка или печат на всяка отделна част (В.16.15.а.).

в) в случай, че моделите нямат редовни сертификати, организаторът може да ги направи (В.16.7.).

г) проверка за това дали стикерите на FAI (поставени на всички разглобяеми части) отговарят на маркировката на модела и сертификатите (В.16.8.). Потвърждаването на тази проверка ще се показва със стикер или печат на организатора, поставени близо до FAI стикерите. Идентификационните букви или цифри (единствен по рода си код) на четирите модела на всеки състезател ще се запишат в стартовия картон, който ще се ползува за записване на стартовите резултати. Това помага на хронометристите да проверяват идентификационните кодове на модела, използван във всеки полет.

д) проверка на олимпийската идентификация и номера на FAI-лиценза (или националния номер) на състезателя, изписани на крилата на модела.

е) позволява се състезателите да измерват моделите си с официалната екипировка за измерване. (В.8.3.)

2. Втората фаза включва възможност на състезателите да проверят дължината на кордата за теглене, теглото на гумените мотори, кубатурата на двигателите и минималното тегло на моделите с официалната екипировка за измерване (В.8.3. и В.16.15.) Ръководителите на отбори ще бъдат информирани кога ще бъде тази проверка, в съответствие с прадварително подготвен график, а също и по друго време по молба на състезателя (но с възможно отлагане след изтичане на официалния график).

3. Третата фаза на проверка се извършва по време на състезанието и изисква от организаторите:

а) проверка на основните характеристики на не по-малко от 20% от моделите (В.16.13), включително дължината на кордите за теглене при F1A и теглото на гумата при F1B. Проверяваните модели се избират по случаен ред и проверките ще бъдат извършвани по начин, който не е пречка и не причинява неудобство на състезателите; най-добре е това да става с кратко иземване на моделите, непосредствено след като състезателят е направил официален полет. Предварителни предупреждения за проверка не се правят. Резултатите от тези проверки се записват.

б) за улесняване проверката на кордите за теглене и теглото на гумените мотори те се събират след проверката и поставят в контролиран контейнер. Те могат да бъдат изискани от състезателя по всяко време.

Забележете, че тези проверки се следват задължително след проверка на идентификацията на модела извършвана от хронометристите преди всеки полет.

4. Финалната фаза на проверки е след обявяване на постигнатите резултати. Това са задължителни проверки на всички характеристики на всеки модел, използван от състезателите класирани първи, втори и трети (В.16.14.). Разумно е да се задържат за проверка моделите на първите четири класирани състезатели, за улесняване проверката, при декласиране на някой състезател. Възможна е повторна проверка, извън полето за полети, по причина за недостатъчни удобства в полеви условия.

Задължителната екипировка за тези проверки включва:

Сертификати и FAI стикери (1.в. по горе)

Средства за маркиране на регистрираните модели.

Средства за точно измерване на теглото на моделите и гумените мотори, измерване на ортогоналната площ, във и извън мястото за полети (1.в.) (2) (3.а.) (3.б.) (4).

Прецизни инструменти за изчисляване кубатурата на двигателите (1.в.) (2) (4).

Официално гориво за F1C, необходимо за тренировките и състезанието.

Средства за раздаване на официалното гориво за F1C на състезателите по време на състезанието и контейнери за събиране на толумбите. Толумбите трябва да са ясно маркирани за показване на тяхното съдържание, за да не бъдат объркани с напитка.

### **3.A2.5.1. Кубатура на двигателите**

За измерване на кубатурата на моторите диаметърът и ходът на буталото трябва да се измерат точно с прецизни измервателни уреди. Определянето на работната площ на буталото се изчислява от измерването на диаметъра в горна и долна мъртва точка.

Обемът се намира като се умножава площта на буталото по хода му. При измерване на обема трябва да се използват прецизно точни уреди за мерене на размерите (1.4.16.). **Тези измерителни инструменти трябва да отговарят на изисквания за точност до втори и трети знак след десетичната точка за измерване на кубатури съгласно (3.3.2) – 2,5 куб. см или (3.6.2) – 1 куб. см..** Трябва да спази точното определяне на десетичната точка и закръглението до втория десетичен знак, например:

Изчислен обем:	2,496	2,5004	2,5084	2,5102
Закръглен обем:	2,49	2,50	2,50	2,51
Решение:	да	да	да	не

### 3.A2.6. ХРОНОМЕТРИРАНЕ

Това е най-важният аспект на състезанието със свободнолетящи авиомодели. Хората, ангажирани като хронометристи трябва да имат добро зрение и опит като такива, за предпочитане да са били състезатели със свободнолетящи модели. Те трябва да са наясно с правилника, препрочитайки го, а среща-брифинг за уточняване на подробностите се провежда вечер, преди всеки полетен ден, като хронометристите трябва да имат копия от правилника и указанията на брифинга, такива каквито са представени в Приложение В.

Най-добрият метод за разпределяне на хронометристите по двойки е да бъдат назначени за всяка стартова позиция и по време на всички полети да останат там. Във връзка с това, състезателите се местят от една позиция на друга (В.9.1.), а хронометристите винаги са с различни отбори в различните турове.

Хронометристите се грижат за контролираните неща (гориво, чанти в които състезателите поставят своето оборудване-корди, гумени мотори и гориво) в тяхната позиция по време на тура и след края му са длъжни надеждно и бързо да ги преместят до хронометристите, отговорни за този отбор в следващия тур. Състезателите трябва да имат свободен достъп до нещата под контрол, през цялото време, но хронометристите трябва да ги пазят от възможна намеса. Организаторите осъществяват контрол върху хронометристите да не напускат позициите си по време на туровете, дори за предаване на резултатите или освежаване. Малко на брой свободни (резервни) хронометристи ще бъдат на разположение за покриване на хронометристите които трябва неизбежно да напуснат своята позиция. Много е важно всички хронометристи да са на позициите си преди началото на всеки тур. Пренареждане може да се прави за допълване на особено важни позиции по време на подготвително прекъсване на полетите, също по време на лошо време или прекъсване за обяд.

Екипировката, която се изисква от всеки хронометрист, включва: бинокъл, описан във FAI спецификация (В.13.7.) хронометър, определен по вид и точност (В.8.10. и В.13.4.) клипсборд с писалка, паметка с най-важните извадки от правилника, идентификационна карта, окачена на подходящо място върху него и стол (за почивка между стартовете провеждани цял ден). Задължително е хронометристите в клас F1C

и F1P да имат втори хронометър за измерване на моторния полет. Тринога за бинокъл е препоръчителна допълнителна част от екипировката.

Хронометристите трябва точно да нанасят резултатите от показанията на хронометрите в стартовия картон (за пример като минути и секунди) за избягване на грешки при разговорно общуване. Стартовият картон трябва да има второ копие за улеснение на незабавното даване на данните на ръководителя на отбора. След нанасяне на резултатите стартовите картони се събират от нарочно официално лице (куриер) и се доставят в централния офис за резултатите. Тук се правят точните закръгления и се определя точният резултат (напр. за секундите), който се записва на централното табло. Ако се ползува компютър резултатите трябва да бъдат вкарани след записването им на главното табло, програмата ще бъде очевидно внимателно проверена, данните трябва да са сверени внимателно за гарантиране от грешки. Таблото с резултатите ще се осъвременява за показване на последните индивидуални и отборни резултати и класиране, колкото може по-бързо (В.8.6.). Копия от протоколите с резултатите трябва да се изготвят в края на състезанието; те се изпращат до FAI и националните аероклубове (В.5.5.) а също се раздават при церемонията по награждаването на FAI журито, ръководителите на отборите, състезателите, привържениците и представителите на медиите.

### **3.A2.7. ЦЕРЕМОНИИ ПО ОТКРИВАНЕТО И НАГРАЖДАВАНЕТО**

Желателно е всички церемонии да са кратки и лесно разбираеми на всички езици. Виж Дефиницията В.15.4.

Ключов момент на церемонията по откриването е встъпителното приветствие с добре дошли и отдаване на почит между организаторите и Президента на журито FAI. В зависимост от броя на отборите може да не се изпълняват химните на всички страни. Ако това се прави, организаторите молят ръководителите на отборите да предоставят записи от техните национални химни. За държави, които не са донесли записи на техния национален химн се препоръчва да бъде изпълнен химна на FAI.

В началото на церемонията по откриването, скоро след като отборите заемат местата си, се изпълнява химнът на FAI и се издига знамето на FAI. В края на церемонията Президентът на журито обявява шампионата за открит и се изпълнява националния химн на страната организатор.

Награждаването ще бъде отделно от заключителния банкет, защото всички участници трябва да имат достъп до него, независимо дали имат купони за банкета или не. Ключовата подготовка за раздаване на наградите е наличието на всички трофеи – медали и надписани с имената на победителите дипломи. Ще има трибуна или друга официална площ (естрада) за представяне на победителите, позволяваща правене на фотографии. След представяне на наградените във всяка категория се изпълнява националния химн на победителя, докато знамената на тримата призьори се издигат или показват на екран.

След награждаването следват заключителните слова на организаторите и Президента на журито FAI. В края на церемонията се изпълнява химна на FAI и сваленото знаме на FAI се предоставя символично на отбора домакин на следващия шампионат.

При планиране на заключителния банкет трябва да се помни, че главното забавление на участниците е срещата им и възможността да общуват помежду си. Затова не е желателно да има дълги речи, изпълнения ангажиращи участниците, или силна музика.

## АНЕКС 2, ДОПЪЛНЕНИЕ А

### РЪКОВОДСТВО ЗА ОРГАНИЗАТОРИ НА FAI СЪСТЕЗАНИЯ ПРИ СВОБОДНОЛЕТЯЩИТЕ КЛАСОВЕ МОДЕЛИ – ОТКРИТИ МЕЖДУНАРОДНИ

Има по-голяма степен на свобода при организирането на открити международни състезания, отколкото при официалните Шампионати, но това не намалява отговорностите на организатора за спазване изискванията на FAI правилата. Има много голяма нужда от обезпечаване на безпристрастна организация за всички състезатели след като те не се представляват от ръководител на отбора, както е при официалните Шампионати.

Много от точките, дадени в Ръководството за организатори на Шампионатите са също подходящи за Откритите международни и в настоящето Ръководство се набляга на различията.

#### 3.A2A.1 МЯСТО

Доброто място за полети е важно както за Откритите международни състезания, така и за Шампионатите. Главната разлика е, че не се изисква обезпечаване на квартири и храна. Това увеличава изискването от наличието на хотели и къмпинги близо до мястото за полети.

Включеното в календара на FAI състезание не се изисква да бъде детайлно представено в CIAM, но основната информация, заедно с формите на заявка се изпращат до Националните аероклубове и на индивидуални желаещи да участват състезатели. Подробна карта, показваща мястото на полетното поле и мястото на регистрация се изпращат до всички състезатели. Ако от състезателите се изисква да помагат при съдийството, това трябва да се добави в информационния бюлетин. Заявките за участие трябва да дават възможност за включване на младежи, с възможност за включването им в общото класиране и в специално младежко класиране, при наличие на повече от трима младежи участници (B.3.4.b.).

Стартовите картони да бъдат сходни на тези, използвани при Световните или Континентални шампионати, със специално място за запис на кода на моделите, летящи всеки старт, за всеки състезател.

#### 3.A2A.2 ПРОГРАМА

Също така е необходимо да се избере време на годината с вероятно добри полетни условия, като при подготовка на програмата се избягват периоди на силен вятър и интензивна термична активност.

Най-добре е програмата да бъде направена по маниер на Шампионатните програми като за всеки клас се предвижда отделен състезателен ден и резервен ден за отложени

стартове. Разбира се възможно е и съкращаване на състезанието и провеждане на полети с F1A, F1B и F1C в два дни, както предлагаме:

а) Полети в F1A през единия ден и F1B и F1C през другия. По начало състезателите в F1A са повече и за предпочитане е да бъдат разделени от F1B и F1C. Разделението в последните два класа може да бъде постигнато и с намаляване на продължителността на туровете или разделяне на стартовата линия за всеки клас.

б) Полети във всички класове едновременно. Това изисква три отделни стартови линии за всеки клас и повече хронометристи. Такава организация на състезанието затруднява и състезателите и помощниците им, но позволява състезанието да се проведе в един ден.

Добре е освен времето на всички турове програмата да включва времето и мястото на регистрацията, церемониите по награждаването, както и проверката на моделите и церемонията по откриването. Копие от програмата трябва да се изпрати с формите на заявките за участие.

Помнете, че за Световна купа (Раздел F1 Анекс 1 параграф 1) в клас F1P могат да бъдат летяни един до друг с F1C състезание за Световна купа. F1P класовете модели се летят по своите правила, с изключение на максимума който трябва да е същият, както в F1C полетите. Резултатите в F1P се включват в резултатите за F1C Световна купа и също се смятат за F1P юношеска Световна купа.

### **3.A2A.3. ОРГАНИЗАЦИЯ НА ПОЛЕТНОТО ПОЛЕ**

Посоченото в раздела за провеждане на Световни и Континентални шампионати е същото и за провеждане на Открити международни състезания.

### **3.A2A.4. ПРОВЕРКА НА МОДЕЛИТЕ**

Всичко коментирано за проверка на моделите при провеждане на Континентални и Световни шампионати е валидно и за Откритите международни състезания, но е нормално да се набляга на предварителни проверки на моделите от Националния аероклуб. В подкрепа на това е важно състезателите да имат достъп до екипировка за проверка на моделите (B.8.3), маркировки да се поставят (B.16.13.) и моделите на класираните на първите три места да се проверяват детайлно (B.16.14.).

### **3.A2A.5. ХРОНОМЕТРИРАНЕ**

Това често е най-трудната част на Откритите международни състезания. Хронометристите трябва да имат опит в състезанията с свободнолетящи модели, да виждат добре и да са запознати с правилата на състезанието. Те трябва да имат копие от най-важните практически правила на правилника и с тях да е проведен брифинг, както е дадено в приложение Б.



Обезпечаването на достатъчен брой хронометристи за Откритите международни състезания е също по-трудно отколкото при Шампионатите – може да има голям брой състезатели, а организаторът да има ограничени човешки ресурси. Стартовите позиции се определят по жребий за първия тур, но с възможности за коригиране на жребия за подбор на хората, говорещи еднакъв език в една позиция. Полетният ред в дадена позиция се определя по взаимно съгласие на състезателите. В случай на несъгласие, хронометристите могат да налагат полетния ред, след уведомяване на FAI журито.

За предпочитане е организаторите да осигурят най-малко един хронометрист на позиция с възможности за съхранение на стартовите листа, следящ за коректност в процедурите и контактите на неговата позиция. Най-малко един официален хронометрист на позиция трябва да е способен да беседва на един от официалните езици на състезанието. Двама хронометристи се изискват на всяка позиция за всеки официален полет, в случай че организаторът не осигурява двама хронометристи на позиция, тогава изискваните хронометристи могат да бъдат други състезатели, летящи от тази позиция или помощници на други състезатели. Официалните хронометристи на позицията обезпечават за всички състезатели, помагали в хронометрирането, възможност безпрепятствено да осъществят своя полет. Спорове по задълженията за помощ на хронометрирането трябва да се отнасят до FAI журито, а организаторите трябва да са способни да повикат няколко допълнителни хронометристи, позволяващи да се продължи хронометрирането, по време на изясняване на спора.

Не се допуска намаляване на изискванията за хронометристи поради увеличаване броя на състезателите за всяка стартова позиция. Задоволителният брой създадени позиции е този, когато най-малко 15 минути от полетното време в тура са обезпечени еднакво за всеки състезател. Официалните хронометристи ще информират FAI журито за всеки състезател, взел значително по-продължително време от справедливо разпределеното турово време.

Официалните хронометристи имат допълнителни дейности, посочени детайлно в раздела на Шампионатите. Важно изискване е Директорът на състезанието (Главния съдия) да организира добре връзките с хронометристите. Такива са секретар, обслужващ връзки между всички хронометристи и Дириктора на състезанието (Главния съдия) и/или възможност за аудио или визуална сигнализация трябва да се осигури за хронометристите да повикат Дириктора на състезанието (Главния съдия) и чрез него FAI журито в случай на трудности.

Изискванията за контрол на отметките от проверката на моделите и екипировката на хронометристите са същите, както при Шампионатите. Важното е, когато състезателите помагат при хронометриране на полетите, да бъдат правилно екипирани с хронометри и бинокли, в съгласие с FAI спецификациите. Важни са навиците за работа със собствена екипировка и тя ще бъде използвана, ако е допустима, в противен случай те ще следят полета с допълнителна екипировка, предоставена от организатора и ползувана от официалните хронометристи.

## **АНЕКС 2, ДОПЪЛНЕНИЕ Б**

### **ИНСТРУКТАЖ НА ХРОНОМЕТРИСТИ ПРИ СВОБОДНОЛЕТЯЩИТЕ МОДЕЛИ**

Задълженията на хронометристите са честно наблюдение и записване на времената на полетите на състезателите. В тази посока трябва да следват правилата на FAI Спортния правилник и също трябва да осигурят полетите в съответствие със Спортния правилник. За постигане на реални спортни резултати е крайно необходимо действията на хронометристите да дават на състезателите големи възможности да правят своите полети.

В ден преди състезанието, организаторите ще проведат среща за инструктаж на хронометристите, за обсъждане на правилата и разясняване на изчислителните и работните процедури практикувани по време на проявата. Списък на хронометристите, разпределени по стартови позиции ще бъде раздаден.

Представяме някои подробни момента от задачите по хронометрирането, специфични цели във времеизмерването по време на шампионати, приложими и за откритите международни състезания.

#### **3.A2B.1 НАЧАЛО НА СЪСТЕЗАНИЕТО**

Хронометристите трябва да бъдат по местата си на определените им позиции на стартовата линия не по-късно от 10 минути преди началото на първия тур. Те трябва да имат хронометри, бинокли, стативи (един на позиция) стартови листове, писалки, екипировка под контрол, столове и други персонални необходиминости.

#### **3.A2B.2 ЕКИПИРОВКА ПОД КОНТРОЛ**

В клас F1C стандартното гориво е под контрол на официалните лица през цялото време, но състезателите ще имат лесен достъп до него преди началото на всеки тур. Това им дава възможност да се подготвят и да са готови за полет още в началото на тура: F1C горивото може да бъде взето, горивните резервари да се промият и да се напълнят.

Повече от един състезател може да има достъп до екипировката под контрол по всяко време на състезанието, с уговорката, че хронометристите запазват надзора над нещата. Между туровете един хронометрист взема отборната екипировка под контрол и я занася на следващата позиция за стартиране на отбора, докато другият хронометрист очаква доставката на екипировката на следващия отбор летящ от тази позиция.

### **3.A2B.3 ВРЕМЕ ЗА ПОДГОТОВКА НА ПОЛЕТИТЕ**

Когато състезателят е готов да направи полет, хронометристите трябва да проверят неговото име и номер в техните стартови листове. Идентификационният номер или надпис на модела трябва да бъде проверен дали отговаря на този, показан в стартовия лист и записан като идентификация на модела, който ще се ползува за този полет. Хронометристите трябва да проконтролират, че този модел е бил проверен на регистрацията (печат или стикер) от организаторите на шампионата. Хронометристите трябва да проверят Олимпийската идентификация на държавата на състезателя, изписна на крилото на модела, също и FAI лицензният номер на състезателя. Това е особено необходимо при откритите състезания за Световната купа.

Хронометристите трябва да огледат и запомнят формата и цвета на модела в помощ на разпознаването. Те трябва да проверят фокуса на биноклите и нулират хронометрите.

### **3.A2B.4 ИЗМЕРВАНЕ НА ПОЛЕТА**

Хронометристите трябва да контролират дали полетът е започнал след началото и преди края на съответния тур. Те също контролират стартирането да започне в рамките на 5 метра от стартовата позиция.

Моделът ще се следи внимателно и непрекъснато по време на полета. Специално внимание ще се обръща на полетното отброяване както при регистриране на опит по някаква причина или при забелязване на сблъсък. И при двата случая, ако възникнат, незабавно трябва да се информира ръководителя на отбора.

В случай при F1A, когато моделът е толкова отдалечен при въртене, че моментът на откачане не може да се засече точно, незабавно се информира ръководителят на отбора. По същия начин при F1C, ако моторът преработи, незабавно се информира ръководителят на отбора. Прецизното определяне на моторното време е трудно, хронометристите ще полагат усилия да направят своите най-добри решения, относно момента на спиране на мотора, не повлияни от височината на модела или шума от други мотори, пуснати в съседство.

Ръководството в Спортния правилник за използване на бинокли по време на полет е подходящо да се следва. Важното е биноклите да се използват достатъчно рано в полета, когато не е трудно да избереш правилния модел. Триножникът ще се използва да поддържа биноклите, това особено помага при хронометриране на дълги флай-офи, когато вятърът е силен.

В случай, че моделът бъде загубен от видимост зад някакво местно препятствие хронометристите ще се преместят настрана (до 10 м. радиус) за да наблюдават модела колкото може повече (B.11.5). Да се избягва всякакво разсейване, като проверка на пролетяното време в хронометъра, както и гледането настрана от модела, разбира се.

### **3.A2B.5 ЗАПИСВАНЕ НА ПОЛЕТА**

Ако полетът е бил опит, това трябва да се записва в стартовия лист. В края на официалния полет средноаритметично на резултатите от двата хронометъра се изчислява, като секундите се закръгляват към по-близката цяла надолу. Ако стартовият лист позволява, времето са записва директно в минути и секунди, както е на хронометрите, а също се конвертира и записва само в секунди. На шампионати на ръководителят на отбора се показва записаното време и той се подписва, че е видял резултата. Полетът се записва възможно най-бързо, ако друг състезател чака да лети. Комплектът от стартовите листове се събира от официални лица за правене на централно табло със резултати и официално класиране.

### **3.A2B.6 СПОРОВЕ**

Спорове между хронометристи и ръководители на отбори не са разрешени и трябва да се отнасят към дириктора на състезанието или FAI журито. Хронометристите не могат да напускат своите позиции по време на спорове и продължават хронометрирането по настояване на други състезатели на позицията. Ако спорът не се реши по време на тура и на състезателят бъде разрешено престартиране, ако неговият протест е одобрен, хронометристите ще засичат повторния полет. Времето ще бъде записано отделно, в случай че се наложи официалното му записване след решаване на спора. Това трябва да бъде извършено преди края на тура.

### **3.A2B.7 ОТКРИТИ МЕЖДУНАРОДНИ**

Задълженията на съдиите са същите като на шампионатите. Може само един официален хронометрист на позиция, а вторият хронометрист да бъде избран от чакащите да летят и т.н. Стартовият лист се пази от официалния хронометрист и той е който успокоява всякакви спорове на състезатели от неговата позиция, също когато се отнася до полетния ред или ползваното полетно време.