



4.1 КЛАС F2A – СКОРОСТНИ АВИОМОДЕЛИ

4.1.1. Определение за скоростен авиомодел

Авиомодел в който механичната сила е осигурена от бутален мотор и с който издигането се получава чрез аеродинамични сили, действащи на поддържащите плоскости, които остават неподвижни в полет с изключение на плоскостите за управление.

4.1.2. Характеристики на скоростен авиомодел

Максимален работен обем в цилиндъра на мотор или мотори	2,5 куб. см.
Минимална обща проектна площ	5 кв. дм.
Максимална обща проектна площ	6 кв. дм.
Максимално натоварване	100 гр./кв.дм.
Максимална крилна разпереност	100 см.

За да се определи крилната разпереност на асиметричен авиомодел се използва линията на модела по която е насочена силата от витлото. Вижте CIAM Общи правила В.4.27

Авиомоделът трябва да излита от земята.

Заглушителят е задължителен. Минимален вътрешен обем 50 куб. см.

Максимален вътрешен диаметър в края на тръбата 6 мм.

Ефективно гасене е задължително, така че продължителността на високо ниво шум да може да се ограничи до 20 - 30 секунди за един полет.

4.1.3. Гориво

Гориво по стандартна формула за нагревни свещи и искрово запалване ще се предоставя от организаторите. Неговият състав ще бъде 80 % метанол, 20 % рициново масло първа преса.

Забележка: Гориво за мотори с компресионно запалване не е ограничено.

Преди всеки опит за официален полет, горивният резервоар трябва да се промие с гориво по стандартна формула.

4.1.4. Диаметър на кордите

а) Разрешени са само две корди, мин. ф на корда е 0,40 мм. с толеранс от минус 0,011 мм.

б) Няма да се позволява преднамерено усукване и/или свързване заедно на двете корди от точката на излизането им от модела до ръчката за управление. Кордите ще бъдат разделени най-малко от 5 мм в точката на излизането им от модела и от най-малко 25 мм в ръчката.

в) Кордите трябва да са с кръгло сечение, и не могат да имат каквото и да е течно или друго покритие. Разтворител може да се ползва само за почистването на кордите.

4.1.5. Дистанция

а) Премемерното разстояние, изминато от авиомодела, трябва да бъде най-малко един километър. Радиусът на пол.кръг трябва да бъде 17,69 м. (9кръга = 1 км).

б) Пилотския кръг с радиус 3 метра и кръг за безопасност с радиус 21 метра ще бъдат ясно маркирани на земята. Виж Приложение III допълнение 4F F2A размери на кръга

4.1.6. Проверка качеството на кордите (да се прави преди всеки опит за официален полет)

Радиусът се измерва от остта на хоризонталната напречна част върху пилоната до остта на въртене на витлото. Когато са използвани две витла, за измерване се ползва остта на симетрия.

По време на проверката на дължината на кордите ще се прилага достатъчно натоварване за премахване на естественото им провисване.

Изпитание качеството на натоварване ще се прилага към сглобената дръжка за управление, корди и авиомодел, равняващо се на 50 пъти теглото на авиомодела и това изпитание ще се

прилага по отделно към осигурителния ремък, когато е прикрепен към китката на ръката на състезателя.

При всеки един случай опъването ще се прилага три (3) пъти, постепенно увеличавайки до максимум натоварване и освобождавайки рязко. Изпитанието на опън трябва да се прави върху ръкохватката, да не е в близост до точката на окачване на кордите (виж скица).

Диаметъра на кордите ще се проверява на свободно избрани най-малко 3 места (точки) по дължината на всяка една корда.

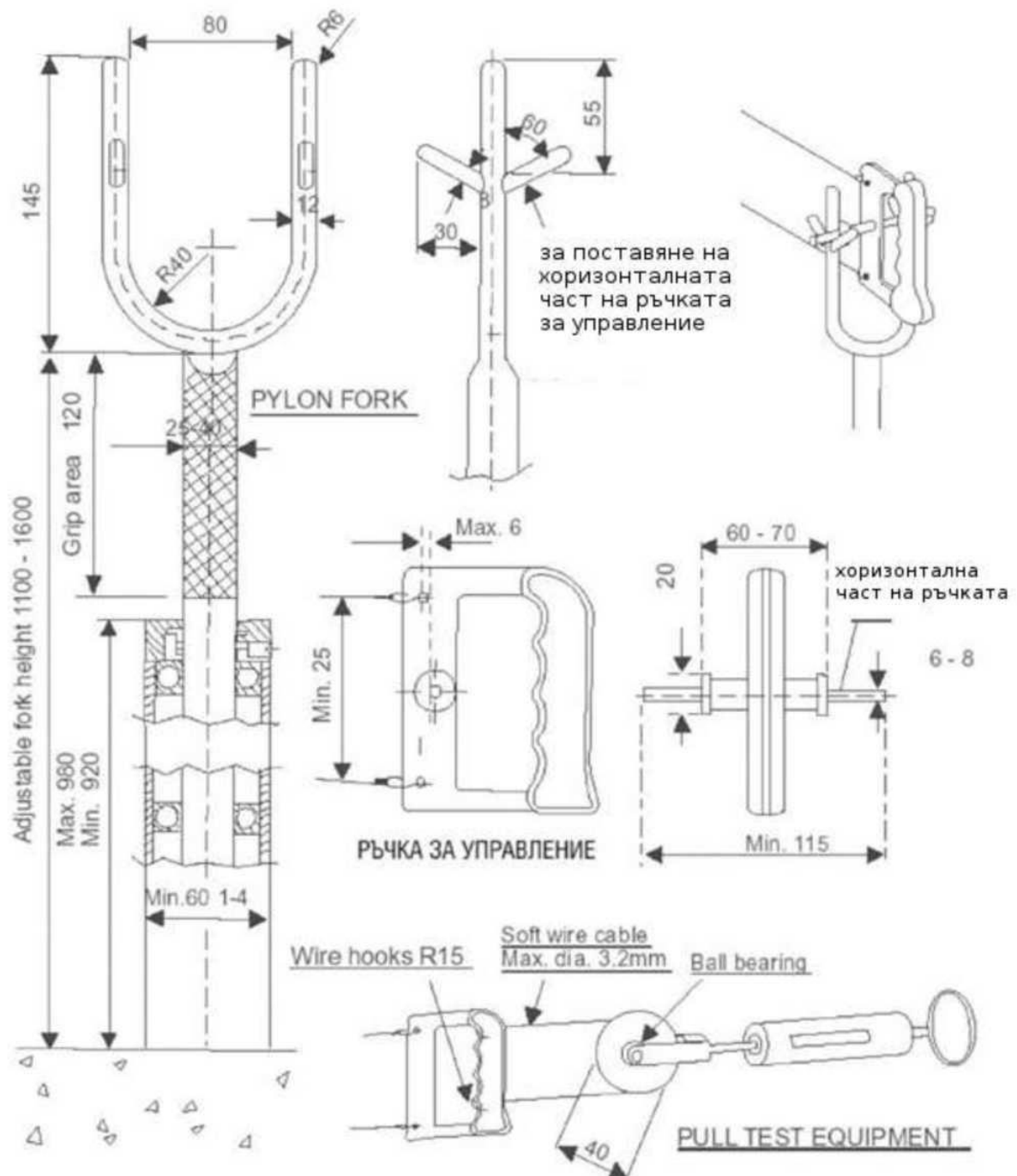
4.1.7. Ръчка за управление и вилка на пилон

Пилон с подпори, както е показано в скицата, ще се предоставя на разположение на състезателите от организаторите. задължително е да се ползват вилка на пилона и ръчка за управление от описаните стандартни размери. Разстоянието между точката на гъвкавото окачване на ръчката за управление и точката на съприкосновение на хоризонталната напречна част на вилката ще бъде максимум 6 мм. Хоризонталната напречна част (ос на въртене на ръчката) трябва да е в постоянно съприкосновение с вилката на пилона по време на официалните полети в базата.

Височината на пилона да може да се настройва плавно от 1000 мм до 1600 мм от земята и ще бъде безопасно закрепен към нея.

Вилката на пилона в най-горната си точка не може да се отклонява повече от 20мм когато е подложена на хоризонтално опъване от 250 N..

Кайшка за безопасност, свързваща китката на състезателя с контролната ръкохватка трябва да бъде предоставена от състезателя и да се използва по време на всички полети.



4.1.8. Определение за опит

Счита се за извършен опит, когато пилота не е поставил ръчката за управление в пилонната вилка в продължение на 3 минути след стартовия сигнал.

4.1.9 Брой опити.

В случай на неуспешен първи опит за официален полет, състезателя има право на втори опит.

4.1.10. Определение за официален полет.

Полета е официален, когато времето за засичане е започнало.

4.1.11. Брой на полети

Всеки състезател има право на минимум три и максимум четири официални полети. Броят на кръговете се определя преди началото на състезанието.

За процедурата на теглене, вижте: F2A Judges Guide at Annex 4A, rule 4.1.9 Draw for Flying Order.

4.1.12. Брой на помощници

а) Пилота не може да получава информация чрез телекомуникация по време на опит/полет.

б) Двама помощника се допускат да помагат на пилота в състезателния кръг.

в) В случай на пълен национален отбор по скоростни модели (3 или 4 състезателя) двамата помощници трябва да са други членове на същия отбор или един член и един ръководител на отбора.

d) В случай на непълен отбор за скоростни модели от нация, поддръжник/ци може да действуват като помощник/ци, при условие че той (те) е (са) регистриран(и) като такъв(ва) за не повече от един отбор на нация от началото на състезанието, провеждано до неговото закриване и при условие, че отборния член (членове) плюс помощник(ци) не превишават три лица.

e) В случай че непълния отбор има двама члена, втория член на отбора трябва да бъде помощник на първия член, като втория помощник може да е член на друг отбор по скоростни модели или ръководителя на непълния отбор.

f) В случай че отбора има само един член, той може да ползва двама регистрирани помощници от други отбори или регистрирани поддръжници от която и да е държава.

g) При всички положения ръководителя на отбора може да влиза в състезателния кръг.

h) Шампиона от предишната година може да избере двама помощници по негово желание.

Бележка 1: максимум 4 човека могат да влезнат в състезателния кръг: пилота, двама помощници и ръководителя на отбора. В този случай четвъртия човек може да бъде само наблюдател

Бележка 2: Смисъла на „Отбор“ е „отбор скоростни модели“.

4.1.13. Начало на времеизмерването

Времеизмерването официално започва, когато състезателя е поставил своята ръчка във вилката на пилоната и модела след извършване на 2 пълни обиколки, отново премине **електронния сензор или белега за височина на периферията** на кръга, точно срещу хронометристите.

4.1.14. Височина на полета

При времеизмерването на официален полет, полетната височина не трябва да бъде по-малка от един метър и не по-голяма от 3 метра.

4.1.15. Анулиране на полета Един полет е анулиран когато:

a) Каквото и да е физическо усилие е използвано от пилота за увеличаване на скоростта на модела през времето на официалния полет.

b) В случай, че през което и да е време на преминаване по скоростното трасе моделът превиши височина от 6 метра или държи височина повече от 3 метра или по-малко от 1 метър за повече от една обиколка.

c) Не е поддържан постоянен допир с вилката на пилоната през официалния полет.

d) От модела се отдели част/и по време на официалния полет.

4.1.16. Брой на хронометристи и съдии

a) Времето ще се измерва от три официални лица, снабдени с регистриращи с точност до 1/100 от секундата дигитални хронометри или оптическа електронна система с равностойно или по-добро отчитане и точност.

b) За Световни и Континентални шампионати тази система трябва да бъде дублирана, така че дублиращата система да обслужва основната като изискуема поддържаща система. Резултатите показани от основната система ще се отчитат за класирането, и само ако основната система откаже да работи ще се ползват резултатите от дублиращата. За другите състезания, изискуемата поддържаща система за единичната система може да бъде някакво друго електронно средство или двама хронометристи.

c) Най-малко двама на брой съдии, по скоростта ще бъдат отговорни за наблюдаване поведението на пилота и височината на полета.

d) Световни и Континентални шампионати ще се посочва Главен съдия да ръководи поведението на хронометристите и съдиите.

Главният съдия ще бъде подбиран от списък на лица, които са номинирани от техните NAC* за тяхната професионалност, опит и утвърдени от CIAM.

4.1.17. Засичане на времето

a) Индивидуалните времена, записани от всеки официален хронометрист и/или оптическа електронна система, ще бъдат писмено вписани и съхранявани от Главния съдия или друг официален представител.

Ръчно измерване Времената ще бъдат записани:

i) В случай на ръчно измерване средното време от трите хронометри ще се вземе за изчисляване на резултата, освен ако:

ii) Едно от времената на хронометъра се различава от по-близкото на другите две с повече от 12/100 секунди, или официално лице докладва, че е направило грешка. В този случай средното време ще се изчисли от другите две времена по хронометър.

iii) Две времена по хронометър се различават с повече от 12/100 секунди от средното време или две официални лица докладват за грешка. В този случай, този факт трябва незабавно да се съобщи на състезателя или на неговия отборен ръководител. Тогава състезателят има избора да ползва само времето от оставащия хронометър за изчисление на неговия резултат, или да му се разреши опит. Неговото решение трябва да се даде на Отговарящия за F2A кръга незабавно и е неоспоримо.

iv) Не би трябвало да се прави закръгляване на десетите, когато се изчислява средното време. Времето получено по този начин за изчисляване на скоростта, трябва да бъде записано и запазено.

v) Скоростта в км/ч ще се изчисли разделяйки 3600 с времето и тогава взето към най-близката по-малка 1/10 км/ч.

В случай, че има оптична електронна система

i) Главният съдия взема резултатите в км/ч за официален резултат. Главния съдия ще сравнява най- високия резултат от кръговете в официалния полет и кръговете преди и след официалния полет.

ii) Ако има аномалия, ще има консултация с дублиращата система.

iii) Ако дублиращата система е ръчна и двама хронометристи дават грешка (могат да са засекли един кръг по-малко) или дубл. система е електронна и демонстрира някакви аномалии, или и двете електронни системи не работят, състезателят има право на още един опит.

iv) Ако засеченото време на някой хронометрист или дублиращата електронна система е до 12/100 от първата система, се взема времето на първата система. Ако засеченото време на някой хронометрист или дублиращата електронна система се различава с повече, но по същество е вярна, времето се зачита.

Ако несигурността от превишението от 12/100 остане, състезателят има право на избор да запише по- слабото време или да повтори старта. Неговото решение се дава на Главния съдия незабавно и е неотменимо.

b) Втори опит ще бъде записан за извършване до 1 / един / час след първия опит.

4.1.18. Индивидуално класиране

a) Най-добрата постигната скорост през три или четирите полета се ползва за класиране.

В случай на равенство, втората най-добра скорост или в случай, че спорът не се решава, третата най-добра скорост ще се използва.

b) Трите първи позиции са предмет на повторно проверяване на обявените характеристики на авиомодела.

4.1.19. Международно отборно класиране. За да се определят резултатите на национален отбор за отборното класиране, се събира заедно постигнатата най-добра скорост от всеки индивидуален член на отбора. В случай на равенство, отборът с по-нисък сбор от места на класиране, се класира по-напред. Ако отново има равенство, най-доброто класиране е решаващо.

В сила от 01.01.2017 г.

В сила от 01.01.2017 г.