



АНЕКС 4В

КЛАС F2В – РЪКОВОДСТВО ЗА СЪДИИ

4.В.1.Цел

Това ръководство за съдии е помагало за отсъждане и оценяване при състезания FAI клас F2B.Трябва да бъде използвано и при обучение на потенциални съдии F2B и при поддържане на ефективността на съдиите, които вече са отсъждали по време на състезания F2B. Това ръководство за съдии представлява неразделна част от Спортния правилник, раздел IV том F2 приложими към клас F2B.

4В.2. Квалификация на съдиите и селекция на съдии за състезания.

Националните аероклубове (НАС) на всяка страна, които имат съдии F2B, които участват (или желаят да участват) в съдийски бригади на международни състезания F2B би трябвало да направят така, че нивото на съдийството на всеки съдия, за който той(клубът) носи отговорност, отговаря на и поддържа определените стандарти.

Следователно, всеки НАС трябва да:

- a)** Осигурява преводи на собствения език и на действащия Спортен правилник FAI, Том F 2, , приложим за F2B (изцяло параграф 4.2) и на това пълно ръководство за съдии.
- b)** Организира подходящи условия и процедури за осигуряване пълната натренираност на всеки съдия. Това означава организиране на курсове за обучение, които включват редовни и повтарящи се групови обучения по теория (в зала) и практически (полетни) срещи, където всеки аспект на Спортния правилник и настоящото Ръководство за съдии могат да бъдат разглеждани и упражнявани с подробности.
- c)** Осигурява подходящи условия и средства за официално записване на всяко обучение на което е присъствал всеки съдия в рамките на неговия национален капацитет и отговорност. Такъв официален документ, трябва да включва дати, продължителност, и брой полети наблюдавани по време на обученията, а също и отделен списък с подробности за всички вътрешни и международни F2B състезания, на които всеки съдия е бил член на съдийската бригада.
- d)** Определя критерии за подбор, които ясно определят минималните периоди за участие в обучение и на реално съдийстване на висококачествени (на високо ниво) F2B полети на национално ниво, преди бъдещите съдии да имат право на номинация или покана за влизане в състава на съдийските бригади в международни F2B състезания. Осигуряването на всичко посочено по-горе ще гарантира съдийството на международни състезания да се осъществява при

един и същ основен стандарт. Тези мерки ще позволят организаторите на международни състезания да бъдат сигурни, че всички съдии поканени или номинирани за участие в съдийска бригада, наистина отговарят на изискваните стандарти за квалификация и опит. Организаторите на всички Световни и Европейски шампионати за тази цел трябва да предоставят списък с имената на предложените съдии, заедно с посочена от техният NAC информация за тяхната квалификацията както е описано в параграф в) по-горе, на техния собствен NAC и на Подкомисия 2F на CIAM.

За осигуряване на постоянен източник на подходящо квалифицирани съдии F2B се препоръчва, с подходящи изменения, всеки NAC да прилага критериите и процедурите посочени в горепосочените параграфи от а) до d) включително, към подбора и обучението на съдии F2B за състезания на национално ниво.

4B.3. Познания за маньоврите F2B и Спортния правилник.

Основните изисквания за справедливо, прецизно и принципно съдийство са:

а) Ясно разбиране на всички от приложимите правила и определения в Раздел IV на Спортния правилник на FAI.

б) Задълбочено и пълно детайлно познаване на всички актуални F2B правила и описания на маньоврите.

с) Пълно детайлно познаване на това съдийско ръководство.

Самообучението по горните точки е задължително, като и постоянно детайлно обучение в групи, теоретическо в класна стая и практическо по време на полети. Такова обучение трябва да включва практическото приложение на всички по-горни точки към съдийство на висококачествени (на високо ниво) F2B състезателни полети. Подчертава се, че индивидуалното "интерпретиране" на намерението и/или значение на описанията и правилата на маньоврите F2B не се препоръчва - целта на това Ръководство за съдии и на новите правила е да се елиминира всякаква необходимост от такава „интерпретация“ от страна на отделните участници и заинтересовани лица.

4B.4. Фокус на съдийството.

За да постигане пълна представа за всеки маньовър, съдиите трябва да съсредоточат вниманието си върху четири основни аспекта:

а) Форма

Това е формата или очертанието на целия маньовър, но формата е свързана също и с позицията на всяка от фигурите изграждащи цялостния маньовър. В маньоври, състоящи се от многократно повтарящи се фигури (например, три последователни вътрешни лупинги) важен критерий е формата на всеки отделен лупинг да е винаги същата при всяко повторение, и последователните маньоври да се изпълняват с втория и последващите маньоври разположени точно на същото място като първия (насложени). Всички маньоври трябва да имат форма определена в правилата за различните маньоври - кръглите лупинги трябва бъдат кръгли без плоски участъци; квадратните маньоври трябва да имат ясно определени ъгли свързани чрез траектории „права линия“ (обяснено в параграф 4.2.15.1 на F2B правилата).

б) Размер

Размерите на маньоврите често са дефинирани в описанията на маньоврите чрез точно определяне ъгъла на издигане (височина) (в градуси от дъгата над нормалните 1,5 метра височина на изправен хоризонтален полет). Съдиите

трябва да следят за маньоври , които се изпълняват с горна част по-високо или по-ниско от определените 45 градуса, 42 градуса и 90 градуса ъгли на линейно издигане (височина) – и като резултат от такива грешки, съдиите трябва следователно да внимават за изпълнението на цялостните фигури, които са или по-големи или по-малки от определените в съответното правило. Всички такива грешки трябва да се отбележат чрез намаляване на оценките присъждани от съдиите. Препоръчва се използването на видими фиксирани отправни точки на терена на всяка площадка, за да се подпомогнат съдиите да “фиксира в паметта си” и двете: 1.5 метра височина нормален изправен и обърнат хоризонтален полет, и 45 градуса издигане (1/8-ма обиколка). Организаторите на състезанието трябва да се насърчават да издигат подходящи маркери на състезателните площадки в помощ на съдиите, особено на площадки, където липсват естествени подходящи фиксирани ориентир (характерни черти). Съдиите трябва да се упражняват да използват наличните маркери от терена и всички поставени такива на всяка състезателна площадка по време на съдийските занимания по калибриране на полетите провеждани преди началото на всяко отделно състезание (виж 4В.15. долу).

с) Пресечни точки

Отсъждането (и следователно маркирането/оценяването) на пресечните точки между различните елементи на сложни маньоври също се улеснява, ако съдиите използват фиксирани отправни точки или издигнати такива на терена за да „фиксира в паметта си“ визуалното местоположение на модела когато той преминава точка на пресичане за пръв път при даден маньовър. След това, чрез сравняване на тази „заклучена(запомнена)“ точка с положението на модела когато той идва до същата точка на пресичане в по-късни етапи а същия маньовър, съдиите ще могат по-лесно да измерят степента до която пилотът е влязъл в пресечната точка. Както вече беше отбелязано издигане на подходящи маркери се стимулира с цел да се подпомогне работата на площадки където липсват подходящи фиксирани отправни точки(вижте също 4.В.15)

д) Най-ниски части

Нормален изправен хоризонтален полет и обърнат хоризонтален полет са уточнени при описанието на маньоврите. Изисква се да се изпълняват на височина 1.5 метра с разрешен толеранс от плюс/минус 30 сантиметра. Те са всички ясно описани за всеки маньовър и съдиите трябва да ги оценят съответващо, както е посочено в 4.В.7. и 4.В.10. по-долу, като се обръща внимание на забележките свързани със стойностите и толерансите, които са включени в 4.2.15 на правилата F2В.

4В.5. Общи коментари по оценяването на маньоврите.

Въпреки, че кордовите авиомодели летят по повърхността на полукълбо, когато се гледат от позицията на пилота, всички маньоври се изпълняват в дву-измерна равнинна геометрия. С други думи, тъй като всички точки по повърхността на полукълбото са на равно разстояние от пилота(това разстояние е дължината на кордите), пилотът вижда всички маньоври като че ли са начертани върху равен(плосък) лист хартия. Но от позицията им извън кръга, съдиите не са в идеалната позиция да виждат маньоврите. Следователно, задачите по оценяване на съдиите включват голяма част личен анализ и пространствено ориентиране, които трябва да отчетат тяхната собствена(далеч от идеалната) гледна точка когато присъждат точки. Има,

обаче, редица прецизни дефиниции и стойности в рамките на описанията на маньоврите, които съдиите трябва да оценят точно ако искат да присъдят справедливо и принципно точките. Те са:

- a)** Определяне/разпознаване на височината на хоризонталния полет от 1.5 метра, плюс/минус 30 сантиметра;
- b)** Определяне/разпознаване на височината чрез преценяване на ъгъл на кордите при издигане от 45 градуса.
- e)** Разпознаване на „вертикален“ набор на височина и траектории на пикиране (перпендикулярни на земята).
- c)** Определяне/разпознаване на височина чрез преценяване на ъгъл на кордите при издигане от 42 градуса.
- d)** Разпознаване на положение директно над центъра на полетния кръг (над центъра на тялото и главата на пилота ако той стои изправен).
- e)** Разпознаване на „вертикален“ набор на височина и траектории на пикиране (перпендикулярни на земята).
- f)** Определяне на „хоризонтални“ траектории (паралелни на земята).
- g)** Разпознаване на „радиус максимум 2.1 метра“ като рязка промяна на посоката и получената в резултат необходимост моделът да лети под възможно най-остър ъгъл(вижте също 4.В.8).
- h)** Разпознаване на правилните точки за „Начало“ и „Край“ посочени в правилата на F2В за всеки маньовър (както е подчертано в описанието на всеки маньовър от параграфите а) „Начало на маньовъра“ и х) „Край на маньовъра“
- i)** Разпознаване на факта, че всички горе-посочени стойности са определени както се вижда и измерва от гледната точка на пилота, така че съдиите трябва да могат да направят дължимите отстъпки/съображения за модели с различни размери, пилотирани с различна дължина на кордата и за разликите между позицията на пилота и позицията за наблюдение на съдиите.
- j)** Съдиите трябва да обърнат внимание на изискванията на правило 4.2.11., а) което не само ограничава разстоянието с което съдиите ще преместят началната си позиция (за да се отчете промяната в посоката на вятъра) по време на един официален полет(+/- 1/8 обиколка), но което ограничава също времето в което може да се направят такива премествания.

4.В.6. Отсъждане на обективни грешки

Систематичното отнемане на точки ще осигури най-голяма принципност при прилагане на стандартите при съдийство на състезания F2В. Тази система може да се прилага към всички маньоври по следния начин:

- a)** Например, при нормален хоризонтален полет, от съдиите се очаква да дадат максимален брой точки при условие, че моделът остане в рамките на стойностите и толерансите посочени в правилата по време на всички оценявани обиколки и при условие, че той се движи плавно без видими промени във височината(т.е., без тласъци или резки промени на височината или превишението по време на целия маньовър).
- b)** Но хоризонтална траектория, която малко превишава посочения толеранс (например, летене на 40 сантиметра извън траекторията, при разрешени според правилата плюс/минус 30 сантиметра,) трябва да се приема за „малка“

грешка. Такава малка грешка вероятно би накарала съдията да намали точките с 0.5 до 1 точка.

с) Но ако хоризонтална полетна траектория е нарушена с два пъти над допустимия толеранс, това трябва да се смята за „средна“ грешка и вероятно ще доведе до намаляване на точките с 1.0 или повече.

д) А грешки в хоризонталната траектория по-големи три пъти от допустимите отклонения трябва да се считат за „големи“ грешки, които вероятно ще доведат до намаляване на точките с около 1.5 или 2 точки.

За да се използва тази система успешно, съдиите трябва да бъдат обучени да разпознават отклоненията от полетната траектория от 30 и 60 сантиметра от разстояние приблизително 45 метра. Това ще изисква подходящи и многократни демонстрации, за да бъдат обучени съдиите да могат лесно да измерват тези отклонения. Такова обучение се препоръчва горещо за всички съдии, а то трябва да наблегне върху различните толеранси определени при описанието на всеки маньовър. Вижте също 4.В.9 по-долу.

4.В.7. Отсъждане на субективни грешки

а) „Плавност“, и т.н.

Фраза като „лети плавно“ е субективна, и степента до която моделът лети плавно не може да бъде измерена. По подобен начин, формулировки на правила като „...моделът трябва да направи две плавни и стабилни обиколки /кръга....“ , са трудно приложими когато съдията има задачата определена липса на плавност да се трансформира в оценка за състезателя. Като основни показатели съдиите трябва да разглеждат термини като стабилност и плавност като състояния характеризиращи се с липса на „клатушкания“ или „друсане/ тласъци“. Следователно, „клатушкания“ или „друсания“ са грешки, и всеки съдия трябва да определи степента на всяка такава забелязана грешка и да намали оценката съответно според големината на грешката; вижте също 4.В.10.

б) Радиуси на завоите

По подобен начин, съдиите би трябвало да разпознаят, че целта на описанията на маньовъра по отношение на радиуса на ъглите при маньоври като например, квадратен лупинг, квадратна осморка, триъгълник и т.н., е моделите да завиват колкото е възможно по-остро (стегнато). Следователно, въпреки че не е възможно съдиите да измерят точно дали даден модел е направил или не е направил завой с радиус между 1.5 и 2.1 метра, целта несъмнено е моделите да завиват колкото е възможно по-остро, когато правят такива завои. Следователно, съдиите трябва да дават най-високите оценки на модели, които правят най-остри ъгли (при условие че необходимите ъгли на изкачване и/или необходимата височина по тангаж на модела също е постигната), и трябва да дадат най-малко точки на модели, които правят най-широки(плавни) завои.

4.В.8. Тълкуване на грешки.

а) Всяко описание на маньовър ясно определя цифровите му стойности, размер, форма и положение. Следователно съдиите могат да забелязват грешки (когато не се изпълни определено изискване, например стойността/ъгъла на издигане на кордите). Но правилата не предоставят насоки на съдиите относно относителната тежест на тези грешки. Така че задачата на съдията е двойна в това отношение – първо, той трябва да сметне пълният брой допуснати грешки – второ, той трябва също да прецени количеството с което всяка от грешките се отклонява от стандарта посочен в съответното описание на маньовъра. Като общ принцип, маньовърът, който се изпълнява с голям брой големи грешки трябва да доведе до присъждане на по-ниска оценка отколкото оценката, която ще се отсъди за маньовър, който е изпълнен само с няколко грешки, от които всички са само дребни такива.

б) Обаче, съдиите трябва да имат предвид, че ако даден маньовър се изпълнява с много голям брой грешки, дори ако всяка от тези грешки може да се приеме като съвсем малко отклонение от описанието на маньовъра, би било съвсем правилно да се присъди по-нисък резултат за този маньовър отколкото за друг маньовър, който е изпълнен само с няколко грешки (но където всяка от тези отделни грешки се счита за голямо отклонение от описанието на маньовъра.) Това е точно едно от уменията, които се очаква съдиите да придобият и прилагат; вижте 4.В.10.

4.В.9. Оценяване

а) Сегментирани(отделни) и многократни маньоври

Много маньоври се описват като състоящи се от няколко фигури, и много от тези фигури на свой ред са разделени на отделни сегменти. Но всички тези фигури и сегменти трябва да бъдат комбинирани за да доведат до присъждане на една единствена оценка за целия маньовър. Допълнително, много от маньоврите описани подробно в описанията се състоят от многократни (повтарящи се) фигури. И отново съдиите трябва да дадат само една оценка за всеки маньовър. (например, маньовърът с три последователни вътрешни лупинга, маньовърът с двете хоризонтални квадратни осморки и маньовърът с четирилистната детелина трябва да получат само по една оценка от всеки съдия).

б) Принципи при оценяването

Съдиите трябва да оценяват маньоврите изпълнявани само между точките „Начало на маньовъра“ и „Край на маньовъра“, както е посочено във всяко от описанията на маньоврите. Когато моделът достигне точката „Начало на маньовъра“ при всеки маньовър, всеки съдия трябва да приеме, че маньовърът ще бъде изпълнен с всички стойности и толеранси и други изисквания дефинирани в съответното описание на маньовъра. (Ако това стане, то разбира се би означавало, че съдията трябва да даде пълният максимум от 10 точки, ако не е забелязал грешки до края на маньовъра). Но докато моделът преминава през маньовъра, всеки съдия (обикновено) ще забележи някои отклонения от изискванията към изпълнение на маньовъра, така че трябва на

ум да намали точка/и от потенциалния максимум от 10 точки винаги когато види отклонение. Броят на точките, които трябва да се извадят за всяка грешка от всеки съдия ще зависи от неговата/нейната преценка що се отнася до това дали всяко от забелязаните отклонения е „малка“, „средна“ или „голяма“ грешка, както е описано в 4.В. 6. И така, след като моделът е достигнал точката „Край на маньовъра“ на съответния маньовър, задачата на съдията е да събере всички точки, които са били отнети на ум по време на маньовъра; и окончателната оценка, която трябва да бъде вписана в листа за оценки на съдията представлява просто максималните 10 точки минус общия сбор от извадените на ум точки от съдията докато маньовърът е бил изпълняван. Този метод на изваждане, въпреки че не е лесен за научаване и въпреки, че изисква значително по обем обучение и практика, наистина предлага възможност да се получат повтарящи се (близки) резултати когато се използва принципен и логичен диапазон за претегляне (оценяване) на всяка забелязана грешка.

с) Диапазон за оценяване

Следната скала за оценки е дадена за да предостави на съдиите практически инструмент да прилагат горе-описаните принципи.

Наблюдения на съдиите: Да се дават точки :

Не са забелязани никакви отклонения от всички стойности и други изисквания.
Дават се 10 точки.

Много малко на брой и само минимални грешки са видяни:
В обхват от: приблизително 9,5 до 7,5 точки (забележка 1)

Няколко и/или малки видяни грешки:
В обхват от: приблизително 7,5 до 4,5 точки (Забележка 2)

Повече и/или средни грешки:
В обхват от: приблизително 4,5 до 2,5 точки (Забележка 2)

Много и/или големи забелязани грешки:
В обхват от: приблизително 2,5 до 1 точка (Забележка 3)

Забележки за точки в таблицата на диапазона за оценяване:

Забележка 1: броят на фактическите точки дадени за всеки маньовър ще зависи от пълният брой грешки забелязани от всеки съдия, и дали или не всеки съдия решава че те всички са само незначителни/малки грешки.

Забележка 2: броят на фактическите точки дадени за всеки маньовър ще зависи от пълният брой грешки забелязани от всеки съдия и степента до която всеки съдия решава че всяка грешка е малка, средна или голяма.

Забележка 3: както за Забележка 2 по-горе, но оценка 0(нула) точки се запазва само за случаи които са посочени в параграфи 4.2.10 и 4.2.15.2 на правилата F2B.

d) Съдиите трябва да използват цялата налична скала за оценки както е посочено по-горе. Това означава да се дава оценка от 10 точки на всеки маньовър, при който съдиите не са забелязали въобще никакви грешки(например, маньовър в обърнат полет при който моделът е наистина стабилен и няма „друсане“ в рамките на позволения височинен толеранс от плюс/минус 30 сантиметра, по време на всички оценявани обиколки(кръгове). Но като пример за противоположната крайност, може да се посочи маньовър с две последователни хоризонтални квадратни осморки, който се изпълнява с линия на издигане над 60 градуса, с „широки/големи“ ъгли, с начупени страни, наклонени горни части и излизания (от пикиране), които са и прекалено високи и прекалено ниски, и с пресечни точки които са пропуснати с няколко метра – с други думи маньовър, който всъщност не е въобще разпознаваем – трябва да се оцени с около 1 точка, и дори по-малко.

e) Трябва също да се отбележи, че тъй като няма нищо написано в Спортния правилник на FAI, което да дефинира термини като „общо впечатление“ , или „стил на летене“, точното и повтарящо се (близо) оценяване наистина зависи само от определянето от страна на всеки съдия на броя на направените грешки, и на степента до която всяка грешка се е отклонила от описанието на маньовъра. Това включва оценяване на субективни елементи при които (настрана от стабилността, която може да се оцени както е посочено в 4.B.7) действителността е, че резултатът на всеки състезател трябва да зависи просто и единствено от пълния брой на всички грешки забелязани от всеки съдия в комбинация със собственото му лично решение по отношение на сериозността на всяка от тези грешки.

4.B.10. Съобразяване с външни фактори

a) Не е разрешено оценките на съдиите да признават въздействието на вятъра при оценяване на която и да е фаза от маньовъра. Параграф 4.2.5. от правилата F2B дава ясни насоки на съдиите и административните лица относно какви точно ограничения на вятъра и метеорологичното време не са приемливи за официални полети, и това означава, че турбулентни или бурни/поривисти ветрове не би трябвало да влияят върху оценките на съдиите освен ако те не превишават границите посочени в параграф 4.2.5. от правилата F2B. Ако вятърът превишава границата посочена в параграф 4.2.5., тогава параграф 4.2.5 инструктира съдиите и всички други заинтересовани лица какви действия да предприемат. С други думи, или времето е „ годно за летене“ или не е, и ако е годно както е посочено в параграф 4.2.5. , тогава съдиите трябва да оценяват всички официални полети на същото основание, като че ли вятърът не съществува.

b) По подобен начин, електрическите бури се приемат за опасни условия за модели с кордово управление за висш пилотаж, и така както за прекомерната скорост на вятъра, параграф 4.2.5 дава инструкции на съдиите и другите служебни заинтересовани лица какви действия да предприемат ако има гръмотевици и светкавици или има голяма вероятност такива да се появят по

време на състезанието. Освен крайно силен вятър и електрически бури, правилата на F2B дават ясно да се разбере, че едно състезание F2B е състезание за всякакво метеорологично време, така че колкото и неудобно да е то за всички заинтересовани, целта е състезанието да продължава нормално. Съдиите трябва, следователно да не нагаждат/съобразяват своите оценки според бурното време.

с) Но при редки случаи може да се появят други фактори, които са извън контрола на състезателя, и понякога те могат да повлияят върху способността на състезателя да лети в съответствие с описанията на маньовъра. Например, при провеждане на състезания на площадки където се използват един или повече тревни кръга, неравностите по повърхността на земята могат да повлияят неблагоприятно върху рулирането по земята при излитането и/или отлепването; или може да повлияят върху рулирането при завършване на маньовъра за кацане. Отклонения от описаните процедури за рулиране при излитане (и отлепване) или рулиране при кацане, не трябва да се наказват ако съдиите са на мнение, че такива отклонения са били причинени само от недостатъци на повърхността на летателния кръг. По подобен начин, параграф 4.2.7,h) точка iii) от правилата на F2B, дава възможен пример(дете или животно, което влезе в полетния кръг), но няма правила, които да обхващат всички възможни случаи. Така че съдиите също трябва да са нащрек за „необичайна случка“, която е и случайна по същността си и е извън контрола на състезателя, и която може да повлияе върху качеството на изпълнение на състезателя при официалния полет. Ако по мнение на съдиите е станал такъв инцидент, тогава те трябва да са подготвени да използват своите наблюдения и аргументи да се уверят (чрез Главния съдия) че Директорът на състезанието F2B е запознат със случката и да предложат повторение на полета.

4.В.11. Оценяване и обработване на маньоври ако са пропуснати от съдия.

Ако съдия пропусне да забележи маньовър по някаква причина, тогава той или тя не трябва да поставя оценка в листа за оценка с “типична“ оценка на пропуснатия маньовър само с предварителна преценка. Вместо това, съдията, който е пропуснал маньовъра, трябва да напише ясно символа "N.O." (Not Observed) (Не е наблюдавано) в листа си за оценка на мястото където трябва да се постави оценката на пропуснатия маньовър. Този символ ще подскаже на тези, които правят резултатите да използват процедура, която изчислява усреднена оценка за този маньовър, според оценките на другите съдии. Тази изчислена средна оценка трябва да се впише на мястото („X“) където липсва оценка от отговорните за това лица, преди те да продължат с останалите оценки от този полет.

4.В.12. Резултати

За да се предотврати влияние от всякакъв вид, никой съдия не трябва да гледа вписаните в таблиците резултати и/или „класиране“ на състезателите до завършване на състезанието. Нито трябва съдиите да обсъждат

индивидуалните официални полети, нито изпълнението на маньоврите; нито дадените оценки, нито резултатите в таблиците, (класиране) или резултати с някого по време на цялото състезание. Това включва обсъждания с други съдии, с някой състезател, с някой Ръководител на отбор, и с всички зрители. Главният съдия трябва да направи така, че всички членове на съдийската бригада да са наясно с това изискване и всички те да съблюдают тези изисквания по време на състезанието.

4.В.13. Подготовка от съдиите преди старта на състезанието

Много преди началото на официалните полети Главният съдия трябва да се обърне към FAI журито, организаторът на състезанието, и Директора на F2B състезанието, за да очертае/потърди/провери:

- a)** Главния съдия, който носи отговорност; F2B Директор на състезанието.
- b)** наличността на фиксирани отправни точки по терена, и/или издигнати маркери(вижте 4.В.4. б))
- c)** Наличност и навременни калибровъчни полети на съдиите.
- d)** Ред на полетите на състезателите.
- e)** Процедура за тестове на опън на състезателите и метод за осигуряване всички такива тестове да бъдат направени.
- f)** Процедура за официално извикване на състезателите.
- g)** Номинираните официални хронометристи и начини за съобщаване на времето на съдийската бригада.
- h)** Наличност и начин за събиране на листовите с резултатите.
- i)** Продължителност и навременност на кръговете.
- j)** Процедури за обработване на резултатите
- k)** Процедури за класиране на състезателите
- l)** Време за хранене и почивки, места за сядане, сенници, чадъри, тоалетни наблизо, и т.н.

4.В.14. Калибрационни (пробни) полети на съдиите.

След всеки от калибрационните полети на съдиите организирани от организатора на състезанието, съдиите трябва да не обсъждат индивидуалните оценки които са дали. Вместо това, те трябва да преминат през една дискусия маньовър по маньовър, като сравняват и обсъждат своите индивидуални оценки на всяка грешка(включително сериозността на грешките), която са забелязали по време на всеки сегмент на всяка фигура и всеки изпълнен маньовър. За да се избегне наистина нежеланото „изравняване“ на оценките давани от всеки съдия, фактическите оценки(резултати) давани от всеки съдия не трябва да се обсъждат. Наистина на организаторите на състезанието не е разрешено да издават формуляри (листове) за оценка за калибрационните(пробни) полети на съдиите. По-скоро, дискусиите на съдиите трябва да се съсредоточат върху броя, степента, и степента на сериозност на всяка грешка, която е забелязана чрез използване и сравняване с копия от диаграмите на маньовъра в правилата F.2.B. като база за дискусия. Трябва

също да се отбележи, че съдържанието на всички такива дискусии на съдиите от калибриращи (пробни) полети не трябва да стават обществено достояние.

4.В.15. Съоръжения (приспособления) за наблюдение и отправни(опорни) точки по терена

Ръчни устройства за наблюдение не трябва да бъдат използвани. Когато е възможно, трябва да се използват неподвижни опорни точки по терена за определяне на пресечни точки, „вертикали“, ъгли на издигане, и 1/8-ма обиколка(45 градуса странично) най-ниски части и дължини на маньоври и/или сегменти. Както беше казано в 4.В.4в), организаторите на състезанието трябва да се насърчават да издигат подходящи маркери (например, за 45 градуса странична величина определена в съответното описание на маньовъра), особено когато на отделна състезателна площадка липсват естествени фиксирани отправни точки. Препоръчва се такива отправни точки и/или маркери да бъдат пре-калибрирани за всяка отделна състезателна площадка при всяко състезание провеждано там, и те трябва да бъдат обсъдени насаме между съдиите преди началото на калибрационните полети на съдийте. Трябва да се постигне окончателно споразумение между всички членове на съдийската бригада преди началото на официалните полети относно използваемите естествени отправни точки и/или издигнати маркери.

4.В.16.Отчитане на времето. (хронометриране)

Общоприета практика е да се възложат задълженията за официалното отчитане на времето на Отговорника на полетния кръг (и това определено е изискване при провеждане на Световни и Европейски шампионати и други ограничени международни състезания). На други състезания съдиите трябва да решат кой ще отговаря за тази задача, преди началото на официалните полети, и на всички състезания съдиите трябва да вземат решение за начина/ите по който резултатите от официалното хронометриране ще бъдат съобщавани на съдиите. Стойностите на времето регистрирани от определения за официален хронометрист са задължителни, но за двойно засичане на времето се препоръчва Главният съдия да използва собствен хронометър успоредно с официалния хронометрист. Ако официалният полет на състезателя надвиши разрешените 7 минути, тогава изминалото време трябва да се записва на листовете с резултатите. В случай на несъответствие между отчетеното време от Главният съдия и това от официалния хронометрист, Главният съдия трябва да се сещне към официалния хронометрист и Директора на състезанието F2B, за да се разреши проблемът.

4.В.17. Съгласуваност (последователност)

Съдиите трябва да използват съвместима скала за присъждане на точки по време на всички кръгове на състезанието. Тази скала трябва да е личен инструмент основан на броя на забелязаните грешки, плюс собственото лично оценяване на съдията относно сериозността на всяка грешка. До тази лична

скала трябва да се е стигнало след внимателно изучаване на настоящия том F2 на Спортния правилник FAI (най-вече параграф 4.2.15., съответстващ на F2B в който са описани маньоврите. Веднаж след като официалните полети на състезанието са започнали, личната скала на всеки съдия трябва да остане постоянна(твърда) и фиксирана(непроменлива) и не трябва (например) да се влияе от фактори, като обсъждания с други(включително други съдии), метеорологичното време, скоростта на модела, вида на модела, размера му, цвета му или звука на двигателя му, или от мисълта за (не)престижността на резултатите постигнати от някой преди това оценяван състезател.

4B.18. Изпълнение на маньоврите.

а) „...минимум от 1 ½ кръга”

Състезателите може да решат да летят повече от, но не може да летят по-малко от 1 ½ кръга между всеки маньовър (включително препоръчаните входни и изходни процедури, всичко както е описано в параграф 4.2.14 на правилата F2B). Ако се започне нов маньовър след направени по-малко от 1 ½ междинни (разделителни) кръга, (плюс препоръчаните входна и изходна процедури), тогава на маньовъра трябва да се присъдят 0 (нула) точки, и 0(нула) точки трябва да се присъдят също и на всеки друг маньовър където са направени по-малко от 1 1/2 кръга (плюс препоръчаните входна и изходна процедури). Това се прави за да се даде достатъчно време на съдиите да обмислят добре (и запишат) резултата за предшестващия маньовър, преди да започне следващия маньовър.

б) отсъждане на височината на междинните кръгове.

Височината на кръговете изпълнени между маньоврите е само препоръка и трябва следователно да не се оценява или да се дават точки, но трябва да се отбележи, че правилата F2B (параграфи 4.2.14в)) определят обхват на височини в рамките на които всеки състезател трябва да изпълни междинните кръгове. Това се прави за да се гарантира, че никой състезател няма да лети толкова високо, че времето необходимо за завършване на междинните кръгове да е прекалено кратко за да могат съдиите да запишат техните резултати от предшестващия маньовър.

с) Отсъждане при опити за маньоври

Ако даден състезател направи повече от един опит за изпълнение на маньовър, по време на официален полет, съдиите трябва да оценят само първия опит. Всеки следващ опит(и) за същия маньовър по време на същия официален полет въобще не трябва да се оценява. По подобен начин, ако състезател започне маньовър, но очевидно не го завърши (например, поради внезапна загуба на мощност на двигателя) и по този начин принуди състезателят да снижи(спусне) модела незабавно и изпълни хоризонтални кръгове) маньовърът, който състезателят не е успял да завърши трябва да получи оценка нула(0) точки.