

4.3. КЛАС F2C – ОТБОРНО НАДБЯГВАНЕ С АВИОМОДЕЛИ (ОТБОРНА НАДПРЕВАРА С АВИОМОДЕЛИ)

4.3.1. Дефиниция на отборно надбягване

- a) Отборното надбягване е състезание, при което квалификационни гонки са следвани от полуфинални гонки и финална гонка (финал), в които три авиомодела участват едновременно във всяка гонка, като летят в една и съща окръжност и всеки от тях се управлява от един отбор, състоящ се от един пилот и един механик. В изключителни случаи отборното надбягване може да се проведе с по-малко от 3 отбора.
- b) Член на отбор не може да бъде член на друг отбор.
- c) Една гонка се провежда на базата на определен брой обиколки, отговарящи на разстоянието, което трябва да се измине с поне едно кацане за презареждане. Регистрира се времето, за което всеки модел преодолява това разстояние, след подаване на стартовия сигнал. Разпределението на местата, които заемат отборите, се извършва на базата на процедурата, описана в т. 4.3.10.
- d) Състезанието се провежда на етапи за квалификационните и полуфиналните гонки.
- e) Квалификационните и полуфиналните гонки се провеждат на разстояние 100 обиколки, съответстващо на 10 км. Финалната гонка се провежда на разстояние 200 обиколки, съответстващо на 20 км.
- f) По време на гонката пилотите остават в центъра на кръга. Тяхната единствена функция е да управляват модела. Съгласно 4.3.2. механиците стоят извън състезателния кръг. Тяхната функция е да стартират и регулират (настройват) двигателя, да презареждат с гориво, когато моделът се намира на земята и изобщо да обезпечават необходимите дейности, които позволяват на модела да участва в състезанието. Двигателят трябва да се стартира чрез завъртане (удряне) на витлото с ръка.
- g) По време на гонката механиците трябва да носят предпазен шлем (каска) със затегната подбрадна каишка, който да може да удържи удара на летящ авиомодел.

4.3.2 Състезателен терен за провеждането на отборна гонка

Мястото за провеждането на отборната гонка трябва да се състои от четири концентрични кръга, който трябва да бъдат маркирани на земята:

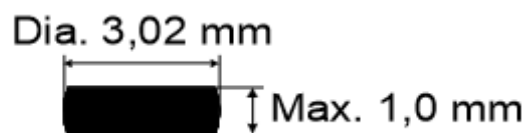
- a) кръг (окръжност), който да се използва от механиците, с радиус 19,6 м. Този кръг се нарича летателен кръг (кръг за полети). Той е разделен на шест равни сектора от по 60°. Във всеки сектор, на външната страна на летателния кръг, трябва да бъде маркирана площадка с дължина 1 м за стартиране и презареждане. Тази площадка се нарича площадка за обслужване.
- b) кръг (окръжност) с радиус 19,1 м, маркиран с пунктирна линия, указващ границата, отвъд която на механика не се разрешава да взема модела. Този кръг се нарича кръг на безопасност.
- c) кръг, който се използва от пилотите. Той се нарича централен кръг. Центърът на този кръг се маркира с бяла точка с диаметър 0,3 м.
- d) кръг с радиус 2 м, който се нарича вътрешен кръг. Той трябва да бъде маркиран с пунктирна линия в контрастен цвят.

4.3.3 Дефиниция на състезателен авиомодел

Състезателен авиомодел се нарича модел на самолет, задвижващата тяга на който се обезпечават от бутален/ни двигател/и, а издигането се осъществява от аеродинамичните сили, въздействащи на носещите повърхности, които остават неподвижни по време на полета (с изключение на повърхностите на управление). Моделът трябва да бъде от полумасшабен тип, а основните му линии трябва да наподобяват тези на летателен апарат в реален размер.

4.3.4 Характеристики на състезателен авиомодел

- a) Максимален работен обем на двигателя/ите: 2,5 см³
- b) Двигателят трябва да бъде вентилиран по естествен път посредством единичен кръгъл дифузор, диаметърът на който не може да надвишава 3 мм. Диаметърът на дифузора се проверява чрез обикновен непреминаващ калибър по следната схема:



- c) Обемът на камерата, формираща се от обема на дифузора и задната капачка (при затворен ротор) не трябва да бъде по-голям от 1,25 см³. Не се допускат течове между дифузора и картера.
- d) Не трябва да има допълнително нагнетяване на въздух, освен нагнетяването при максимална декомпресия на буталото от 0,6 мм

при изпускателния отвор. **Единична кръгла тръбичка с максимален диаметър от 0.4 мм може да бъде използвана между дифузора и всмукателния отвор на двигателя.**

- e) Определен е 4-годишен експериментален период, за да се постигне пълно съответствие с ABR 4C 1.2 . Виж Приложение 4L (Annex 4L).
- f) Максималната площ на проекцията на ауспуха при цилиндъра или картера трябва да бъде 60 мм². Ако се използва заглушител замерването се прави при изходното отверстие на заглушителя. Когато се използват двигатели със странично или предно отвеждане на отработените газове, лицето на буталото при ауспуха не трябва да се вижда от външната страна на модела.
- g) Минимална площ на проекцията на носещите повърхности: 12 дм²
- h) Максимално допустимо общо тегло: 500 гр
- i) Минимални размери на фюзелажа при най-горната точка на кабината: височина: 100 мм; широчина: 50 мм; площ на напречното сечение: 39 см² – (Залезите на крилата не трябва да се включват в площта на напречното сечение на кабината). Ако ауспухната (изпускателната) система е частично вкопана във фюзелажа, напречното сечение трябва да се измерва по въображаем контур на сечението, така сякаш няма жлеб за ауспухната система.
- j) Авиомоделът трябва да има кабина с прозрачно или боядисано предно стъкло.
- k) Минимален размер на колелото/ата: 25 мм. Използването на метални колела е забранено.
- l) Максимален обем на горивото: 7 см³. Разрешава се само един резервоар, в който трябва да бъдат и горивото и смазочното масло.
- m) Авиомоделът трябва да лети в посока, обратна на часовниковата стрелка.
- n) Двигателят/ите трябва да бъде напълно затворен, включително главата на цилиндъра и корпуса на карбуратора (с изключение на отвора на дренажната тръба) Допуска се обтекателят или външните допълнения на двигателя да се виждат, при условие, че те се вписват в естествената форма на фюзелажа и не нарушават полумащабния вид на авиомодела. Единствените части, за които се допуска да излизат извън контурите на фюзелажа, са частите, необходими по време на операциите по стартиране на двигателя, регулиране на горивната смес, регулирането на компресията и клапанът за зареждане на гориво. Ако се използва заглушител, той може да бъде монтиран извън фюзелажа.
- o) Допуска се наличието на отвори в корпуса за вход и изход на въздух, отработени газове и т.н., които да обезпечат нормалното функциониране (работа) на двигателя/ите.

- p) Колесникът трябва да позволява нормалното кацане и излитане. Той може да се прибира по време на полета, но преди кацане трябва да се е върнал в нормалното си спуснато положение.
- q) Резервоарът, тръбите и всички свързани с тях клапани за зареждане и гасене трябва да бъдат достъпно разположени за точно измерване, за да може да бъде проверен пълния обем устройството. Ако организаторите преценят, че системата е недостъпна и недопускаща точно измерване, отборът се дисквалифицира.
- r) Авиомоделът трябва да бъде оборудван с ефективно устройство за спиране на двигателя, така че пилотът да може да прекрати работата му преди резервоарът да се изпразни напълно.
- s) Правило В.3.1. а) от Раздел 4В не се отнася за клас F2С.
- t) По време на цялото състезание авиомоделът трябва да остане в състоянието описано в параграф 4.3.4., или той се дисквалифицира.

4.3.5 Технически проверки

- a) Дължина на кордата: Радиусът на летателния кръг е 15,92 м. Замерва се с толеранс - 0 мм/ + 25 мм от оста на дръжката за управление до оста на витлото за едномоторни модели или до оста на симетрия за многомоторни модели. По време на проверката на дължината на кордата може да бъде приложена само толкова сила на опън, колкото да се обере хлабината (провиса) на кордата.
- b) Система за управление: За управлението трябва да се използват две корди. Ако кордите са изработени от единична стоманена жичка, то те следва да имат минимален диаметър 0,35 мм с минусов допуск от 0,011 мм. Ако се използва многожилна корда, то тя трябва да бъде от минимум 3 жички, като всички жички трябва да бъдат с еднакъв диаметър, а общата широчина на усуканото снопче трябва да бъде не по-малка от 0,35 мм, като не се допуска минусов толеранс. Във всички случаи кордите трябва да се замерват с подходящ инструмент с измерителни повърхностни диаметри от минимум 5 мм до 8 мм максимум. Преди всяка гонка към системата на управление (корди - авиомодел) в състояние готовност за полет трябва да бъде приложен тестов товар, равен на 30 пъти силата на земното притегляне (теглото на модела) до максимално 140 N. Дръжката за управление трябва да бъде конструирана, така че разстоянието от оста на дръжката до точките на прикрепяне на двете корди да не надвишава 40 мм.

Не се допуска умишлено усукване и/или свързване на двете корди между точките на изход от модела и точката, разположена на 300 мм от оста на дръжката за управление. Разрешено е използването на гъвкаво приспособление/я за групиране на кордите, закрепено на края на крилото и излизащо на максимум 2 см.

- c) Резервоари: Обемът на резервоара се проверява с помощта на точна система за визуална проверка на обема на горивото в резервоара и тръбите. Проверката се прави преди състезанието и може да бъде извършвана след всяка гонка в допълнение към проверката след финала.
- d) Ако двигателят има неделима глава или изключително здраво монтирани бутало и втулка, то състезателят трябва да предостави необходимите инструменти, позволяващи завъртането на буталния блок на 360°. Копие на цилиндъра би било идеално за целта.

4.3.6 Организация на гонките

- a) Във всяка гонка се състезават три отбора, предварително определени с жребий. Квалификационните гонки с по-малко от три отбора се изтеглят на края на етапа, за да може в тях да се включат отбори, които вече са участвали в гонки. Ако набирането на три отбора за дадена гонка е невъзможно, гонката се допълва с отбор/и, участващ/и по собствено желание.
- b) Жребият се провежда по такъв начин, че, ако е възможно, в квалификационните и полуфиналните гонки да участва само по един отбор от дадена страна.
- c) Когато провеждането на квалификационна гонка с три отбора е невъзможно, F2C Съдийската колегия (комисия) поканва доброволци (от различни страни в случаите на Световни първенства и Континентални първенства), за да допълнят бройката за съответната гонка. F2C Съдийската колегия (комисия) организира жребий за гонката между доброволците и отборът/ите, който/ито трябва да се състезава/т. Резултатите, постигнати от отборът/ите, участващ/и като доброволец/и в дадена гонка, не могат да бъдат записани като официални за този квалификационен кръг. Ако броят на доброволците, желаещи да участват в дадена гонка, е недостатъчен, на състезаващия/те се отбор/и се дава възможност да участва/т в гонка с по-малко от три отбора, за да могат да завършат квалификационната гонка.
- d) На отборите се разрешава запускането на двигателите непосредствено преди влизането в кръга под наблюдението на организаторите (съдиите), така че звукът от мотора да не пречи на

стартовата процедура за гонката. На механиците не се разрешава да се движат (да вървят) с работещ двигател.

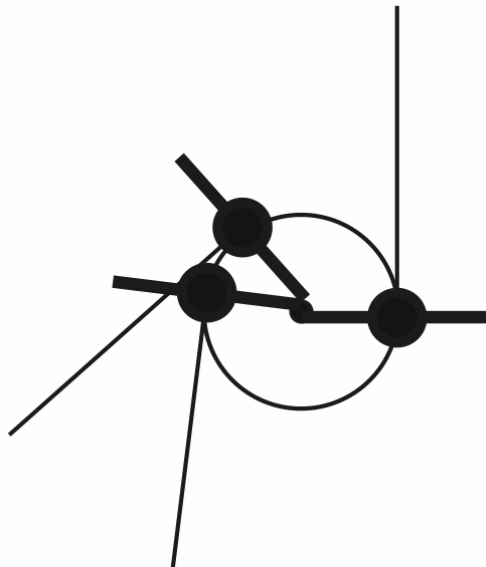
- e) Площадките за обслужване (4.3.2.(a)) се заемат от всеки от авиомоделите, които ще участват в гонката. Моделът на отбора, на който в жребия се е паднал първи номер, заема площадката, която отборът си избере. Останалите отбори избират по една от останалите площадки по реда, определен от жребия. Избраните площадки за обслужване се считат за заети до приключването на гонката. На отборите не се позволява да променят избраните си площадки за обслужване след стартирането на периода за подгряване на двигателите. Изборът на площадка за обслужване за финалната гонка се провежда на базата на резултатите от полуфиналите. Отборът с най-добро време избира първи, този, с втори време, избира втори и т.н. В случай на равни времена, редът за заемане на площадка за обслужване се определя от вторите най-добри резултати на отборите.
- f) След влизането в кръга, запускането на двигателите е забранено до момента на подаването на първия сигнал от Circle-Marshal (Съдията в кръга) освен ако Circle-Marshal не е позволил това.
- g) В случай на неподходящи климатични условия като силен вятър или други атмосферни явления, които биха довели до неприемливи спортни резултати, съгласно В.15.1.d Директорът на първенството или F2C Съдийската колегия могат да отложат гонките и дори да прекратят състезанието.

4.3.7 Гонката от старта до финала

- a) Всеки отбор се обслужва от трима хронометристи. Те стоят извън летателния кръг (кръга за полети), близо до площадката за обслужване на авиомодела на отбора, чието време трябва да отчитат. Те отговарят за отчитането на времето и отброяването на обиколките на отбора, който обслужват.
- b) Първият сигнал, подаден от Circle -Marshal (Съдията в кръга) дава право на механиците да започнат подгряването на двигателя/ите в продължение на 90 секунди. Вторият сигнал (визуален или звуков) обявява края на периода на подгряване и задължава механиците да изключат двигателя/ите.
- c) Дават се още 30 секунди за окончателна подготовка (дозареждане с гориво). Circle -Marshal (Съдията в кръга) извиква „десет секунди“ и започва обратно броене, когато останат 5 секунди.
- d) Стартовият сигнал се дава от Circle -Marshal (Съдията в кръга) чрез визуален сигнал (флагче) и аудио сигнал (сирена или стартов пистолет). Последните 3 секунди от обратното отброяване и при

стартовия сигнал механиците трябва да стоят прави близо до техния модел, а пилотите трябва да соят приведени докосвайки с едната ръка земята, при което дръжките за управление трябва да бъдат толкова близо до земята, колкото F2C Съдийската колегия определи. Стартовият сигнал трябва да бъде рязък и отривист, така че по него да могат да се стартират хронометрите.

- e) Авиомоделите трябва да летят на нормална височина от 2 до 3 метра, освен при изпреварване, излитане или кацане.
- f) Пилотът трябва да се опитва да върви в кръг в центъра на централния кръг с радиус 3 м.
- g) Този кръг трябва да бъде възможно най-малък, така че дръжката за управление да може да се движи напред в същата посока, в която се движи и моделът.
 - i) Дръжката за управление трябва да е разположена в централната линия на тялото на пилота. Дръжката може да се движи вертикално по тази линия стига да не се отдалечава повече от 30 см от гърдите на пилота и да не се издърпва назад над главата на пилота в опит да се скъси радиуса на полета на модела. Изключение от това правило се позволява за 3 обиколки при излитане или приземяване.
 - ii) Кордите трябва винаги да образуват ъгъл от 90 градуса с линията, свързваща раменете на пилота и преминаваща през централната линия на тялото му. При правилно позициониране на пилота кордите винаги ще образуват допирателна до кръга, по който се движи (върти) пилота. (Фиг. 4.3.7. f).
 - iii) Пилотът трябва да стои в изправено положение без да се навежда назад в опит да скъси радиуса на полета на модела. Той трябва да се придвижва напред и в малък кръг, като оста на въртене на пилота трябва да остава възможно най-близо до лявото рамо на пилота освен в случаите, в които трябва да се даде място на изпреварващ пилот. (Фиг. 4.3.7. f).
 - iv) Лявата ръка на пилота трябва да остане до тялото му или леко напред. Тя не трябва да „обгръща/прегръща” пилота зад него или да бъде поставяна зад гърба.



Фиг. 4.3.7. f

- h) Изпреварването трябва да се осъществява чрез прелитане над другия модел. При изпреварване моделът не може да лети на височина повече от 6 м. Изпреварваният пилот няма право да извършва каквито и да е маневри, които биха попречили на изпреварващия състезател и трябва да направи място на изпреварващия пилот, когато изпреварването приключи.
- i) Авиомоделът има право да лети максимум две последователни обиколки с неработещ двигател.
- j) Приземяванията трябва да се извършват вътре в летателния кръг (кръга за полети).
- к) Авиомоделът трябва да докосне земята с изключен двигател преди механикът да има прево да го поеме.
- l) След като механикът е хванал модела, той трябва да отиде до най-близката свободна площадка за обслужване, до която е спрял моделът. Площадката за обслужване се счита за заета, ако в нея е застанал механик, дори ако моделът на неговия отбор е все още във въздуха.
- m) Едва след като механикът е хванал модела, пилотът има право да престъпи с единия крак извън централния кръг.
- n) По време на зареждането и стартирането на двигателя и до момента на пускането на модела, механикът трябва да поддържа модела в контакт със земята в поне една точка, като централната линия трябва да бъде извън летателния кръг (кръга за полети). През това време пилотът трябва да бъде приведен (клекнал) или седнал вътре в централния кръг. До повторното стартиране на модела едната ръка на пилота трябва да бъде на земята, а дръжката за управление и кордите му трябва да бъдат на такова

разстояние от земята, каквото е определила F2C съдийската колегия.

- o) Официално определеното време за всяка гонка е 10 мин. за квалификационните и полуфиналните гонки и 15 мин. за финалната гонка. Гонката се обявява за приключила, когато всички модели на състезаващите се отбори или изминат определеното разстояние или бъдат дисквалифицирани, или определеното за конкретната гонка време изтече.
- p) Когато даден модел завърши гонката или не може да продължи след спиране, неговият пилот трябва да седне или да клекне извън централния кръг докато останалите състезатели все още се състезават, освен ако Circle Marshal (Съдията в кръга) не му позволи да напусне кръга по-рано.
- q) В случай, че даден отбор не може да завърши гонката, а моделът му е някъде, където би представлявал пречка за другите състезаващи се отбори, пилотът трябва незабавно да премести модела на място, където той няма да пречи повече.
- r) Мениджърът (Ръководителят) на отбора не може да участва физически в гонка по какъвто и да е начин.
- s) По време на приземяване, приземяващият се модел е с предимство.

4.3.8 Дефиниция за официален полет (опит)

Полетът на всеки участник в коя да е гонка се зачита, освен ако не бъде даден опит. Опит се предоставя в следните случаи:

- a) На всеки отбор по време на квалификационна или полуфинална гонка, който е бил прекъснат от пречка или сблъсък, за които същият отбор няма вина, се предоставя право на опит.
- b) Ако преди завършването на 50 обиколки в квалификационна или полуфинална гонка от отборите, които са започнали гонката и в състезателния кръг остане само един отбор, гонката се обявява за невалидна и се счита за опит за останалия отбор. Отбор, на който е дадено право на опит има право да участва в друга гонка.
- c) Ако финалната гонка бъде прекъсната заради пречка или сблъсък, преди някой от стартиралите отбори да е завършил 100 обиколки, то тя се прекратява. На всички отбори, които към момента на прекратяването на се били дисквалифицирани се дава право на опит.

4.3.9 Предупреждения – дисквалифицирания

При всяко предупреждение главният съдия трябва да информира предупреждения отбор, така че той да е наясно, че е получил предупреждение. В случай на грубо неспазване (погазване) на правилата F2C Съдийската колегия може да дисквалифицира отбора от състезанието (гонката).

4.3.9.1 ОТБОРЪТ ТРЯБВА ДА БЪДЕ ПРЕДУПРЕДЕН:

- a) Ако пилотът пречи или възпрепятства друг пилот с поведението си в кръга (например чрез вдигане на дръжката за управление над главата си по време на излитане) или маневрира с модела си по начин, който не позволява на друг модел да лети или да се приземява нормално.
- b) Ако пилотът, вместо да обикаля кръга, стои на едно и също място, върви назад или продължително време задържа бялата точка на централния кръг между себе си и модела си.
- c) Ако стилът на управление на пилота не отговаря на 4.3.7. f.
- d) Ако пилотът прилага физическо усилие, за да увеличи скоростта на модела си по време на официален опит.
- e) Ако разрешената от правилата височина на летене е превишена.
- f) Ако, по време на старта на гонката или на спиранията за обслужване, пилотът не е докоснал земята с едната си ръка, дръжката за управление и кордите не са толкова близо до земята, колкото F2C Съдийската колегия е определила и/или централната ос (осевата линия) на модела се намира в летателния кръг (кръга за полети).
- g) Ако механикът:
 - обслужва модела в момент, в който централната ос (осевата линия) на модела се намира в летателния (полетния) кръг;
 - не подsigурява контакт на модела в поне една точка със земята.
- h) Ако пилотът не направи място в централния кръг на изпреварващия го пилот, когато изпреварването е завършило.

4.3.9.2 ОТБОРЪТ ТРЯБВА ДА БЪДЕ ДИСКВАЛИФИЦИРАН:

- a) Ако пилотът пристъпи извън централния кръг преди механикът да е хванал приземяващия се модел и/или ако пилотът не спазва указанията на 4.3.7.h).
- b) Ако моделът се приземи извън летателния (полетния) кръг.
- c) Ако механикът пристъпи в летателния (полетния) кръг (независимо с кой крак) или се протегне извън кръга за безопасност очертан на 0.5 м в летателния (полетния) кръг.

- d) Ако механикът придърпа (вземе) модела с каквото и да било допълнително (помощно) средство.
- e) Ако изпреварването стане чрез преминаване под по-бавния модел.
- f) Ако пилотът, чийто модел предстои да бъде изпреварен, предприеме маневри, с които да попречи на изпреварващия го пилот.
- g) Ако пилотът предприеме (изпълни) екстремна маневра в опит да изпревари друг модел.
- h) Ако член на отбора или моделът предизвика сблъсък.
- i) Ако падне част от модела или моделът не съответства на условията описани в 4.3.4. а) до l).
- j) Ако моделът прелети повече от две обиколки с изключен двигател.
- k) Ако моделът се обслужва с работещ двигател или преди приземяването с изключен двигател.
- l) Ако, след проверката на модела, отборът използва части или елементи, които не са били одобрени по време на проверката. Ако отборът модифицира модела, променяйки характеристиките или спецификациите, описани в правилата, това може да доведе до прилагане на наказания, както е записано в Общия Раздел (Секция) на Спортния Регламент.
- m) Ако механикът не действа съгласно 4.3.7.k) и 4.3.7.l).
- n) Ако отборът е натрупал 3 нарушения с предупреждения по време на квалификационна или полуфинална гонка (100 обиколки).
- o) Ако отборът е натрупал 4 нарушения с предупреждения по време на финалната гонка (200 обиколки).
- p) За всяко друго явно нарушение на правилата.

4.3.10 Квалификация и класиране на отборите

- a) Всеки състезаващ се отбор трябва да участва в поне една квалификационна гонка, за да се класира за участие на полуфиналите. Трябва да се организират три квалификационни гонки, а в случай на липса (недостиг) на полуфиналисти на всички отбори се разрешават четири квалификационни гонки.
- b) Броят на отборите, класиращи се за полуфинали, зависи от общия брой отбори, стартиращи в състезанието. Всеки класиран отбор може да участва в 2 полуфинални гонки.

Брой отбори	Брой полуфиналисти
от 2 до 8 включително	0
от 9 до 11 включително	6
от 12 до 39 включително	9
40 и повече	12

Шестте, деветте или двандесетте отбора, които регистрират съответно шестте, деветте и дванадесетте най-добри времена в квалификационните гонки се класират за полуфиналите. Площадките за обслужване се разпределят чрез жребий.

- c) Само в случай, че за полуфиналите се класират повече полуфиналисти от посочените (6, 9, 12 в зависимост от общия брой отбори), за разрешаване на равенствата влиза в сила следната система.

Резултатът между два отбора се счита за равен, ако най-добрите им времена, в коя да е квалификационна гонка, са равни. В този случай, за определяне на отбора, който ще продължи, се вземат следващите две най-добри времена на тези отбори. Ако равенството продължи, се вземат следващите им най-добри резултати и т.н. докато равенството не бъде нарушено. Ако и след последните резултати все още съществува равенство между някои отбори, между тях се организира/т нова/и квалификационна/и гонка/и докато необходимата за полуфиналите бройка са запълни. В този случай площадките за обслужване се разпределят чрез индивидуален жребий.

- d) Трите отбора, регистрирали трите най-добри времена по време на полуфиналните гонки се класират за финалната гонка. Ако полуфинални гонки не са се провеждали, трите отбора с най-добри времена от квалификационните гонки се класират за финала. Всички полуфинални гонки се провеждат между три отбора. Когато това не може да бъде постигнато при оттегляне на някой отбор или при провеждане на повторни опити (преигравания), броят се допълва като напред се изтеглят десетият по ред отбор (седмия или тринадесетия в случаите на 6 или 12 полуфиналисти) и т.н. докато това е необходимо. На тези отбори не се дава право на допълнителен опит, но регистрираните от тях времена се зачитат за класиране за финалната гонка.

- e) В случай на равенство между полуфиналистите в полуфиналните гонки, на базата на резултатите от финалните гонки се прилагат правила b), c) и d), като числата 6, 9, и 12 се намаляват на три. Отборите, които са участвали във финала се поставят най-напред в класирането, като се вземат предвид само времената им във финалната гонка и то само след като се потвърди, че обемите на резервоарите и общите характеристики на моделите им отговарят на правилата.

В класацията следват отборите, които са участвали в полуфиналните гонки, като се отчитат само времената им от полуфиналните гонки. Всички отбори, които не са участвали в полуфиналите се класират на базата на най-доброто им време от

коя да е квалификационна гонка. Класирането на отбор, който не е завършил никоя гонка в официално определеното време, но не е бил дисквалифициран, се осъществява на базата на броя завършени обиколки в най-добрата му гонка.

Ако по време на финалната гонка се дисквалифицира повече от един отбор, то тези отбори се класират на базата на броя завършени обиколки. Дисквалифициран отбор се класира винаги след отбор, който е завършил без дисквалификация.

Забележка: Решението на F2C Съдийската колегия за дисквалифициране на даден отбор трябва да бъде предадено на хронометристите (броячите на обиколки), за да могат те да отчетат броя „зачитащи се” обиколки.

- f) В случай, че някои от финалистите са с равни резултати (времена), за да се определи първият и вторият, се вземат следващите две най-добри времена на тези отбори. Ако равенството продължи, се вземат предвид и следващите им най-добри времена и т.н. докато равенството не бъде нарушено. Отчитат се първо времената от полуфиналните гонки, ако и след тях има равенство се продължава с времената от квалификационните гонки.
- g) Специфичен съдийски финал се провежда в случай, че поне три младежки (юношески) отбора са записали времена след елиминационните гонки. Резултатът от този „малък финал” се взема предвид само за специалната младежка класация и той не променя общото класиране.

4.3.11 Отборно класиране на националните отбори

Класирането на националните отбори се извършва на базата на сумирането на числовата стойност на местата, заети от отделните индивидуални отбори от съответната страна. Националният отбор с най-нисък резултат (т.е. най-малък сбор) се класира на първо място и т.н., като при това в началото се класират националните отбори, състоящи се от по три индивидуални отбора, след това тези от по два индивидуални отбора, а накрая – тези от по един индивидуален отбор. В случай на отборно равенство, определящо е най-доброто индивидуално класиране в рамките на националния отбор.

4.3.12 Съдии и хронометристи

- a) Организаторите трябва да назначат съдийска колегия, състояща се от трима членове, всеки от които трябва да има скорошен опит в международни състезания или да е съдийствал по този стандарт, като за предпочитане е той да бъде избран от списъка, предложен

от Националните федерации заради професионалните си качества и опит, и одобрен от CIAM. Съдиите трябва да могат да общуват добре на поне един общ език. На Световни и Континентални първенства и други закрити международни състезания, съдиите трябва да бъдат от различни националности. На открити международни състезания съдиите трябва да бъдат от поне две националности, като двама от тях трябва да бъдат одобрени от CIAM.

- b) На всеки отбор са назначават трима хронометристи с електронни хронометри, които трябва да могат да отчитат до поне 1/100 от секундата и да имат време на отчитане не по-малко от 15 мин. Хронометрите могат да бъдат заменени или допълнени от компютъризирана система за отчитане на времето със същата или по-голяма точност.
- c) Времето, което се зачита е средното време от данните на тримата хронометристи, закръглено нагоре с точност до 1/10 от секундата. Разликата между средното от трите показания и другите две крайни показания не трябва да превишава 0.18 сек. Показание на хронометъра, което превишава този толеранс, не се включва в определянето на осредненото време, което се регистрира. В случай, че и двете крайни показания превишават толеранса, на отбора са дава право да избере дали да повтори полета или да приеме за официално времето, отчетено от хронометъра със средно показание. Веднъж направил своя избор дали да повтори опита или да приеме средното показание, отборът не може да промени решението си.

4.3.13 Задължения на F2C Съдийската колегия

- a) Задължение на F2C Съдийската колегия е да наблюдава поведението на всеки отбор по време на гонката. Отборите се информират за всяко нарушение чрез комбинация от визуални гласови предупреждения.
 - b) Предупрежденията и дисквалифициранията се обявяват чрез високоговорител и три светлини в различен цвят.
 - Зелена светлина – Първо предупреждение (първо нарушение)
 - Жълта светлина – Второ предупреждение (подновяване на първото нарушение или ново нарушение)
 - Червена светлина – Трето предупреждение (подновяване на предишните нарушения или ново нарушение)
- Само за финала (200 обиколки), отборът се дисквалифицира за четири нарушения – нови или повторения на първото, като съдиите

устно оповестяват „Цвят – четвърто нарушение.

Дисквалифициран. Незабавно приземете модела си”.

В допълнение се осигурява втори комплект светлини, по една оцветена в цвета на всеки отбор. При обявяването на четвъртото нарушение във финалната гонка, съответната светлина за дисквалифицирания отбор светва.

- c) Във финала към състезателното време на отбор, получил трето предупреждение за нарушение, се добавят 5 сек. наказателно време.
- d) Отбор, който стартира двигателя/ите си по време на обратното преброяване преди стартовия сигнал получава 5 сек. наказателно време.

Забележка: Ръководството за F2C съдии за отборна надпревара е разписано в Приложение 4C (Annex 4C).

ПРИЛОЖЕНИЕ 4С
КЛАС F2С – ОТБОРНО НАДБЯГВАНЕ –
РЪКОВОДСТВО ЗА СЪДИЙСКАТА КОЛЕГИЯ

Целта на това Ръководство за Съдийската колегия е да подпомогне както Съдийската колегия, така и състезателите, за провеждането на честно и удовлетворяващо (приятно) състезание. Ръководството е показател за общите правила за клас F2С, така, както те са записани в Спортния Регламент. Проблеми с правилата или Ръководството, както и предложения за подобрения се приемат радушно от Подкомитет F2 и ще бъдат обсъдени на пленарната среща на CIAM през м. март.

4.С.1. Съдийска колегия - отборна надпревара

Съдиите трябва да могат да общуват добре на поне един общ език. Препоръчително е общият език да бъде този, на който се подават предупрежденията, тъй като това би намалило забавянията и възможните грешки.

4.С.1.1 Задължение на Съдийската колегия е да осигури честно състезание между отборите и да наказва нечестните действия, които биха довели до предимство за един отбор или биха поставили друг в неизгодна позиция.

4.С.1.2 Задълженията на съдиите по отношение на издаването на предупреждения, дисквалифицирания и повторения на полети започват след стартовия сигнал. Въпреки това, с оглед гладкото протичане на състезанието, те трябва да подпомагат Circle Marshal (Съдията в кръга) като се уверяват, че всички други аспекти на състезанието съответстват на регламента. Примери за това са:

- а) Дали всички механици са с каски.
- б) Дали времето за подгряване (90 сек.) и времето за обратното броене (30 сек.) се спазват.
- в) Дали състезателите използват кръга за непозволені действия.

Нарушенията трябва да бъдат отнесени до знанието на Circle Marshal (Съдията в кръга), за да може той да ги отстрани.

4.С.1.3 Съдиите трябва да си разпределят отговорностите по подаване на предупреждения, използване на микрофона и водене на записки преди началото на състезанието. Те трябва упражнявайки се да се

сработят, като за целта трябва да наблюдават официални тренировъчни полети и видеозаписи от проведени наскоро първенства. Препоръчително е на вишката на съдиите да бъде монтирана **система за видео заснемане, за да бъдат наблюдавани пилотите и пилотския кръг**. Тя не трябва да бъде използвана от съдиите преди вземането на решения, нито отборите ще могат да се възползват от нея преди края на съответния етап, но би била полезна за:

- a) Преглеждане от Съдийската колегия в случаите, в които се налага разбор на дадено нейно решение.
- b) На по-късен етап - дискусии на Съдийската колегия с цел да се постигне по-добра координация в комисията.
- c) Преглеждане от съдиите (журито) на FAI в случаите на възражения.
- d) Преглеждане от отборите в присъствието на Съдийската колегия с цел да се постигне по-добро цялостно разбиране.
- e) И накрая – за да може записите да се използват за обучение на Съдийски колегии в подготовката им за следващи първенства.

4.C.1.4. Препоръчително е Съдийската колегия да прилага следните процедури по време на гонките:

- a) Преди старта всеки съдия избира един отбор, който той ще наблюдава по време на спиранията за обслужване (за предпочитане е този отбор да не е от същата националност, от която е съответния съдия). Специфичните отговорности на съдията по отношение на този отбор са да следи за: - стартиране преди подаване на стартовия сигнал, приземяване на модела извън кръга, крак на пилота извън кръга, дръжка за управление на значително разстояние над земята и т.н. Решенията на съдията за нарушенията на отбора, който той наблюдава, не подлежат на обсъждане от другите съдии и трябва да бъдат приети, а съответните наказания трябва да бъдат присъдени.
- b) През останалата част от времето на гонката всичките трима съдии трябва да наблюдават всичките трима пилоти. Препоръчва се съдиите да коментират помежду си гонката, като това ще им позволи да бързо да забележат евентуални нарушения.
- c) Предупрежденията/дисквалифициранията трябва да бъдат правени при устното съгласие на двама съдии. Няма време за обсъждания или превод, защото отсъжданията трябва да бъдат бързи.
- d) Съдийската колегия трябва незабавно да дава ясни отсъждания по отношение на отборите, които не спазват правилата или по

отношение на тези отбори, на които е било попречено. Тя не трябва да делегира правата за такова отсъждане на съдиите (журито) на FAI, тъй като е възможно те да не са видели (наблюдвали) конкретния инцидент (нарушение).

- 4.C.1.5. Основен момент на регламента е правото на отбор, който смята, че е бил оцетен, да направи възражение. Съдийската колегия трябва да насърчава отборите да се възползват от това улеснение, когато се налага.
- 4.C.1.6. Еднакво важно е съдиите да наблюдават позициите на моделите в полет в случай на сблъсък.
- 4.C.1.7. Предупрежденията трябва да са предават на отборите бързо, тъй като те влизат в сила при обиколката или гонката, в която са възникнали. Пилотите трябва да знаят, че веднага след като е дадено предупреждение, съдиите ще очакват от тях да реагират и да променят неподходящото си поведение. Некоригирайки стила си на управление/пилотиране, пилотът рискува да получи друго предупреждение за повторение на същото нарушение. Подходящ пример за това, е случай, в който пилотът получава предупреждение за това, че не успява да осъществи изпреварването в рамките на три обиколки, но продължава да се опитва да завърши маневрата по изпреварването – това може да доведе до второ предупреждение.
- 4.C.1.8. Когато това е възможно, предупрежденията трябва да се дават под формата на кратки стандартни фрази. По-често използваните такива са описани в Параграф 4.C.2. Устната комуникация между съдиите трябва да бъде сведена до минимум, за да се избегне разсейването на пилотите. Отборите трябва да бъдат назовавани със стартовия им цвят, а не по име.

4.C.2 ФРАЗИ, ИЗПОЛЗВАНИ ОТ СЪДИИТЕ

- 4.C.2.1. „**ТЕГЛЕНЕ**” (“**WHIPPING**”) е прилагането на физическа сила, за да се увеличи скоростта на модела. Това се случва, когато моделът е зад линията, перпендикулярна на тялото на пилота (4.3.7.g). Вижте също Фиг. 1 и 2 в края на ръководството. Това е функция от позицията на дръжката на пилота (H) към центъра на кръга (или центъра на ротация CR) и модела (M). CR може да бъде определен, както е показано на Фиг. 2, чрез наблюдаване

въртенето на пилотската дръжка и вземане на средната точка на крайното ляво и дясно движение на дръжката.

4.С.2.2. **„БЛОКИРАНЕ” (“BLOCKING”)** е възпрепятстването на друг пилот или чрез позицията на тялото или чрез позицията на ръката, като по този начин другият пилот не може да поддържа правилното положение за управление, в резултат на което моделът му се забавя. Вижте Фиг. 1. Блокирането се причинява от позицията и отношението на тялото на блокиращия пилот. Когато тялото се намира между линии 3 и 4, може да се причини блокиране. Въртенето на раменете може да причини повече (Фиг. 1а) или по-малко (Фиг. 1с) блокиращо действие. Предупрежденията трябва да се дават веднага след като на изпреварващия пилот е било попречено. Забавяния на предупрежденията биха могли да доведат до по-сериозни и потенциално опасни ситуации. Пилоти, блокирани от по-бавен опонент, често се опитват да възстановят позицията си чрез кръстосване / пресичане на кордите. Когато блокиращият пилот получи предупреждение за това, но остане на същата позиция, тогава, за кратък период от време, изпреварваният пилот не трябва да бъде наказван за кръстосване / пресичане на кордите за да може да се справи с препречването (препятствието). Прекомерното блокиране, с което директно се цели да се предотврати изпреварването, е нарушение, подлежащо на дисквалифициране съгласно 4.3.9.2 f).

4.С.2.3. **„ВЪРТЕНЕ” (“PIVOTING”)** е задържането на дръжката в центъра на кръга, при което тялото на пилота остава зад центъра.

4.С.2.4. **„ЗАЕМАНЕ НА ЦЕНТЪРА” (“TAKING THE CENTRE”)** е физическото „задържане” на тялото на пилота в центъра и принуждаването на останалите пилоти да се въртят около него. Това положение може да възникне, когато след приключване на маневрата по изпреварване, пилотът не възстанови нормалния си ход напред.

4.С.2.5. **„СКЪСЯВАНЕ НА КОРДИТЕ” (“LINE SHORTENING”)** възниква при едно от следните две положения:

- а) Центърът на въртене е пред дръжката на пилота или
- б) Дръжката се издърпва назад от правилното си положение пред тялото.

4.С.2.6. **„НЕПРАВИЛНО (НЕПОЗВОЛЕНО) ПОЛОЖЕНИЕ НА ДРЪЖКАТА” (“ILLEGAL HANDLE POSITION”)** възниква, когато пилотът не

управлява модела в съответствие с изискванията на 4.3.7.f и г. Често тази ситуация предшества ситуацията блокиране.

4.С.2.7. **„НАМЕСА НА ПИЛОТА” (“PILOT INTERFERENCE”)** – определя се като:

- Задържане или
- Издърпване на друг пилот, така че нормалните му действия се затрудняват или
- Възпрепятстване на друг пилот от нормалното му движение в кръг чрез повдигане на ръката/лакътя му в опит да се заеме „свободно място”.
- Предупреждения не трябва да се дават, когато пилот само докосне друг пилот, за да помогне за ориентирането му.

4.С.2.8. **„ПИЛОТИТЕ ДА СЕ ПРИДВИЖАТ КЪМ ЦЕНТЪРА” (“PILOTS GO TO THE CENTRE”)** се налага, тъй като ротационния център на пилотите може да ги измести към границата на 3.0 м кръг и евентуално да причини недостиг на място за пилоти, приземяващи или издигащи моделите си. На пилотите, които не се съобразят с тази инструкция не се дава предупреждение. Въпреки това обаче, на пилотите могат да бъдат присъдени наказания за други нарушения, които могат да възникнат в резултат от неспазването на инструкцията на Съдийската колегия.

4.С.2.9. **„ПРЕКРАТЕТЕ ГОНКАТА – ОПАСНОСТ” (“STOP RACING - SAFETY”)** - когато това предупреждение бъде дадено от съдиите, всички отбори трябва незабавно да прекратят гонката и тя се обявява за невалидна (след прилагането на съответните наказания). Това предупреждение се издава, само когато, според Съдийската колегия, има непосредствен и значителен риск за безопасността на отборите. Очаква се съдиите (журито) на FAI да подкрепят подобно действие.

4.С.2.10. **„СЕРИОЗНО НАРУШЕНИЕ – ДИСКВАЛИФИЦИРАНЕ” (“SERIOUS BREACH - DISQUALIFIED”)** - използва се от съдиите, когато отборът е виновен за (направил) множество едновременни нарушения, които изискват незабавни действия, за да бъде предотвратена евентуална по-сериозна ситуация. Вижте Параграф 4.С.3.2. по-долу за допълнителни разяснения.

4.С.3 СТИЛ НА УПРАВЛЕНИЕ НА ПИЛОТА

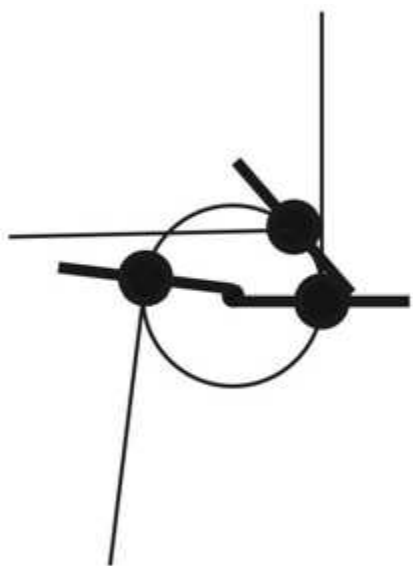
- 4.С.3.1. Съдиите трябва да следят за правилното позициониране на всеки пилот в кръга. Позиционирането на пилота може да се определи чрез:
- а) Положението на лявото рамо на пилота. Когато върви напред и в кръг, лявото му рамо трябва да бъде близо до централната точка на въртене.
 - б) Разстоянието между пилотите. Когато някой пилот се опитва да изпреварва, между него и пилота, който ще бъде изпреварван, не трябва да има разстояние. Ако има разстояние между двамата, това означава, че изпреварващият пилот е зад центъра и се опитва да скъси радиуса на модела си.
 - в) Положението на десния крак на пилота. Когато върви напред и в кръг, десният крак на пилота трябва да бъде в линията (направлението) на модела му. Ако десният крак на пилота е извън кръга на въртене и зад линията на модела, това означава, че пилотът е зад центъра.
- 4.С.3.2. Съдиите трябва да се опитват да изясняват причината за лошото позициониране на пилота. Тя може да се определи чрез отдалечаване (разделяне) на пилотите.

Когато по-бърз пилот предприеме изпреварване и между него и пилота отпред няма пространство, а дръжката на изпреварващия пилот не може да бъде изнесена повече напред (Фиг. 4.3.2.1) и в резултат на това изостава спрямо модела му, тогава е ясно, че пилотът отпред го блокира. Това може да се става по вина на пилота отпред:

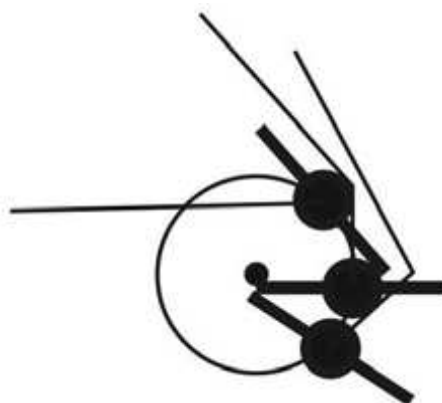
- Ако лявата му ръка е разположена между него и изпреварващия пилот.
- Ако лявото му рамо е разположено между него и изпреварващия пилот.
- Ако той се намира зад центъра в резултат от неправилното положение на десния му крак.

Когато възникне блокиране и третият пилот е също по-бърз, ситуацията на блокирането се усложнява още повече. (Фиг. 4.3.2.2). Ако между пилотите няма разстояние това е по вина на първия пилот, който трябва да бъде предупреден затова, че е неправилно позициониран зад центъра или затова, че блокира останалите пилоти.

Първият пилот трябва да бъде предупреден незабавно след като дръжката на изпреварващия пилот изостане зад положението на модела и между пилотите не остане разстояние. Ако ситуацията не се промени, първият пилот трябва да продължи да получава предупреждения докато не промени стила си на управление или не бъде дисквалифициран. Ако в тази ситуация, изпреварването все пак се случи, това би довело до нова, по-опасна ситуация.



Фиг. 4.3.2.1



Фиг. 4.3.2.2

4.С.4. ДЕЙСТВИЯ НА СЪСТЕЗАТЕЛИТЕ ПО ВРЕМЕ НА ГОНКАТА

4.С.4.1. Пилотът трябва да държи ръката, с която управлява, в централната линия на тялото си, като тя трябва да бъде в близост до гърдния му кош му (прибл. на 10 см). Позицията на дръжката е ограничена между средата на гърдния кош на пилота и върха на челото му (съгласно 4.3.7.f). Отместването на дръжката от тялото (в посока напред) е позволено, но то трябва да става само в централната линия на тялото на пилота с оглед по-добрия му контрол над модела по време на изпреварване в рамките на 3 обиколки. По време на изпреварването пилотът може да отмести главата си от централната линия, за да има по-добра видимост към модела си. По време на излитане и приземяване 4.3.7.f не се прилага (в рамките на 2 обиколки), но това не дава право на пилота да тегли.

4.С.4.2. Правило 4.3.9 Предупреждения и Дисквалифицирания

Важно е да се помни, че предупрежденията се дават, защото действието(ята), което/ито се санкционира/т всъщност създава/т опасност за другите състезатели или техните модели. Като цяло това означава, че ако състезателят лети сам и се държи така, както е описано по-долу, той няма да получи предупреждение: опасност за другите състезатели може да се появи, само когато те се състезават. Съдиите обаче не трябва да чакат да се случи инцидент или сблъсък, за да дават предупреждения, тъй като това би било нечестно спрямо състезателите, на които е било попречено или чиито модели са били повредени. Отговорността на съдиите да дават предупреждения в тези случаи трябва да бъде разглеждана като един механизъм за поддържане на задоволителен стандарт, така че да не се стига до опасни ситуации.

Правило 4.3.9 гласи (постановява), че в случай на сериозно нарушаване на правилата, F2C Съдийската колегия има право да дисквалифицира даден отбор от гонката/ състезанието. Това става в резултат на:

- Опасни действия.
- Неспортсменски действия.

Има някои действия, които, въпреки че не са изрично упоменати, могат да бъдат сметени за опасни или неспортсменски действия. Примери за такива са:

- а) Пилотът вдига модела си прекалено високо веднага след излитане.
- б) Пилотът се изправя или вдига ръка над главата си веднага след излитане и преди напълно да се е присъединил към останалите пилоти в центъра.
- в) Пилотът не се присъединява незабавно към останалите пилоти в центъра.
- д) Когато приближава приземяване, пилотът не снишава главата си и не се навежда.
- е) След като двигателят е спрял, пилотът не сваля веднага модела си под 2 м.
- ф) По време на приземяване пилотът води модела си по земята за повече от един сектор и не се опитва да избягва (да прескача) кордите на други модели, които зареждат или стартират.
- г) Пилотът управлява/пилотира модела си по опасен радиус, когато преминава над друг механик (дръжката му за управление трябва да остане в триметровия централен кръг до последния сектор).

- h) Механикът освобождава/пуска модела си с физическо усилие.
- i) Механикът държи модела си или кордите му значително над земята по време на действията по ремонт, настройка, смяна на сектор, улавяне, зареждане или повторно запускане. Как би могъл механикът да смени сектор без да вдигне модела и кордите му от земята?
- j) Механикът освобождава/пуска модела си без да се е уверил, че над площадката му за обслужване не прелита друг модел (особено приземяващ се такъв), като по този начин принуждава другия модел да подмине механика си, за да избегне сблъсък (повторен опит/преиграване за другия отбор). Забележка: Ако се случи сблъсък, отборът освобождаващ/пускащ модела си се дисквалифицира.
- k) В ситуация, в която се случват множество нарушения едновременно и съдиите нямат достатъчно време да дават отделни предупреждения, отборът се дисквалифицира.
- l) В допълнение, има нарушения, конкретно описани в точки 4.3.9.i до 4.3.9.x.

В случаите на k) е важно отделните нарушения, извършени от отбора да му бъдат съобщени в края на гонката/състезанието.

- 4.С.4.3. Когато пилотът е бил дисквалифициран, той трябва да приземи модела си незабавно (в рамките на 10 обиколки). Ако той не се опита да го приземи и продължава да пречи на другите пилоти да се състезават, Съдийската колегия информира Директора на Първенството с препоръката отборът да бъде дисквалифициран от цялото състезание. Отборите, дисквалифицирани при някоя гонка, имат право на обжалване пред съдиите (журито) на FAI. Ако възраженията се приемат, на отбора се дава право на повторен опит/преиграване. Първоначалното състезателно време на отбора няма да бъде зачетено; така че в продължаването на полета след дисквалифициране няма никакъв смисъл.
- 4.С.4.4. Правило 4.3.7.n гласи, че по време на стартирането и спиранията за презареждане, пилотът трябва да държи дръжката и кордите си толкова близо да земята, колкото F2C съдиите са определили. Съдиите обикновено тълкуват това правило като „под височината на коляното”, при което пилотите са напълно приведени и са докоснали земята с едната си ръка. Това обезпечават изпълнението на следните две изисквания:
- a) Кордите да са достатъчно високо над земята, за да се избегне закачането им в някакви препятствия по земята.

- b) Кордите да се достатъчно ниско над земята, за да се избегне закачането им в друг модел, който се приземява нормално, и за да се подсигури нормалното прелитане на приземяващият се модел над кордите.

Отборите трябва да не забравят отговорността си да не възпрепятстват другите състезатели да управляват, приземяват и обслужват моделите си нормално.

Нормалното приземяване се определя като такова, когато моделът има достатъчна скорост, за да се преодолеят предишните сектори на височина 0.5 м, при което никоя част от модела не прелита над площадката за обслужване, тъй като това би попречило на механика да извършва нормалните си обслужващи дейности. Вижте Фиг. 5. Има допустими случаи, при които излитащия/приземяващия се модел не може да поддържа разстоянието от 0.5 м, затова би било разумно, в такива случаи, статичния пилот да постави дръжката и кордите си в директен контакт с земята (директно на земята), за да избегне нарушение за попречването.

- 4.C.4.5. Правило 4.3.7.о гласи, че гонката не е приключила докато не са изминали 10 мин. (15 мин. за финалната гонка) или докато всички състезатели не са я завършили. Затова е възможно отборите да бъдат наказвани след като са приключили индивидуалното си участие в дадена гонката, в случай, че има други отбори, които все още не са я завършили. Съдиите трябва да наложат съответното наказание – предупреждение или дисквалифициране, както е посочено в Параграф 4.3.9. Ако с това отборът направи последното си нарушение, подлежащо на предупреждение, тогава той бива автоматично дисквалифициран.

Забележка: Ако съдиите сметнат, че недоброто управление (пилотиране) на модела след завършването на дадена гонка, довело до повреждане оборудването на друг отбор е било умишлено, те могат да препоръчат на Директора на Първенството да дисквалифицира виновния отбор за цялото състезание за крайно неспортсменско държание (поведение).

4.С.5. СТАНДАРТИ НА ОТСЪЖДАНЕ

4.С.5.1. Едно състезание се състои от 3 отделни етапа: квалификационни турове (гонки), полуфинали и финал.

Всеки етап поставя отделни проблеми за съдиите и участниците, характерни само за този конкретен етап.

Съдийската колегия трябва да спазва официалната практика и да провежда брифинги за всички състезатели преди началото на първата гонка и преди финала.

Първите няколко квалификационни гонки имат значителен ефект върху стандарта (на отсъждане) за останалата част от състезанието. Важно е, както състезателите, така и съдиите да са наясно с този факт. Съдиите трябва да поддържат еднакъв стандарт през всички квалификационни гонки. Добре би било, ако състезателите в първите гонки са наясно с този факт. Съдийските решения се взимат в отговор на действията, случващи се в летателния кръг (кръга за полети). Много важно е в съдийската колегия да бъде постигнато единомислие преди първата гонка.

Полуфиналите се провеждат между топ състезателите, които са с много малки разлики в скоростите и възможностите си. Съдиите трябва да се опитват да поддържат подобни стандарти на отсъждане като тези в квалификационните гонки. Все пак, възможно е това да не е винаги приложимо, тъй като при отбори с подобни скоростни показатели, при които изпреварването е по-трудно, напрежението е по-високо, а ситуацията на блокиране са по-чести, акцентът се измества. Отново основна отговорност на Съдийската колегия е да поддържа еднакъв стандарт по време на всички полуфинални гонки.

Финалът е уникална гонка между трите най-добри отбора в състезанието. Разстоянието е двойно, а на отборите се разрешават само по три предупреждения преди дисквалифициране. Финалът не може да бъде съдийстван по абсолютно същия начин като квалификациите. Съдиите трябва да присъждат (дават) предупреждения, когато безопасността е изложена на риск, когато отборите печелят предимство чрез нечестни действия или когато възпрепятстват други отбори. Съдийската колегия трябва обаче да бъде по-снизходителна към чисто технически нарушения, които нямат директен ефект върху резултата на финала. Когато отборите

вече са получили 3 предупреждения и са виновни за четвърто нарушение, което подлежи на санкциониране, на съдиите се препоръчва да позволят гонката да продължи и да се реши от хронометъра. Препоръчително е резултатите да се определят от състезателите, а не от „властна” Съдийска колегия.

4.С.5.2. Всички отбори трябва да са наясно, че в хода на състезанието в предупрежденията/отсъжданията ще има различия, както и че съдиите ще пропуснат/няма да забележат някои грешки. Трябва да се има предвид, че Съдийската колегия работи на фиксирано (неподвижно) място. Тя не трябва да издава предупреждения за технически нарушения, при които, заради местоположението си (позицията си), тя не би могла да третира всички отбори еднакво, освен ако няма значителен риск за безопасността или грубо неспазване на правилата.

4.С.5.3. Правилата гласят, че моделът не трябва да лети с изключен двигател повече от две обиколки. Когато това се случи към края на гонката, е важно съдийската колегия да бъде ясно сигнализирана от хронометристите на 98-мата и 198-мата обиколки във всички гонки, при които съдиите не могат директно да наблюдават (следят) устройствата за броене на обиколките.

4.С.6. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

4.С.6.1. Жребият за определяне на стартовия ред трябва да бъде проведен от F2C Директора на Първенството в присъствието на съдийската колегия възможно най-рано, така че състезателите да имат възможно най-дълго време за подготовка.

За полуфиналите и двата жребия се теглят по едно и също време, като се използва матрицата от 4.С.6.2.

4.С.6.2. Полуфинален жребий. Ако от една държава се класират 3 отбора, то те се разполагат диагонално в матрицата (А); други държави с по няколко отбора се разполагат на случаен принцип по оста Х (В).

А В F Първият полуфинал се избира хоризонтално.
В А D Вторият полуфинал се избира вертикално.
С Е А Във всеки от двата полуфинала се тегли жребий, за да се определи избора на сектор / да се разпределят секторите (площадките за обслужване).

- 4.С.6.3. Всички квалификационни гонки с по два отбора (например в случай, че някой отбор се откаже) се оставят за края на етапа, за да може евентуално тези гонки да бъдат допълнени с отбори, на които е било дадено право на повторен опит/преиграване. Под наблюдението на Съдийската колегия се прави нов жребий за разпределяне площадките за обслужване, ако това е необходимо.
- 4.С.6.4. В случай на повторен опит/преиграване се прави нов жребий за разпределяне площадките за обслужване (освен ако преиграването не е между същите 3 отбора).

4.С.6.5. Правило 4.3.6.с) гласи, че съдиите трябва да призват отбори доброволци за запълването на квалификационна гонка, когато е останал само един отбор с право на повторен опит/преиграване. Състезатели, имащи интерес от класиране на полуфинал или с добри шансове за отборно класиране, не трябва да се приемат за доброволци, когато това е възможно. На Световни или Континентални първенства отборите доброволци трябва да бъдат от различни националности един от друг и от отбора, на който е дадено право на повторен опит/преиграване.

Правило 4.3.10.с) гласи, че отборите доброволци нямат право на опит. Това означава, че:

- Отборът доброволец няма право да претендира за опит съгласно правила 4.3.8.а) и 4.3.8.с).
- Когато отборът доброволец не е отговорен за прекратяването на гонка, той е в правото си да участва в повторен опит/преиграване на тази гонка.

4.С.6.6. Съдийската колегия трябва да прояви интерес към техническия контрол на състезателния модел като част от цялостния ѝ ангажимент за гарантирането на честни и еднакви стандарти на оценяване за всички състезатели.

4.С.6.7. Правило 4.3.4.т) гласи, че „резервоарът трябва да бъде достъпен и да може да бъде измерен точно”. Тъй като тези устройства стават все по-сложни и уникални, Съдийската колегия подкрепя следните твърдения:

а) Задължение на състезателя е да осигури оборудване и инструменти, чрез които да се осъществи свързването на измерващото оборудване с горивната система на модела на състезателя.

- b) Организаторите са задължени да направят само два опита за измерване обема (капацитета) на системата в официално предвиденото време за технически контрол по време на регистрация.
- c) Ако системата не може да бъде проверена в рамките на тези два опита, то на състезателя се позволява да се върне след края на официалната регистрация, за да довърши проверката на системата в рамките на още два опита.

4.C.6.8. Правило 4.3.9.k) гласи, че „Отборът се дисквалифицира от гонка, ако механикът или пристъпи в летателния кръг (кръга за полети), независимо с кой крак, или се протегне на повече от 0.5 м в летателния кръг (кръга за полети)”. Това правило е въведено, за да се обезпечи оставането на механиците на безопасно разстояние при улавянето на моделите им. Улавянето на модела в този контекст трябва да се разглежда като връщане на модела от зона извън площадката за обслужване. Дисквалифицирането не трябва да се прилага за механици, които са пристъпили леко в летателния кръг (кръга за полети) или са се протегнали да уловят модела в него на разстояние малко по-голямо от посочената граница от 0.5 м. Обосновката на това тълкование е, че по време на нормалната дейност по обслужването механиците балансират на два крака и гледат в посоката на другите приближаващи модели. Затова за тях би било лесно да се отместят от пътя на приближаващия модел. (Вижте също 4.C.4.2.g), което задължава приземяващия/излитащия пилот да не управлява/пилотира модела си по очевидно опасен радиус.)

Когато механик улавя модела си от коя да е зона извън площадката за обслужване, той би бил под напрежение да го направи бързо и би могъл да остане с гръб към друг модел. При тези обстоятелства той би бил изложен на риск и наказанието дисквалифициране трябва да бъде приложено.

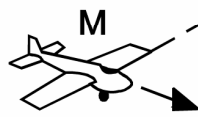
Забележете също, че наказанието трябва да бъде приложено, когато механикът не съблюдава нормалната практика на поведение на площадката за обслужване, например пристъпва прекалено навътре в летателния кръг (кръга за полети) или се пресяга толкова много, че Съдийската колегия решава, че той е изложил безопасността на съществен риск.

Диаграмите са поместени на следващата страница.

Фигура 1

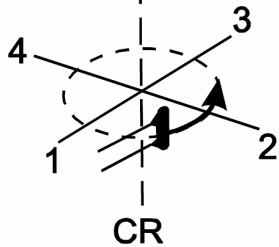
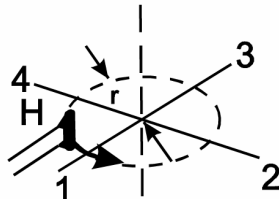
Фигура 1а

Нормално положение на дръжката.
Пилотът леко задържа назад собствената си дръжката, но не блокира опонентите си. Радиусът r трябва да бъде възможно най-малък.



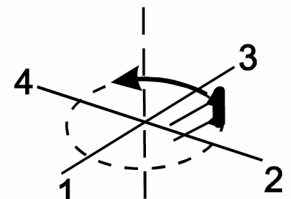
Фигура 1b

Класическо положение за теглене.
Ако пилотът върви напред, ситуация на блокиране не се създава.



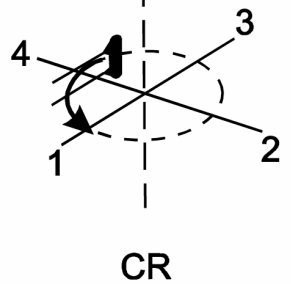
Фигура 1с

Теглене и скъсяване на радиуса на летене. Може да се създаде сериозна ситуация на блокиране на опонентите. Тази позиция много често се комбинира с вървене назад (напр. вървене назад след изпреварване).



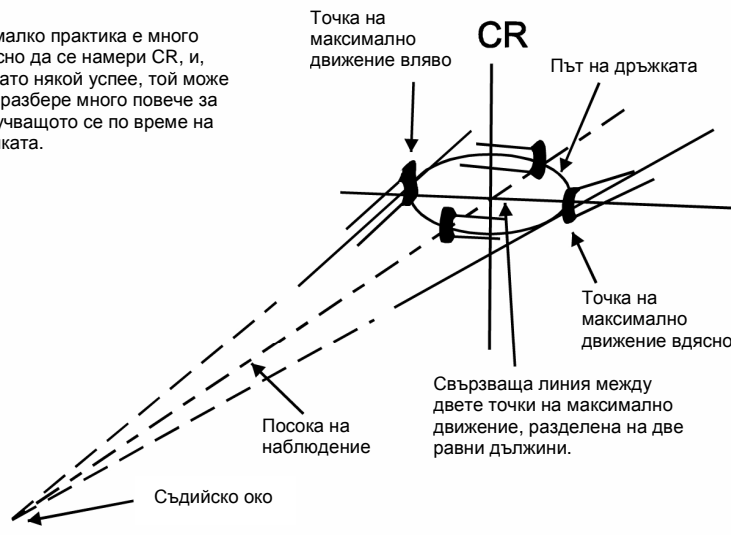
Фигура 1d

Ход напред, но в грешния сектор, в резултат на което, опонентите се блокират и радиусът на летене се скъсява.

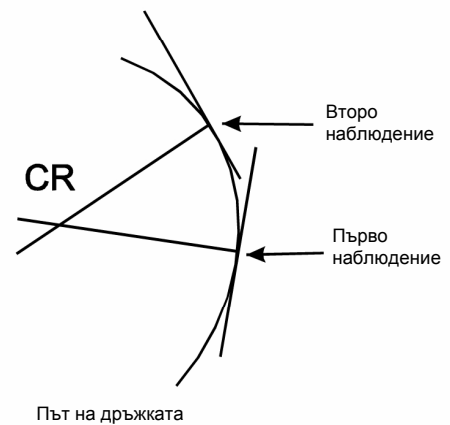


Фигура 2

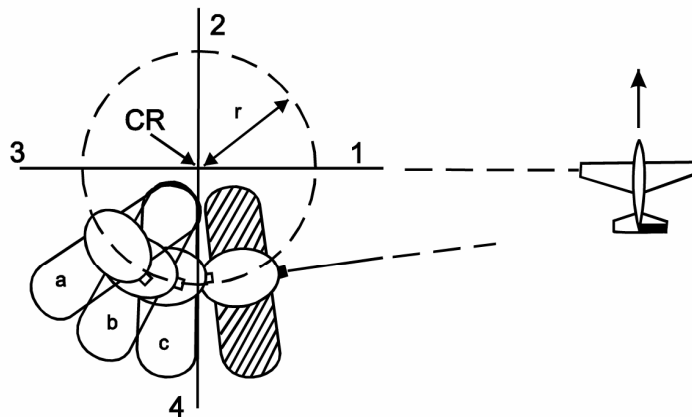
С малко практика е много лесно да се намери CR, и, когато някой успее, той може да разбере много повече за случващото се по време на гонката.



Фигура 3



Фигура 4



Фигура 5

