

Федерация Авиамodelьного Спорта России

ПРАВИЛА

**проведения соревнований по кордовым моделям
в классе F2C**

МОСКВА – март 2015

Содержание:

стр:

1. Переводы текстов международных правил ФАИ 2009 (CIAM INTERNAL REGULATION – 2009)	
– перевод текста части 4 технических правил спортивного кодекса по классу F2C (PART FOUR – TECHNICAL REGULATIONS FOR CONTROL LINE CONTESTS)	3 – 16
– перевод текста руководства для Жюри F2C (ANNEX 4C TECHNICAL RULES FOR F2C JURY GUIDE)	17 – 28
– рисунки	29
– Дополнение II. Разметка кордодрома F2C	30
2. Дополнение для соревнований ФАС РФ	31

**Перевод выполнен
Щибриком Ю. П.
Юговым В.А.
Железняком В.П.
Третьяченко В.
Технический редактор Югова И.В.**

PART FOUR – TECHNICAL REGULATIONS FOR CONTROL LINE CONTESTS

ЧАСТЬ 4 – ТЕХНИЧЕСКИЕ ПРАВИЛА ДЛЯ СОРЕВНОВАНИЙ ПО КОРДОВЫМ МОДЕЛЯМ

4.3. Класс F2C – ГОНОЧНЫЕ МОДЕЛИ

4.3.1. Определение командных гонок

а) командные гонки – это соревнования, где после квалификационных гонок следуют полуфинальные и финальные гонки, в которых одновременно участвуют три специальные модели, летая по одному и тому же кругу, каждая из них управляется своим экипажем, состоящим из одного пилота и одного механика. В исключительных случаях в гонках могут участвовать менее чем три экипажа.

б) ни один из членов экипажа не может быть членом другого экипажа.

с) гонки проводятся на заранее установленное количество кругов в соответствии с расстоянием, которое должно быть пройдено, с не менее чем одной посадкой для дозаправки топливом. Регистрируется время, показанное каждой моделью при прохождении этого расстояния после подачи стартового сигнала. После процедуры, описанной в п. 4.3.10, производится распределение мест, занятых экипажами.

д) соревнования состоят из туров квалификационных и полуфинальных гонок.

е) квалификационные и полуфинальные гонки проводятся на дистанции 100 кругов, что соответствует 10 км. Финал проводится на дистанции 200 кругов, что соответствует 20 км.

ф) во время гонок пилоты остаются в центре круга. Их единственной функцией является управление моделью. Механики находятся вне полетного круга, в соответствии с п. 4.3.2. В их функции входит запуск и регулировка двигателя, когда модель находится на земле, и обычные другие действия, обеспечивающие участие модели в гонках. Двигатель должен запускаться от руки.

г) во время соревнований механики должны носить шлем безопасности с застегнутым ремешком под подбородком, достаточно прочный, чтобы выдержать удар модели, участвующей в командных гонках.

4.3.2. Место проведения командных гонок

Место проведения командных гонок должно представлять собой четыре концентрических круга, размеченных на земле:

а) круг, используемый механиками, имеет радиус 19,6 м. Этот круг называется полетным кругом и разделен на шесть равных секторов по 60° каждый. В каждом секторе на внешней стороне полетного круга должна быть размечена площадка длиной 1 м для старта и заправки. Это место называется площадкой обслуживания;

б) круг радиусом 19,1 м обозначается пунктирной линией, означает границу, за которой механику не разрешается брать модель. Он называется кругом безопасности;

в) круг, используемый пилотами, имеет радиус 3 м. Он называется центральным кругом. Центр этого круга маркируется белой меткой диаметром 0,3 м;

г) круг радиусом 2 м называется внутренним кругом и обозначается пунктирной линией контрастного цвета.

4.3.3. Определение гоночной модели

Гоночной моделью называется модель самолета, тяга которой обеспечивается поршневым двигателем(ями), а подъемная сила образуется за счет воздействия аэродинамических сил на несущие поверхности, которые остаются неподвижными во время полета (за исключением поверхностей управления). Модель должна быть полукопийного типа и по основным очертаниям напоминать полноразмерный летательный аппарат.

4.3.4. Характеристики гоночных моделей

а) Максимальный рабочий объем двигателя (лей)..... $2,5 \text{ см}^3$

б) Двигатель должен быть без наддува с карбюраторным всасыванием через единственную, круглую футорку максимальный диаметр которой 3 мм.

Допускается использование одного, круглого дополнительного топливного питателя с максимальным диаметром 0.4 мм между воздухозаборником двигателя и индукционным портом (золотниковым клапаном двигателя) чтобы разрешить использование двигателей и топливных систем конструкции до 01.01.2015.

Футорка может быть проверена простым инструментом в виде калибра, выполненного по следующему эскизу:



с) Любая смежная камера между воздухозаборником двигателя и индукционным портом (золотниковым клапаном двигателя) должна быть объемом не более 1.25 см^3 . Утечки между футоркой и картером двигателя не допускаются.

d) Не разрешается никакой воздушной индукции за исключением подпоршневой индукции с максимальной высотой 0.6 мм в выхлопном окне цилиндра.

e) Определен 4-х летний период экспериментов для достижения полного соответствия с ABR 4C 1.2 . Смотри дополнение Annex 4L.

f) Максимальная площадь проекции выхлопного окна цилиндра или картера должна быть 60 мм^2 . Если используется глушитель, измеряется площадь выхлопного отверстия глушителя. Если используются двигатели с боковым или передним выхлопом, поверхность поршня не должна быть видна с внешней стороны модели.

g) Минимальная площадь проекции несущих поверхностей 12 дм^2

h) Полный максимальный вес 500 г

i) Минимальные размеры сечения фюзеляжа по верхней точке кабины:

– высота 100 мм ;

– ширина 50 мм ;

– площадь поперечного сечения 39 см^2 ;

– (зализы крыльев поперечного сечения фюзеляжа не включаются в площадь). Если выхлопная система частично углублена в фюзеляж, то площадь поперечного сечения измеряется как воображаемый контур сечения без выреза под выхлопную систему.

j) Модель должна иметь кабину с прозрачным или нарисованным лобовым стеклом.

k) Минимальный диаметр колес(a) 25 мм

Использование металлических колес запрещено.

l) Максимальный допустимый объем топлива7 см³

Разрешается только один бак. В топливном баке должно быть топливо и смазочное масло.

m) Модель должна летать против часовой стрелки.

n) Двигатель должен быть полностью закапотирован, включая головку цилиндра и корпус карбюратора (за исключением всасывающего патрубка). Допускаются наружные обтекатели или внешние дополнения к двигателю при условии, что они вписываются в естественную форму фюзеляжа и не искажают полукопийную внешность модели. Выступать за контуры фюзеляжа могут только части, необходимые для манипулирования во время запуска двигателя, органы регулирования смеси, свечей, упреждения зажигания, сжатия, игольчатых клапанов, заливная горловина топливного бака. Если используется глушитель, он может быть установлен снаружи фюзеляжа.

o) Допускается наличие вырезов в корпусе для входа и выхода воздуха выхлопа и т.п., обеспечивающих нормальную работу двигателя.

p) Шасси должно обеспечивать нормальный взлет и посадку. Во время полета оно может убираться, но перед посадкой должно быть выпущено.

q) Топливный бак, соединительные трубки и любые заправочные или запорные клапаны должны быть доступны для точного измерения, чтобы можно было определить полный объем системы. Если организаторы считают систему недоступной или не допускающей точного измерения, экипаж дисквалифицируется.

r) Модель должна быть оборудована эффективным устройством остановки двигателя так, чтобы пилот мог остановить работу двигателя прежде, чем кончится топливо.

s) Правило В.3.1 раздела 4В не относится к классу F2С. (В.3.1. участник должен быть изготовителем заявленных моделей.).

t) На всем протяжении гонок модель должна оставаться в состоянии, определяемым параграфом 4.3.4, в противном случае она дисквалифицируется

4.3.5. Органы управления – Техническая проверка

a) Длина кордовых нитей равна 15,92 м. Она измеряется от оси ручки управления до оси винта для одномоторной модели и до оси симметрии многомоторной модели.

в) Система управления. Должны использоваться две кордовые нити управления. Если кордовые нити сделаны из одиночной стальной проволоки, они должны иметь диаметр 0,35 мм минусовым допуском 0,011 мм. Если используются кордовые нити из витого троса, он должен иметь минимум три жилы, и все жилы должны иметь равный диаметр, а скрученная комбинация должна иметь минимальную толщину 0,35мм без допуска на минус. Во всех случаях кордовые нити должны измеряться, подходящим инструментом с измерительными поверхностными диаметрами от 5 мм минимум и максимума 8 мм. Перед каждой гонкой производится испытание приложением к системе управления (кордовые нити – модель) готовой к полёту нагрузки равной 30–ти кратному весу модели, но не более 14 кгс. Ручка управления должна быть сделана так, чтобы расстояние между осью ручки и точек крепления корд не превысило 40 мм.

Не допускается преднамеренное перекручивание и/или соединение двух кордовых нитей вместе между точками их выхода из модели и точкой, расположенной в 300 мм от оси ручки. Разрешается использование гибкого приспособления(й) для группирования нитей, закрепляемого на кончике крыла и выступающего максимум на 2 см.

с) Топливные баки. Емкость топливного бака проверяется с помощью точной системы путем визуальной проверки объема топлива, заливаемого в бак и соединительные трубки. Проверка производится перед соревнованием и может быть проведена после каждой гонки в дополнение к проверке после финала.

d) Если двигатель имеет цилиндр совмещенный или неразборный с головкой, то должна предоставляться оснастка, позволяющая проворачивать вал с шатунно–поршневой группой. Фальшь–цилиндр был бы идеален.

4.3.6. Организация гонок

a) На старт вызываются одновременно три экипажа в порядке, определенном жеребьевкой. Квалификационные гонки между меньшим количеством экипажей переносятся на конец тура, чтобы к ним можно было добавить экипажи, ранее получившие перелет. Если таким образом не набирается в гонке трех экипажей, то надо пригласить желающих совершить полет добровольно.

b) Жеребьевка организуется таким образом, чтобы по возможности только один экипаж из одной команды мог участвовать в квалификационной или полуфинальной гонке.

c), Если нет возможности организовать гонку между тремя экипажами, судейская коллегия приглашает на жеребьевку всех желающих из других команд (для чемпионатов мира и континентов из других стран) принять участие в новой гонке с участием экипажа, получившего перелет. Но при этом экипаж(и) участвующий(е) в гонке в качестве добровольцев, не имеют права результат полета за-

писать в качестве официального. Если желающих не находится, экипажу(ам) разрешается лететь в гонке с меньшим чем три количеством экипажей, чтобы закончить его(их) квалификационный тур

d) Экипажам разрешается запуск двигателей непосредственно перед выходом на корд под наблюдением судей на промере так, чтобы звук моторов не мешал работе старта.

e) Каждая из моделей, которая участвует в гонке, располагается на своей площадке обслуживания см. пункт 4.3.2 а. Модель, экипажа имеющего первый по жеребьевке номер, занимает площадку, выбранную этим экипажем. Остальные экипажи выбирают оставшиеся свободные площадки в порядке жеребьевки. Выбранная площадка обслуживания считается занятой до окончания гонки. Экипаж не может сменить площадку обслуживания после начала прогрева.

Во время финальной гонки выбор площадок производится согласно результатам, показанным в полуфиналах. Экипаж, имеющий лучшее время, выбирает первым, экипаж со следующим результатом выбирает вторым и т.д. В случае равенства лучших результатов учитываются вторые результаты.

f) После входа в круг запрещается запускать двигатель до того, как Circle Marshal подаст первый сигнал, если только разрешение на это не получено от Circle Marshal

g) В случае неподходящей для соревнований погоды: сильный ветер или другие атмосферные явления, могущие привести к неприемлемым спортивным результатам согласно параграфу В.13.1, начальник старта или Жюри F2C могут отложить гонки или даже полностью закончить соревнования.

Примечание ФАС: на соревнованиях РФ функции Circle Marshal выполняет начальник старта

4.3.7. Гонки от старта до финиша

a) Каждый экипаж обслуживает три хронометриста. Они находятся вне полетного круга, у площадки обслуживания модели, которую они контролируют. В их обязанности входит хронометраж и счет кругов, которые проходит модель их экипажа.

b) Первый сигнал, поданный Circle Marshal, разрешает механикам начать прогрев двигателя в течение 90 секунд. Второй сигнал (визуальный или акустический) означает конец времени прогрева и обязывает механиков остановить двигателя.

c) Для окончательной подготовки (заправки баков) дается еще 30 секунд, и начальник старта объявляет последние 5 секунд обратным отсчетом.

d) Стартовый сигнал подается начальником старта визуально (флагом) и звуком (например: стартовый пистолет). В течении трех последних секунд механики должны стоять прямо, около своей модели, пилоты сидеть на корточках на границе центрального круга, а их ручки управления должны находиться так близко к земле, как это определено Жюри F2C. Стартовый сигнал должен быть резким и отрывистым, чтобы по нему можно было запустить секундомеры.

e) Полет моделей должен проходить на нормальной высоте от двух до трех метров, за исключением обгона, взлета и посадки.

f) Пилот должен пытаться ходить по кругу в центре центрального круга радиусом 3 метра.

g) Этот круг должен быть таким малым, как только возможно, при этом ручка управления должна двигаться в том же направлении что и модель.

i) Ручка управления должна находиться в плоскости симметрии тела пилота. Ручка может перемещаться вертикально в этой плоскости, может отклоняться вперед в этой плоскости, но не более чем на 30 см от груди и не может отводиться назад над головой пилота в попытке уменьшить радиуса полета модели. Исключение составляют три круга для взлета или посадки.

ii) Кордовые нити должны постоянно оставаться в плоскости симметрии тела. При правильной позиции кордовых нитей, их направление постоянно будет по касательной к кругу, по которому передвигаются пилоты (см. рис. 4.3.7.f).

iii) Пилоты при движении должны держать корпус прямо, без попытки отклонения назад, для уменьшения радиуса полета модели. Пилот должен идти вперед по малому кругу, ось вращения пилота при этом находится вблизи его левого плеча, за исключением случаев обгона (см. рис 4.3.7.f).

iv) Левая рука пилота должна оставаться вдоль его бока или немного впереди. Она не должна обнимать спину соседнего пилота или находиться за своей спиной.

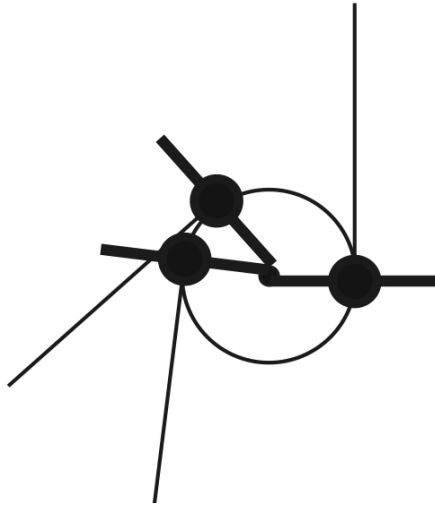


Рис. 4.3.7.f

h) Обгон совершается пролетом сверху. Высота полета при обгоне не должна превышать шести метров. Пилот, которого обгоняют, ни в коем случае не должен совершать какого-либо действия, которое может помешать обгоняющему, и должен пропустить обгоняющего, когда обгон завершен.

i) С неработающим двигателем модель имеет право пролететь максимум два планирующих круга.

j) Посадка должна производиться внутри полетного круга.

к) Модель с остановленным двигателем должна коснуться земли прежде, чем механик может поймать ее.

l) После того как механик поймал модель, он должен уйти на ближайшую свободную площадку обслуживания. Площадка считается занятой, если на ней располагается механик, даже если его модель находится в воздухе.

m) После того как механик поймал модель, пилот имеет право заступить одной ногой из центрального круга.

n) Во время заправки и запуска двигателя, до момента выпуска модели, механик должен сохранять контакт модели с землей хотя бы в одной точке, а осевая линия модели должна быть снаружи полетного круга. В течение этого времени пилот должен пригнуться или сидеть на корточках внутри центрального круга. Он держит ручку управления и кордовые нити так близко от земли, как это определено Жюри F2C, до взлета модели.

o) Для каждой гонки установлено предельное время: равное 10 минутам для квалификационных и полуфинальных гонок, и 15 минутам для финальной гонки. Гонка заканчивается, когда все участвующие в ней модели пройдут за-

данное расстояние, или будут не в состоянии продолжать полет, или будут дисквалифицированы, или когда истекает официальное время.

p) Когда модель оканчивает гонку или не может продолжать ее после остановки, пилот этой модели должен сесть или присесть на корточках за пределами центрального круга и оставаться там до тех пор, пока остальные участники продолжают гонку, если только Circle Marshal не разрешит ему оставить полетный круг раньше.

q) Если экипаж не может завершить гонку, а их модель остается в положении, где она может помешать другим экипажам, пилот должен немедленно убрать модель так, чтобы она не являлась препятствием.

r) Руководитель команды ни при каких условиях не может вмешиваться в процесс гонки.

s) Во время посадки модель имеет приоритет перед другими моделями.

4.3.8. Определение зачетного полета

Полет для каждого участника в любой гонке считается зачетным, если не присуждается попытка.

Попытка предоставляется в случаях:

a) Любому из экипажей в квалификационном туре или полуфинале, если гонка была прервана из-за столкновения или препятствия не по вине данного экипажа.

b) Если до завершения 50 кругов в квалификационном полете или в полуфинале только один продолжает полет модели, гонка объявляется недействительной и рассматривается, как попытка для оставшегося экипажа. Экипаж, которому присуждается попытка, имеет право участвовать в другой гонке.

c) Финал, который был прерван из-за столкновения или препятствия прежде, чем любой из участников завершил 100 кругов полета, должен быть остановлен, и всем участникам, за исключением тех, которые в момент остановки гонки были дисквалифицированы, присуждается попытка.

4.3.9. Предупреждение – дисквалификация

При каждом предупреждении Жюри должно известить провинившийся экипаж, чтобы он знал об имеющемся предупреждении. В случае любого серьезного нарушения правил Жюри F2C может дисквалифицировать экипаж на данную гонку.

ЭКИПАЖ ПОЛУЧАЕТ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ:

а) Если пилот мешает или создает препятствие для другого пилота, либо своими действиями в круге (например: поднимает руку над головой на взлете), либо маневром своей модели, что не позволяет другой модели нормально лететь или приземляться.

б) Если пилот вместо того, чтобы ходить вокруг центра, стоит на одном и том же месте или двигается назад, или постоянно держит центр круга между собой и моделью.

с) Если стиль передвижения пилота в круге не соответствует требованиям пункта.4.3.7.f.

д) Если пилот прилагает физическое усилие для увеличения скорости своей модели во время зачетного полета.

е) Если превышает предписанная высота полета.

ф) Если во время гонки или во время остановок на обслуживание ручка управления, кордовые нити и модель не находятся на высоте, предписанной правилами, или ось симметрии модели находится внутри полетного круга.

г) Если механик:

– обслуживает модель вне назначенной площадки обслуживания, или обслуживает модель, осевая линия которой находится в полетном круге;

– или при обслуживании модель не находится в контакте с землей, хотя бы одной точкой.

h) Если пилот не оставляет пространства в центральном круге для обгоняющего пилота, когда обгон завершен.

ЭКИПАЖ ДИСКВАЛИФИЦИРУЕТСЯ ИЗ ГОНКИ:

i) Если пилот заступит за пределы центрального круга прежде, чем механик поймает модель, или действия пилота не соответствует требованиям пункта 4.3.7.h.

j) Если модель приземляется за полетным кругом.

k) Если механик вступает в полетный круг двумя ногами, или механик тянется за линию круга безопасности, нарисованного на расстоянии 0,5 м внутри полетного круга.

l) Если механик достает из круга модель с помощью какого-либо приспособления.

m) Если обгон совершается пролетом снизу под более медленно летящей моделью.

n) Если пилот, модель которого обгоняют, совершает какие-либо маневры, препятствующие обгоняющему пилоту.

o) Если пилот при обгоне выполняет опасный маневр.

p) Если член экипажа или его модель способствуют столкновению.

q) Если происходит сбрасывание чего-либо с модели, или модель не отвечает требованиям п. 4.3.4 (a – l).

r) Если модель пролетает более двух кругов с неработающим двигателем.

s) Если механик ловит модель с работающим мотором, а так же с неработающим мотором, но до касания земли моделью.

t) Если участвующий в соревнованиях экипаж после того, как были проверены параметры модели, использует части или элементы, не проходившие контроль; если экипаж внес изменения в свою модель(и), изменяя характеристики или технические требования, определяемые правилами, это может привести к наложению штрафов, согласно General Section of the Sporting Code.

u) Если действия пилота и механика не соответствуют правилам пп. 4.3.7.k и 4.3.7.l).

v) Если экипаж, получил три предупреждения во время гонки (100 кругов).

- w) Если в финале (200 кругов) экипаж получил четыре предупреждения.
- x) При любых грубых нарушениях правил.

4.3.10. Квалификация экипажей и определение занятых мест

a) Каждый экипаж должен принять участие как минимум в одной квалификационной гонке, чтобы получить право на участие в полуфинале. Должно проводиться три квалификационных гонки, а в случае отсутствия полуфиналов разрешено четыре квалификационных гонки.

b) Число экипажей, квалифицированных для участия в полуфинале, зависит от общего числа экипажей, участвующих в соревнованиях. Каждый экипаж может принять участие в двух полуфинальных гонках.

Число экипажей	Число экипажей полуфинальных гонок
от 2 до 8 (включительно)	0
от 9 до 11 (включительно)	6
от 12 до 39 (включительно)	9
40 и более	12

В полуфинал выходит 6, 9 или 12 экипажей с лучшими результатами по времени, соответственно полученными во время квалификационных гонок.

Посадочные сектора занимают в соответствии с жеребьевкой.

c) Если для участия в полуфинальных гонках по лучшим результатам квалификационных туров претендует большее количество экипажей, чем положено для полуфинала (6, 9 или 12, в зависимости от общего числа участников), то экипажи квалифицируются следующим образом.

По второму лучшему результату, если они тоже совпадают то по следующему лучшему результату, и т.д. пока не определятся полуфиналисты. Если после этого не удалось определить полуфиналистов, то между ними организуется дополнительная(ые) гонка(и), пока не определится окончательный список полуфиналистов. Посадочные сектора в этих гонках определяются жеребьевкой.

d) Три экипажа, показавшие три лучших результата во время полуфиналов, получают право на финальную гонку. Если полуфиналы не предусмотрены, три экипажа, показавшие в турах лучшие результаты допускаются для участия в финале.

Все полуфинальные полеты совершаются при участии трех экипажей. Если это невозможно, либо из-за отказа либо при перелетах, число экипажей дополняется до трех за счет экипажей, занявших последующие места (седьмой или

тринадцатый при 6 или 12 полуфиналистах), как потребуется. Этим экипажам не присуждается попытка, но любой их зарегистрированный полет может быть засчитан для выхода в финал.

е) В случае совпадения результатов, показанных в полуфиналах, отбор трех лучших экипажей для участия в финальной гонке производят в соответствии с пунктами. b, c и d. для отбора полуфиналистов, только число с 6, 9 и 12 уменьшается до трех.

Экипажам, участвующим в финальной гонке, присваиваются первые места в списке занятых участниками мест, причем во внимание принимается, только результат, показанный во время финальной гонки, после проверки объема топливного бака и соответствие правилам общих характеристик моделей.

Экипажи, которые участвовали в полуфиналах, занимают следующие места в списке, причем во внимание принимается, только время, показанное во время полетов в полуфинальных гонках. Все экипажи, которые не участвовали в полуфинальных гонках, занимают места согласно лучшему показанному времени в любом квалификационном туре.

Экипажи, не закончившие гонку и не бывшие дисквалифицированными, занимают места в соответствии с количеством кругов в лучшей гонке.

Если более чем один экипаж были дисквалифицированы в финале, они занимают места в списке в зависимости от количества пройденных кругов. Дисквалифицированный экипаж всегда помещается ниже в списке, чем не дисквалифицированный экипаж.

Примечание: Решение Жюри о дисквалификации должно быть сообщено счетчикам кругов для установления количества пройденных без нарушений кругов.

4.3.11. Определение мест, занятых национальными командами

Место, занимаемое национальной командой, определяется суммированием мест, занятых каждым из отдельных экипажей. Наименьшее полученное число дает первое место и т.д., причем вначале идут команды, представившие три экипажа, затем – два, замыкают список команды с одним экипажем. В случае совпадения сумм мест учитываются лучшие индивидуальные места.

4.3.12. Жюри и хронометристы

а) Организаторы обязаны назначить Жюри, по крайней мере, из трех судей, которые должны быть выбраны предпочтительно из списка предложенного Национальными федерациями за их опыт судейства международных соревнований и квалификацию, и утвержденных СИАМ. Судьи должны иметь хотя бы один общий язык (для общения). На чемпионатах мира и континентов, а также других закрытых международных соревнованиях все судьи должны быть различной национальности. На открытых международных соревнованиях, по крайней мере, два судьи должны быть различной национальности, и два должны быть утверждены СИАМ.

б) Каждый экипаж должны обслуживать не менее трех хронометристов с секундомерами, регистрирующими, как минимум, 1/100 секунды с пределом времени измерения не менее 15 минут. Хронометристы могут быть заменены, или дополнены электронно–оптической, автоматической системой равной, или большей точности.

с) Зачетное время определяется как среднее значение зарегистрированных хронометристами показаний и округляется с точностью до 1/10 секунды в большую сторону. Расхождение между показаниями не должно превышать 0,18 секунды. Показания секундомера, превышающие этот допуск, при определении среднего значения не учитываются.

4.3.13. Обязанности Жюри

а) Жюри командных гонок наблюдает и оценивает поведение каждого экипажа во время гонок. Экипажи информируются о каждом нарушении визуальными и словесными предупреждениями.

б) Предупреждение и дисквалификация передаются каждому экипажу при помощи громкоговорящей установки, и с помощью трех цветных световых сигналов:

Зеленый свет – первое предупреждение (первое нарушение).

Желтый свет – второе предупреждение (повторение первого нарушения или новое нарушение).

Красный свет – отстранение (повторение первых нарушений или новое нарушение).

В финале, (только при полете на 200 кругов) повторение предыдущих нарушений в четвертый раз или совершение нового нарушения ведет к дисквалификации. Например: судья сообщает экипажу:

«Красный пояс – четвертое нарушение. Дисквалификация. Посадите вашу модель немедленно». Все экипажи в гонке должны носить пояса разного цвета. При дисквалификации обязательно указывается цвет пояса экипажа.

с) В финале, вместе с третьим предупреждением, дается штрафное время – 5 секунд.

d) Экипажу, запустившему двигатель(и) во время обратного счета перед сигналом запуска, добавляется штрафное время 5 секунд.

Примечание: Руководство для судей класса F2C помещено в Приложении 4С.

ПРИЛОЖЕНИЕ 4С – РУКОВОДСТВО ДЛЯ СУДЕЙ КЛАССА F2C**(ANNEX 4C
CLASS F2C - TEAM RACE PANEL OF JUDGES GUIDE
VERSION 6 AMENDED 2009)**

Назначение этого руководства – оказание помощи, как Жюри командных гонок, так и участникам гонок в проведении честного, доставляющего удовлетворение состязания.

Руководство определяется нынешним состоянием правил F2C, как это изложено в Sporting Code Все сообщения о неясных пунктах в правилах или руководстве, вместе с предложениями по их исправлению будут с благодарностью приняты подкомитетом по кордовым моделям самолетов и рассмотрены на мартовском заседании CIAM.

4С.1. Жюри командных гонок

Все судьи должны хорошо понимать друг друга на каком-либо общем языке. Рекомендуются, чтобы общий язык судей совпадал с языком, используемым для всех объявлений и предупреждений на соревнованиях, что уменьшит возможность ошибок и задержек.

4С.1.1. В обязанность Жюри командных гонок входит обеспечение честного соревнования между экипажами и наказание нечестных (несправедливых) действий, результатом которых было бы преимущество для одного экипажа в ущерб другому.

4С.1.2. Обязанности судей, касающиеся сообщений о предупреждениях, дисквалификациях, перелетах, начинаются со стартового сигнала, однако, для обеспечения беспрепятственного течения соревнований, они должны помогать Circle Marshal контролировать другие аспекты соревнований в соответствии с текстом правил.

Например:

- а) механики должны быть в защитных шлемах;
- б) соблюдение 90-секундного периода, предоставляемого для прогрева двигателей и 30-секундного – для последних приготовлений;
- с) проведение на кордроме недозволенных полетов.

Сведения о нарушениях должны быть сообщены Circle Marshal для принятия мер.

4С.1.3. До начала соревнований члены Жюри должны распределить между собой определенные обязанности по объявлению предупреждений, использованию микрофона, ведению записей. Они также должны упражняться в совместной работе либо во время официальных тренировок, либо, что предпочтительней, просмотром видеозаписей с ближайших предшествующих чемпионатов. Рекомендуется, чтобы видеоаппаратура располагалась рядом с судьями, она не может использоваться судьями для принятия решений, либо быть доступной членам команд до окончания тура; но она может быть полезной для:

- а) просмотра членами Жюри в спорных случаях;
- б) обсуждения на Жюри, чтобы в дальнейшем улучшить судейство;
- с) просмотра Жюри FAI в случае протеста;
- д) просмотра Жюри и командами для лучшего, общего взаимопонимания;
- е) быть доступной для Жюри при подготовке к последующим соревнованиям.

4С.1.4. Во время гонки Жюри рекомендуются следующие мероприятия:

- а) до старта каждому судье поручается одна конкретная команда для наблюдения всего полета (предпочтительно чужую для судьи). Он будет, контролировать следующие моменты: запуск до команды «СТАРТ»; посадку модели вне круга; заступ пилота из круга; положение ручки управления от земли во время посадок и т.д. Его решения о нарушениях должны приниматься другими членами Жюри безоговорочно, и назначаться соответствующее наказание;
- б) помимо этого, в течение гонки все три судьи должны следить за всеми тремя гонщиками. Судьям рекомендуется комментировать гонку, что позволит им быстро выявлять любые нарушения;
- с) предупреждение или дисквалификация выносятся при устном согласии двух судей. Во время соревнований нет времени на споры и решение должно быть принято максимально быстро;
- д) Жюри должно принимать быстрые и четкие решения о нарушениях и в отношении экипажей, которым была создана помеха, и не перекладывать ответственность за решения на Жюри FAI, которое могло не видеть данных нарушений.

4С.1.5. Правила F2C гласят, что экипажи, заметившие, что результат гонки нечестен, должны подавать протест. Жюри должно поощрять осуществление этой возможности.

4С.1.6. В равной степени важно, чтобы судьи следили за положением моделей в полете, на случай столкновения.

4С.1.7. Предупреждения должны сообщаться экипажам немедленно, чтобы экипажи сразу могли их устранить. Пилот обязан немедленно реагировать на предупреждение, данное судьей, если пилот не реагирует на предупреждение, то он может получить за это, же нарушение второе предупреждение. Как пример: пилот пытается совершить обгон, но безуспешно, получает предупреждение, но в течение трех кругов продолжает маневр, в результате получает второе предупреждение.

4С.1.8. Все предупреждения должны, даваться короткими стандартными фразами. Наиболее распространенные из них, приведены ниже в параграфе 4С.2. Любые сообщения со стороны судей должны быть короткими, с тем, чтобы зря не отвлекать пилотов. Команды должны подаваться по цвету пояса экипажа, а не по именам.

4С.2. Команды, подаваемые судьями:

4С.2.1. «WHIPPING», «ПОДГОН» – приложение физической силы для увеличения скорости модели. Возникает, когда модель находится позади перпендикуляра к туловищу пилота (см. п. 4.3.7.i, а также см. схемы 1 и 2 в конце руководства). Это определяется положением ручки управления (Р) относительно центра круга (или центра вращения Ц) и модели (М). Центр вращения определяется путем наблюдения за движением ручки управления, как показано на схеме 2, принимая в качестве точки отсчета крайние левое и правое положения ручки управления.

4С.2.2. «BLOCKING», «БЛОКИРОВАНИЕ» – определяется как препятствование другому пилоту положением корпуса или руки занять нормальное положение для управления моделью и, тем самым, замедляя скорость его модели (см. схему 1d). Блокирование вызывается расположением корпуса и позой блокирующего пилота. С корпусом между линиями 3 и 4 блокирование может вызываться в большей (см. схему 1a) или меньшей (см. схему 1b) степени вращением (поворотом) плеч. Предупреждение должно даваться, как только обгоняемый пилот начал блокирование, отсрочка может привести к более серьезному и потенциально более опасному положению. Участники, блокируемые более медленным соперником, часто пытаются выйти из этой ситуации, совершая перекрест кордовых нитей, а блокирующий пилот, получив предупреждение за это, остается в том же положении, в этом случае блокированный пилот не должен наказываться за перекрест в течение короткого времени, пока он ликвиди-

рует получившийся перехлест. Чрезмерное блокирование, прямо препятствующее обгону, является нарушением, ведущим к дисквалификации (см. п. 4.3.9.n).

4С.2.3. «PIVOTING», «ВРАЩЕНИЕ» – определяется как нахождение ручки управления в центре круга, в то время как корпус пилота находится позади центра.

4С.2.4. «TAKING THE CENTRE», «ЗАНЯТИЕ ЦЕНТРА» – определяется как положение пилота, когда он занимает центр вращения, вынуждая других пилотов ходить вокруг него. Это положение возникает, когда пилот не поворачивается, чтобы идти вперед после завершения обгона.

4С.2.5. «LINE SHORTENING», «УКОРАЧИВАНИЕ КОРД» – возникает в следующих случаях:

а) центр вращения впереди ручки управления;

б) ручка управления отведена назад из правильного положения, впереди корпуса пилота.

4С.2.6. «ILLEGAL HANDLE POSITION», «НЕПРАВИЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РУЧКИ УПРАВЛЕНИЯ» – возникает, когда пилот управляет не в соответствии с п. 4.3.7.i Часто это предшествует ситуации блокирования.

4С.2.7. «PILOT INTERFERENCE», «ВМЕШАТЕЛЬСТВО ПИЛОТА» – определяется как:

– задержка;

– или отталкивание другого пилота, что препятствует его нормальным действиям;

– или помеха другому пилоту в перемещении для правильного занятия «свободного пространства» путем поднятия его рукоятки рукой или локтем;

– в случае если пилот только касается соперника, чтобы помочь ему сориентироваться, предупреждение не дается.

4С.2.8. «PILOTS GO TO THE CENTRE», «ПИЛОТАМ ЗАНЯТЬ ЦЕНТР» – Команда подается, если условный центр, вокруг которого ходят пилоты смещается к краю круга радиусом 3 метра, что может сделать невозможным посадку или взлет модели находящейся на земле. Данная команда, сама по себе, не ведет к наказанию в виде предупреждения, но если действия пилотов после подачи команды, реально не позволили кому-либо из пилотов произвести взлет, или посадку, тогда предупреждение выносится виновным.

4С.2.9. «STOP RACING – SAFETY», «ПРЕКРАТИТЬ ГОНКУ–ОПАСНОСТЬ» – При подаче этой команды все участники гонки должны выполнить ее немедленно. После подачи этой команды результаты гонки аннулируются, а виновные соответственно наказываются. Команда подается Жюри при возникновении во время гонки реальной опасности, и безоговорочно поддерживается Жюри FAI.

4С.2.10. «SERIOUS BREACH – DISQUALIFIED», «СЕРЬЕЗНОЕ НАРУШЕНИЕ–ДИСКВАЛИФИКАЦИЯ» Команда подается в случае многочисленных серьезных нарушений правил одним из экипажей, и есть необходимость в немедленном пресечении действий, во избежание более серьезных последствий. Нарушения, при которых подается эта команда, описаны в п. 4С.3.2.

4С.3. Положение пилотов во время гонки:

4С.3.1. Судьи должны следить за правильным положением каждого пилота в круге. Оно должно быть следующим:

а) положение левых плеч пилотов. Когда пилоты идут вперед и по кругу, их левые плечи должны находиться вплотную к центру вращения;

б) расстояние между пилотами. Обгоняющий пилот должен держаться вплотную к обгоняемому пилоту. Если при этом между обгоняющим и обгоняемым пилотами возникает зазор, то обгоняющий пилот оставляет центр между собой и моделью, тем самым, укорачивая радиус полета и соответственно путь модели;

с) положение правой ноги пилота. Когда пилот идет вперед по кругу, его правая нога шагает в направлении на его модели. Если правая нога шагает вне круга и вправо от направления на модель, то это означает, что пилот находится сзади центра.

4С.3.2. Жюри должно пытаться распознавать случаи неправильного расположения пилотов во время гонки. Это может определяться расстоянием между пилотами.

Когда происходит обгон, и нет пространства между обгоняющим и летящим впереди пилотом, а обгоняющий пилот не может пронести свою ручку управления над головой обгоняемого пилота без перехлеста кордовых нитей (см. рис. 4.3.2.1), значит возникает ситуация блокирования. Эта ситуация может возникнуть по вине обгоняемого пилота в случаях:

- если его левая рука находится между ним и обгоняющим пилотом;
- если его левое плечо находится между ним и обгоняющим пилотом;

– если обгоняемый пилот находится сзади центра вследствие неправильных шагов его правой ноги.

В ситуации блокирования, если третий пилот летит сразу за вторым пилотом и с той же скоростью, то возникает проблема (см. рис. 4.3.2.2). Если между пилотами нет промежутков – это значит, что первый пилот создает проблему, и предупреждение должно быть вынесено первому обгоняемому пилоту за нахождение сзади центра или за блокирование.

Это предупреждение должно быть дано сразу при возникновении ситуации блокирования первого обгоняющего пилота. Если ситуация не будет меняться, первому пилоту должны даваться последующие предупреждения вплоть до дисквалификации, обгон в этом случае приведет к возникновению аварийной ситуации.

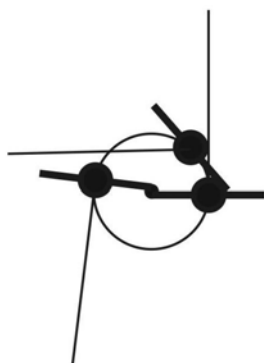


Рис 4.3.2.1

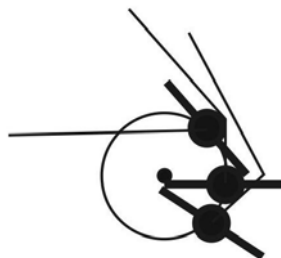


Рис 4.3.2.2

4С.4. Действия экипажей во время гонки:

4С.4.1. Пилот должен держать ручку управления в плоскости симметрии тела, рука вблизи от груди (примерно 10 см). Положение ручки управления ограничивается любым местом между серединой груди и верхом лба (см. п. 4.3.7.f). Ему позволено отодвигать ручку управления от корпуса (вперед), но в плоскости симметрии, максимум на 3 круга во время обгона. Во время обгона голова пилота может быть отклонена от центральной линии для лучшего наблюдения за моделью. Во время взлета и посадки п. 4.3.7.i не применяется (не более 3х кругов), но этим нельзя злоупотреблять.

4С.4.2. Параграф 4.3.9. Предупреждения и дисквалификация

Важно помнить, что предупреждения даются в тех ситуациях, когда действия представляют собой опасность для других участников или их моделей. В общем, это означает, что если участник летает в одиночку и ведет себя как указано ниже, он не должен получать предупреждения, опасность для других участников возникает только тогда, когда они участвуют в гонке. Жюри, однако, не может ждать с предупреждением до того времени, пока инцидент (столк-

новение) произойдет – это было бы нечестно по отношению к тем участникам, кому мешали во время полета, и чья модель, возможно, была разрушена. Обязанность судей давать предупреждения в подобных ситуациях следует рассматривать, как контролирующий механизм, поддерживающий удовлетворительный уровень соревнований таким образом, чтобы аварийных ситуаций не возникало.

Параграф 4.3.9 гласит, что экипажи могут быть дисквалифицированы за любое серьезное нарушение правил. Эти нарушения разграничиваются на:

- опасные действия;
- неспортивные действия.

Некоторые действия экипажа можно квалифицировать, как опасные или неспортивные действия. Например:

- a) пилот пилотирует модель слишком высоко сразу после взлета;
- b) пилот стоит вертикально с рукой, поднятой выше головы, сразу после взлета и до того, как он присоединится к другим пилотам в центре круга;
- c) пилот после взлета не сразу присоединяется к другим пилотам в центре круга;
- d) пилот не наклоняется при заходе модели на посадку;
- e) пилот не снижает модель ниже уровня 2–х метров сразу после остановки мотора;
- f) пилот во время пробежки его модели по земле, при посадке более одного сектора, не пытается избежать контакта кордовых нитей другой модели (перелетев их), которая заправляется или запускается;
- g) пилот управляет моделью таким образом, что она летит в опасной близости от другого механика, то есть ручка управления должна находиться в круге диаметром 3 метра, по крайней мере, до последнего сектора;
- h) механик выпускает модель, сообщая ей ускорение;
- i) если механик держит модель или кордовые нити во время обслуживания, регулировки, смены сектора, поимки модели, заправки или запуска значительно выше поверхности земли;
- j) механик выпускает модель, не убедившись, что другая модель не пролетает над его кордами (особенно приземляющаяся), вынуждая эту модель, во избежание столкновения, пролетать своего механика (для пострадавшей команды

перелет). Важно: если столкновение происходит то экипаж, выпустивший модель, дисквалифицируется;

к) в случае одновременных нескольких нарушений, когда Жюри не успевают давать предупреждения отдельно за каждое из них, экипаж должен быть дисквалифицирован;

l) кроме того, существуют нарушения указанные в п. 4.3.9.i и п. 4.3.9.x.

В случае п. к) необходимо сообщить о произошедших нарушениях совершившему их экипажу в конце гонки.

4С.4.3. Если пилот дисквалифицирован, он должен немедленно (в течение 10 кругов) посадить модель. Если он не пытается посадить модель и продолжает препятствовать полету других пилотов, продолжающих полет без нарушений, Жюри информирует Начальника старта о намерении снять его с соревнований. Дисквалифицированные команды могут апеллировать к Жюри FAI и, если их протест удовлетворен, им предоставляется перелет. Их первоначальное время не будет засчитано, что, однако, не дает им никаких преимуществ, от полета после дисквалификации.

4С.4.4. П. 4.3.7.n) указывает, что в начале гонки и при промежуточных посадках пилот должен держать ручку управления и кордовые нити так близко к земле, как определено Жюри F2C. Обычно Жюри должно понимать, что рука пилота с рукояткой управления должна быть ниже высоты колена полностью присевшего пилота. Это гарантирует, что:

а) кордовые нити достаточно высоко над поверхностью земли, чтобы не зацепиться за какие-то мелкие неровности земли;

б) кордовые нити достаточно низко от земли, чтобы они не могли помешать посадкам других моделей.

Экипажи должны помнить об ответственности за помехи создаваемые другим экипажам в полете, при посадке, взлете и обслуживании моделей.

Общее определение нормальной посадки, как наличие достаточной скорости для прохождения предыдущего заправочного сектора на высоте не менее 0,5 м и при отсутствии таких деталей у модели пролетающей над площадкой обслуживания, которые могли бы препятствовать механике нормально работать (см. схему 5).

Существуют законные (обоснованные) случаи, когда при взлете/посадке модели невозможно выдерживать высоту 0,5 м, что должно соответствовать разумному поведению пилота модели, находящейся на земле – положить ручку и

корд непосредственно на землю с тем, чтобы предотвратить возможное столкновение.

4С.4.5. П. 4.3.7.о) указывает, что гонка завершается по истечении 10 минут с ее начала (15 минут для финальной гонки) или если все экипажи завершили гонку. Следовательно, для экипажей возможно наказание после того, как они завершили их индивидуальную гонку при условии, что другие участники ее еще не закончили. Жюри должно налагать соответствующие взыскания: предупреждение или дисквалификацию в случаях, определенных в разделе 4.3.9. Если это предупреждение последнее, то экипаж автоматически дисквалифицируется.

Примечание: Если Жюри усматривает, что неудачное управление моделью, после окончания гонки, приведшее к повреждению моделей или оборудования других экипажей, было преднамеренным, то Жюри может рекомендовать Начальнику старта, дисквалифицировать экипаж на все соревнования за неспортивное поведение.

4С.5. Стандарты оценки:

4С.5.1. Соревнования состоят из трех отличающихся друг от друга разделов: туры, полуфиналы, финал.

Каждая часть соревнований ставит свои, свойственные ей проблемы для судей и участников.

Жюри должно ознакомиться с имеющейся практикой судейства и провести с экипажами собрания перед началом соревнований и перед финальной гонкой.

Первая пара туров оказывает существенное влияние на уровень всех соревнований, нужно чтобы судьи и участники соревнований отдавали себе в этом отчет. Судьи должны поддерживать одинаковый уровень судейства на протяжении всех соревнований, осознание участниками этого факта будет способствовать успешному проведению соревнований. Решения судей принимаются как следствие действий, происходящих в полетном круге. Очень важно, чтобы до начала первого тура у Жюри было выработано полное взаимопонимание.

Полуфиналы – соревнования между спортсменами, занявшими самые высокие места, у которых весьма невелика разница в скорости и мастерстве. Судьи должны стремиться к тому, чтобы сохранять уровень, аналогичный тому, что был в турах, однако, это достаточно трудно, поскольку акцент должен быть другим по сравнению с экипажами, не имеющими столь значительную разницу в скорости, обгон затруднен, выше напряжение борьбы, учащаются ситуации с блокированием. Вновь основной обязанностью Жюри является поддержание равного уровня на протяжении обоих полуфиналов.

Финал – единственная гонка между тремя лучшими командами чемпионата. Дистанция вдвое большая, но до дисквалификации команды по–прежнему имеют право только на три предупреждения. Судить финал в той же точно манере, что и туры, невозможно, Жюри должно давать предупреждения, когда нарушается безопасность полета, команда выигрывает в нечестной манере или препятствует действиям других команд, однако, следует быть в достаточной степени снисходительным при чисто технических нарушениях, непосредственно не влияющих на результат финала. Если команда получила три предупреждения и виновна в четвертом, Жюри рекомендуется позволить продолжение гонки, с тем, чтобы результат определялся временем прохождения дистанции, а не диктатом Жюри.

4С.5.2. Все участники должны с пониманием воспринимать то, что различие предупреждений во время соревнований – результат изменения типа гонки, и что Жюри будет пропускать без замечаний некоторые нарушения. Следует принимать во внимание, что Жюри наблюдает с неподвижной точки. Жюри не будет давать предупреждения за чисто технические нарушения, возникшие из–за положения пилота. Жюри не может контролировать одинаково все три команды, исключая только случаи значительной опасности или грубого нарушения правил.

4С.5.3. Правила гласят, что модель с неработающим двигателем не может лететь больше чем 2 круга и, если это происходит близко к концу гонки, очень важно, чтобы судьи получали от хронометристов четкий сигнал, когда модель находится на 98 круге или на 198 круге во время финальной гонки, так как Жюри не может непосредственно видеть счетчик кругов.

4С.6. Общие положения:

4С.6.1. Жеребьевка порядка полетов выполняется начальником старта в присутствии Жюри как можно раньше с тем, чтобы у спортсменов было возможно больше времени для подготовки.

Жеребьевка обоих полуфиналов проводится одновременно, в соответствии с положением, описанным в п. 4С.6.2.

4С.6.2. Если 3 участника одной национальной команды квалифицированы для полуфиналов, их имена располагаются по диагонали, имена других участников повторяющихся национальных команд располагаются по диагонали к первым (буквы А и В):

АВF – участники 1 тура определяются по горизонтали;

ВАD – участники 2 раунда отбираются по вертикали;

СЕА – в каждом случае произвольная жеребьевка проводится для определения выбора заправочного сектора.

4С.6.3. Если при жеребьевке выпала гонка, в которой участвуют только два экипажа, то эта гонка должна быть вынесена на конец тура, чтобы в нее можно было включить третий экипаж, получивший «перелет». Жюри для этой гонки необходимо произвести новую жеребьевку стартовых секторов.

4С.6.4. В случае «перелетов» производится новая жеребьевка стартовых секторов, если «перелет» не предоставлен всем трем экипажам вместе.

4С.6.5. П. 4.3.6.с) указывает, что судьям необходимо найти добровольцев для проведения полноценной гонки, если одному из экипажей выпадает полет в одиночку. В добровольцы для этой гонки нельзя брать участников, заинтересованных в результате экипажа, для которого проводится данная гонка. В чемпионатах мира и континентов, запрещается, использовать экипажи из той, же команды, разрешено использование добровольцев из команд, состоящих из одного экипажа.

Пункт 4.3.10.с) разъясняет, что добровольцы не имеют права на попытку. Это означает, что:

- добровольцы не имеют права требовать попытку согласно пп. 4.3.8.а) и 4.3.8.с);
- для добровольцев полет в этой группе не является зачетным, и не заменяет других, официальных полетов в соревнованиях.

4С.6.6. Жюри должно быть заинтересовано в проведении технического контроля моделей участников соревнований, чтобы гарантировался единый стандарт для всех участников.

4С.6.7. Пункт 4.3.4.п) указывает, что «баки должны быть доступны для точного замера объема». Так как топливные системы становятся все более сложными и уникальными, то судьи придерживаются следующих положений:

а) участник должны предоставить в распоряжение судей необходимые переходники к измерительным приспособлениям, для стыковки с топливными системами своих моделей;

б) от организаторов требуется производить два правильно выполненных замера объема топливной системы в официальное время технического контроля;

с) если объем топливной системы не смогли проверить путем двух замеров, то эти два замера должны быть произведены после назначенного времени.

4С.6.8. Пункт 4.3.9.k) указывает, что «экипаж должен быть дисквалифицирован, если механик заступает обеими ногами или тянется в полетный круг более чем на 0,5 метра». Это было введено, чтобы при доставании модели из круга механикам была обеспечена безопасность. Доставание модели здесь должно пониматься главным образом как доставание модели из круга безопасности когда механик находится вне площадки обслуживания. Однако дисквалификация не должна даваться механикам, которые заступят одной ногой в полетный круг или потянутся, чтобы поймать модель, чуть дальше 0.5 м. Смысл такой интерпретации в том, что механики в случае совершения штатной работы находятся на двух ногах лицом к приближающейся другой модели. Поэтому они могут легко уклониться от другой приближающейся модели (также см. п. 4С.4.2.g, который устанавливает ответственность пилота, летящего по опасному радиусу).

Когда механик извлекает его модель из любой области круга за пределами нормальной посадки, он, вероятно, будет делать это поспешно и может при этом оказаться спиной к другим летящим моделям, при этом будет нарушена его безопасность, и в этом случае экипаж надо дисквалифицировать.

Примечание: также, экипаж должен быть дисквалифицирован, если механик или чрезмерно зашел в полетный круг или потянулся слишком далеко в круг, чем создал опасную ситуацию.

Схема 1

Схема 1а
 Нормальное положение ручки управления. Пилот держит ручку не блокируя соперников. Радиус должен быть минимальным.

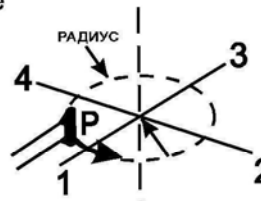


Схема 1с
 Укорачивание корд. Может произойти серьезное блокирование соперников. Положение часто возникает, когда пилот движется назад (например: после обгона)

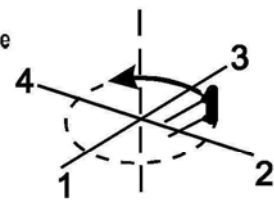


Схема 1b
 Классическое положение когда пилот не движется вперед. Происходит блокирование.

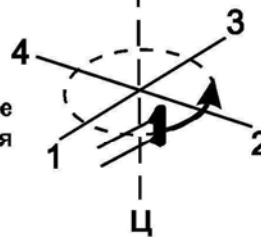


Схема 1d
 Неправильное движение пилота вперед. Результатом может быть блокирование соперников и укорачивание корд.

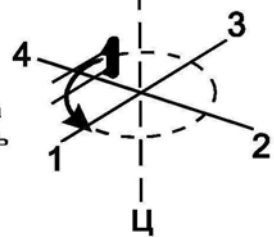


Схема 2

Практическое определение судей центра круга. Оно необходимо для анализа ситуаций во время гонки.

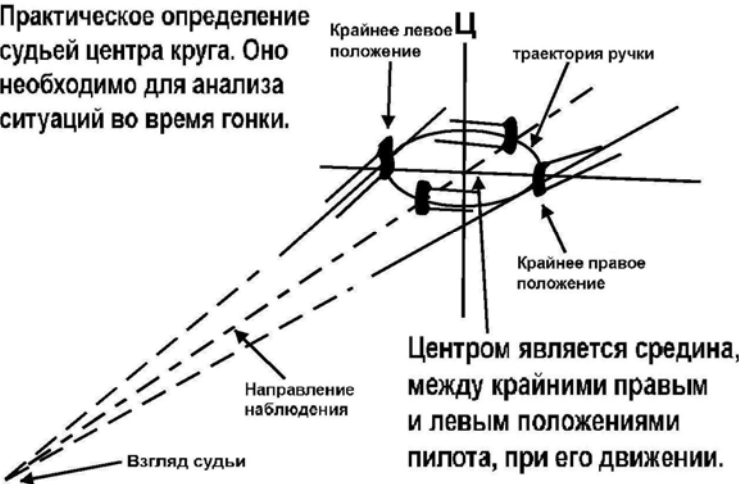


Схема 3

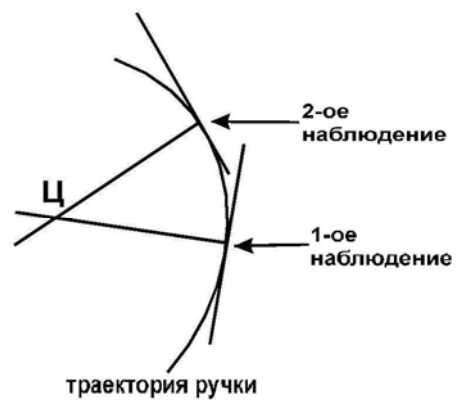


Схема 4

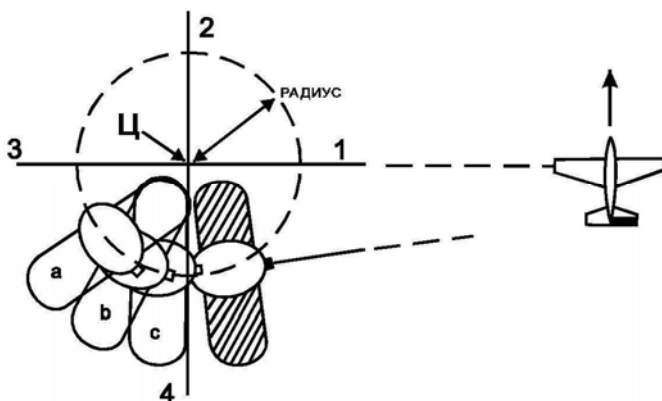
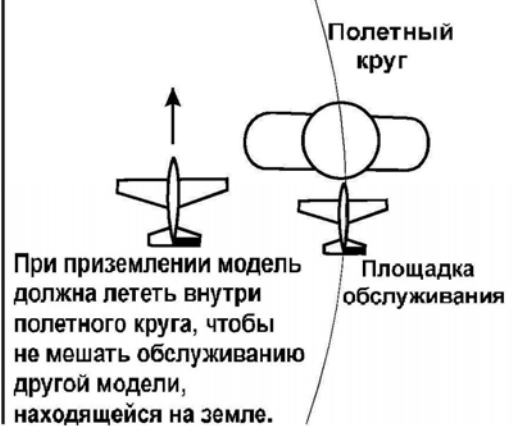
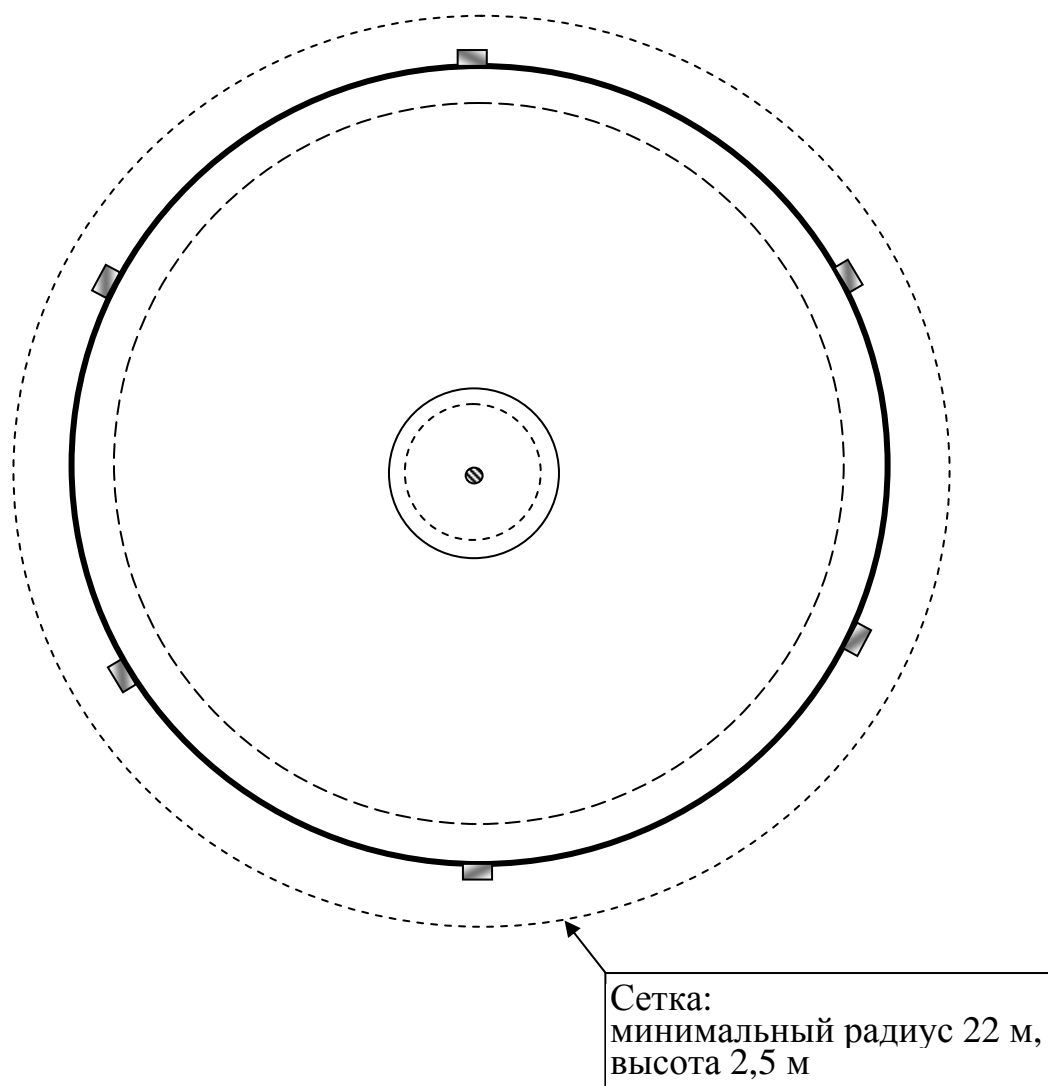


Схема 5



Далее приведены схемы.

Дополнение II
Разметка кордодрома F2С



Внутренний круг, центральный круг, круг безопасности и полетный круг должны быть обозначены (нарисованы) на поверхности кордодрома цветом, имеющем высокий контраст к поверхности кордодрома, согласно Sporting Code Volume F2 параграф 4.3.2. Линии кругов должны быть 10 см шириной. Круг безопасности должен быть прерывистой линией, состоящей из отрезков длиной 25см с промежутками в 25см и шириной 2,5см. Радиусы:

внутренний круг	– 2,0–2,1 м
центральный круг	– 3,0 – 3,1 м
круг безопасности	– 19,075 – 19,1 м
полетный круг	– 19,5 – 19,6 м.

Центр центрального круга должен быть отмечен точкой диаметром 0,3 м тем же цветом. Каждая площадка обслуживания длиной в 1 м должна быть размечена с интервалом в 60°снаружи полетного круга другим цветом.

2. Дополнение для соревнований ФАС РФ

2.1. На не всероссийских соревнованиях проводятся два или три квалификационных тура (по решению организаторов).

2.2. Жеребьевка проводится сразу на все туры, также сразу на оба полуфинала.

2.3. Жеребьевка проводится с участием спортсменов или их доверенных лиц.

2.4. На Чемпионате и Кубке РФ экипажи одной команды, по возможности разводятся по разным гонкам.

2.5. Состав судейской коллегии старта F2C для Всероссийских соревнований (16 человек):

- Начальник старта;
- Секретарь;
- Члены Жюри – 3 судьи;
- Судьи–хронометристы составляют три бригады хронометристов по три судьи каждая. (На местных соревнованиях допускаются бригады из двух судей);
- Технический контроль:
 - два судьи – проверка системы управления и соответствия моделей техническим требованиям.