



FAI Sportinis kodeksas

*Fédération
Aéronautique
Internationale*

4 Dalis – Aviamodeliavimas

F1 Tomas Laisvojo skridimo aviamodeliai

2017 Leidimas

Įsigaliojęs 2017 metų sausio 1 dieną

F1A – FF SKLANDYTUVAI

F1B – FF « WAKEFIELD »

F1C – FF MODELIAI SU VIDAUS DEGIMO VARIKLIAIS

F1D – FF KAMBARINIAI MODELIAI

F1E – FF SKLANDYTUVAI SU AUTOMATINIU VAIRAVIMO ĮTAISU

F1N – FF KAMBARINIAI RANKINIO PALEIDIMO SKLANDYTUVAI

F1P – FF AVIAMODELIS SU STŪMOKLINIU VARIKLIU

F1G – FF « COUPE D'HIVER » (Negalutinis)

F1H – FF MAŽI SKLANDYTUVAI (Negalutinis)

F1J – FF NEDIDELI AVIAMODELIAI SU STŪMOKLINIAIS

VARIKLIAIS (Negalutinis)

F1K – FF MODELIAI SU CO₂ VARIKLIAIS (Negalutinis)

F1L – FF KAMBARINIAI EZB MODELIAI (Negalutinis)

F1M – FF KAMBARINIAI PRADEDANČIŲJŲ MODELIAI (Negalutinis)

F1Q – FF ELEKTRA VAROMI AVIAMODELIAI (Negalutinis)

F1R – FF KAMBARINIAI AVIAMODELIAI „MICRO 35“ (Negalutinis)

F1S – FF NEDIDELI ELEKTRA VAROMI AVIAMODELIAI «E36» (Negalutinis)

1 PRIEDAS – PASAULIO TAURĖS RENGINIŲ TAISYKLĖS

2 PRIEDAS - LAUKO LAISVOJO SKRIDIMO KLASIŲ VARŽYBŲ VADOVAS ORGANIZATORIAMS

3 PRIEDAS - VIDAUS LAISVOJO SKRIDIMO KLASIŲ VADOVAS VARŽYBŲ ORGANIZATORIAMS

4 PRIEDAS – LAISVOJO SKRIDIMO VERTINIMAS

*Maison du Sport International
Avenue de Rhodanie 54
CH-1007 Lausanne
Switzerland
Tel: +41(0)21/345.10.70
Fax: +41(0)21/345.10.77
Email: sec@fai.org
Web: www.fai.org*

TARPTAUTINĖ AERONAUTIKOS FEDERACIJA

MSI - Avenue de Rhodanie 54 – CH-1007 Lausanne – Šveicarija

2017 Autorinės teisės

Visos teisės saugomos. Šio dokumento autorinės teisės priklauso Tarptautinei aeronautikos federacijai (pranc. FAI). Bet kuris asmuo, dirbantis federacijos vardu, ar vienas iš federacijos narių yra įgaliotas kopijuoti, spausdinti ir platinti šį dokumentą, atsižvelgiant į šias sąlygas:

- 1. Dokumentas gali būti naudojamas tik informacijai teikti ir negali būti naudojamas komerciniais tikslais**
- 2. Bet kurioje šio dokumento kopijoje ar dalyje privalo būti nurodytos autorinės teisės.**
- 3. Nuostatai, kurie yra taikomi oro teisei, skrydžiams ir valdymui atitinkamose šalyse yra saugomi bet kuriuo atveju. Jų turi būti laikomasi ir, jei taikytina, jie turi viršenybę bet kokioms sporto taisyklėms.**

Reikia atkreipti dėmesį, kad bet koks produktas, procesas ar technologija, apibūdinta dokumente, gali būti kitų intelektinės nuosavybės teisių objektas, saugomas tarptautinės aeronautikos federacijos ar kitų subjektų, ir nėra licencijuotas šiame dokumente.

FAI TEISĖS TARPTAUTINIUIOSE SPORTO RENGINIUISE

Visi tarptautiniai sporto renginiai, organizuojami visiškai ar iš dalies pagal FAI taisyklių Sportinį kodeksą¹, apibūdintą FAI Tarptautinių sporto renginių². Pagal FAI statutus³, FAI turi ir kontroliuoja visas teises, susijusias su FAI tarptautiniais sporto renginiais. FAI nariai⁴ pagal savo valstybinę teritoriją⁵ turi vykdyti FAI tarptautinių sporto renginių valdymą ir reikalauti juos užregistruoti FAI sporto kalendoriuje⁶.

Renginio rganizatorius, kuris nori išnaudoti teises į bet kokį komercinį užsiėmimą tokiuose renginiuose, turi iš anksto gauti susitarimą su FAI. Teisės, priklausančios FAI, kurios pagal susitarimą gali būti perleistos renginio organizatoriams, įtraukia, tačiau neapsiriboja FAI renginiais, įvykio pavadinimu, logotipu prekybos tikslais ir bet kokių garsu, vaizdu, programine įranga ir/ ar duomenis, nesvarbu ar tai įrašas, ar atliekama gyvai. Tai apima konkrečiai visas teises į bet kokios elektroninės ar kitokios medžiagos naudojimą, įskaitant programinę įrangą, kuri sudaro bet kokio metodo ar sistemos dalį siekiant teisti, laimėti, pasirodymo įvertinimas ar informacija panaudojama bet kuriame FAI Tarptautiniame sporto įrenginyje⁷.

Kiekviena FAI oro sporto komisija⁸ gali derėtis dėl susitarimų su FAI nariais ar kitais subjektais, įgaliojais tinkamo FAI atstovo, visų ar dalies teisių perdavimui bet kuriam FAI Tarptautiniam sporto renginiui (išskyrus Pasaulinius oro žaidimų renginius⁹) disciplinai¹⁰, už kurią yra atsakinga¹¹ ar nereikalauja teisių. Bet kuris sutikimas ar atsisakymas, po atitinkamo Oro sporto komisijos prezidento patvirtinimo, turi būti pasirašytas FAI tarnautojų¹².

Bet kuris žmogus ar juridinis armuo, kuris prisiima atsakomybę organizuojant FAI sporto renginį, su ar be pasirašyto sutikimo, tai darymas taip pat priima FAI nuosavybės teises, kaip pažymėta aukščiau. Jei nebuvo pasirašytas teisių perdavimas, FAI išsaugo visas teises renginiui. Nepaisant sutikimo ar teisių perdavimo, FAI turi nemokamą visišką priėjimą prie FAI sporto renginio garso ir/ ar vizualinių vaizdų, skirtų savo archyvams ar reklamos tikslams. FAI taip pat pasilieka teisę savo lėšomis įrašyti renginį ar jo dalį.

1	FAI Statutai,	1 Skyrius,	1.6 punktas
2	FAI Sportinis kodeksas, Gen. skirsnis,	4 Skyrius,	4.1.2 punktas
3	FAI Statutai,	1 Skyrius,	1.8.1 punktas
4	FAI Statutai,	2 Skyrius,	2.1.1; 2.4.2; 2.5.2 ir 2.7.2 punktai
5	FAI Pagal įstatymus,	1 Skyrius,	1.2.1 punktas
6	FAI Statutai,	2 Skyrius,	2.4.2.2.5 punktas
7	FAI Pagal įstatymus,	1 Skyrius,	1.2.2 iki 1.2.5 punktai
8	FAI Statutai,	5 Skyrius,	5.1.1, 5.2, 5.2.3 ir 5.2.3.3 punktai
9	FAI Sportinis kodeksas, Gen. skirsnis,	4 Skyrius,	4.1.5 punktas
10	FAI Sportinis kodeksas, Gen. skirsnis,	2 Skyrius,	2.2 punktas
11	FAI Statutai,	5 Skyrius,	5.2.3.3.7 punktas
12	FAI Statutai,	6 Skyrius,	6.1.2.1.3 punktas

PUSLAPIS PALIKTAS TUŠČIAS

F1 TOMAS

4C SKIRSNIS – AVIAMODELIAVIMAS – F1 – LAISVASIS SKRIDIMAS

Pagrindiniai nuostatai laisvojo skridimo varžyboms	11
F1.1 Laisvojo skridimo varžybų organizavimo reikalavimai	11
F1.2 Laikas	11
F1.3 Aviamodelio patikrinimas tarptautinėms varžyboms	12
F1.4 Laisvojo skridimo čempionatai	13
F1.5 Konkurso nutraukimas	13
Techniniai reglamentai laisvojo skridimo konkursams	14
3.1. F1A – FF klasės sklandytuvai.....	14
3.2. F1B klasė – „Wakefield”	17
3.3. F1C – FF klasė aviamodeliai su stūmokliniais varikliais.....	19
3.4. F1D – FF klasė vidaus aviamodelis.....	21
3.5. F1E – FF klasė sklandymo nuo šlaito aviamodeliai	23
3.7 F1N – FF klasė kambariniai rankinio paleidimo sklandytuvai	25
3.6 F1P FF klasės aviamodelio su stūmokliniu varikliu įvadas	27
Laikinos taisyklės	29
3.G F1G – FF klasė „Coupe D'hiver”	29
3.H F1H – FF klasė nedideli sklandytuvai	31
3.J F1J – FF klasė maži aviamodeliai su stūmokliniu varikliu	33
3.K F1K – FF klasė aviamodelis su CO ₂ motoru.....	35
3.L F1L – FF klasė kambarinis aviamodelis EZB	37
3.M F1M – FF klasė kambarinis pradedančiųjų modelis	38
3.Q F1Q FF klasė elektra varomas aviamodelis	39
3.R F1R – FF klasė kambarinis aviamodelis „Micro 35”	41
3.S F1S FF klasė mažas elektra varomas aviamodelis „E36”.....	42
1 Priedas Laisvo skridimo pasaulio taurės taisyklės.....	44
2 Priedas FAI lauko konkursų laisvojo skridimo organizatorių vadovas.....	46
2 Priedas, A priedėlis FAI lauko laisvojo skridimo atviroms tarptautinėms varžyboms organizatorių vadovas	55
2 Priedas, B priedėlis Lauko laisvojo skridimo laikininko instruktažas	57
3 Priedas FAI vidaus laisvojo skridimo varžybų organizatorių vadovas	59
3 Priedas, A priedėlis FAI vidaus laisvojo skridimo atvirų tarptautinių vadovas organizatoriams	64
3 Priedas, B priedėlis Vidaus laisvojo skridimo laikininkų instruktažas	66
4 Priedas Laisvojo skridimo vertinimas	68

**ŠIS 2017 METŲ LEIDIMAS APIMA NURODYTUS PAKITIMUS, ATLIKTUS 2016 METŲ
KODEKSUI**

Pastraipa	Plenarinio posėdžio patvirtintas pakeitimas	Trumpas pakitimo apibūdinimas	Pakitimą įregistravo
F1.1	2016	Perkėlimas iš ABR B.9 – laisvo skridimo organizatorių reikalavimų skyriaus	Techninis sekretorius Kevin Dodd ir F1 subkomiteto pirmininkas Ian Kaynes
F1.2		Perkėlimas iš ABR B.13 – pilnas dalies laikas (NB nuorodos klasės taisyklėms B.13 praeitame kodekse buvo pakeista į F1.2 su kaitos ženklais)	
F1.3		Perėjimas iš ABR laisvojo skridimo specifinių B.17 dalių	
F1.3.1		Perėjimas iš ABR B.17.13	
F1.3.2		Perėjimas iš ABR B.17.9	
F1.4.1		Laisvojo skridimo grupės klasifikacijos paaiškinimas ABR B.16.2/CIAM bendrosios taisyklės C.15.6.2	
F1.4.2		Perėjimas iš ABR B.3.4.c, amžiaus klasifikacija F1D	
F1.5.1		Perėjimas iš ABR laisvojo skridimo dalis B.15.1.a(i) vėjo greičio riba	
1 priedas		Tinkama forma C.7.4 naudojama apibrėžti pasaulio taurės tarybai vietoj žiuri	
3.1.2, 3.2.2, 3.3.2, 3.5.2, 3.6.2, 3.G.2, 3.H.2, 3.J.2, 3.K.2, 3.Q.2, 3.S.2		Nuoroda į modelio kūrėją pašalinta, kai CIAM bendrosios taisyklės (C.5.1.2) nereikalauja dalyvio sukurti modelį	
3.4.2, 3.7.2, 3.L.2, 3.M.2, 3.R.2		Nurodyta modelio kūrėjo taisyklė, kadangi reikalavimas buvo pašalintas iš CIAM bendrųjų taisyklių	
3.1.5(c), 3.H.5(d)		Atskirtos dalies pokyčiai užbaigia taisyklę	
3.1.7		Padidinamas alternatyvus maksimalus viršutinis limitas iki 5 minučių	
3.1.8(f)		Pridedamas naujas elementas (9)	
3.2.5(a), 3.3.5(b), 3.5.5(a), 3.6.5(c), 3.7.5(c), 3.G.5(b), 3.J.5(c), 3.K.5(b), 3.Q.5(b)		Atskirtos dalies pokyčiai užbaigia taisyklę	
3.3.2		Pasirinkimas tarp ricinos ir sintetinės alyvos	
2 4.5 priedas		Svarbus pokytis organizatorių vadovui viršuje minimam alyvos pakeitimui	
1 4 priedas		Persvarstyta taškų lentelė ir papildomų taškų paskirstymas	
1 4.b priedas		Pakitimai skaičiuojant dalyvius su skrydžiais 1 turo metu	
2 priedas		Atnaujinama pagal siūlymus ir priimama plenarinio susitikimo metu	
3.6.2	(2015)	Šalinamas linkio pakitimo minėjimas, kaip pasirinkimas pagal draudimą išlinkio pokyčiui 3.6.1 apibrėžime, priimtam 2015 plenariniame susitikime	
3.Q.8.d	(2014)	Nesuderinamas pasirinkimo pakeisti motorą pašalinimas, priešingai nei 3.Q.8.e (turėjo būti pašalintas po 2014 m. pakitimų, kai 3.Q.8.e buvo pridėtas)	

Ketverių metų pataisais nuorodoms			
Pastraipa	Plenarinio posėdžio patvirtintas pakeitimas	Trumpas pakitimo apibūdinimas	Pakitimą įregistravo
2 – 3 A2 5. e) priedas	2015	Daliniai ABR dalies 4B paragrafo pakeitimai. B.17.6. : FAI unikalaus ID numerio įtraukimas žymėjimams	Techninis sekretorius Kevin Dodd ir F1 subkomiteto pirmininkas Ian Kaynes
1 – 10 priedai		Daliniai ABR dalies 4B paragrafo pakeitimai. B. 18.1.; padidina protesto mokestį nuo 35 iki 50 eurų	
3.1.3(a)		Skrydžių skaičius sumažinamas iki 5. <i>Svarbu: pataisymai taikomi čempionatams ir atviroms tarptautinėms pagal sutikimą, pasirašytą CIAM technikos sekretoriaus ir CIAM prezidento</i>	
3.1.7		Padidinama maksimali trukmė iki 4 minučių pirmam turui. F1A. <i>Svarbu: siūlomi 3.2.7 ir 3.3.7 pakeitimai atsižvelgiant į 3.1.7 neįgyventinti dėl padidinto maksimalios trukmės skirtumo, taikomo atvirosiose tarptautinėse.</i>	
3.1.7, 3.2.7, 3.3.7		Padidinta maksimali trukmė paskutiniam turui.	
3.1.8(b)		Padidinta maksimali trukmė paskutiniam turui.	
3.1.8(f), 3.2.8(f), 3.3.8(f)		Pristatyta pasirinkimas grupiniam pakilimui	
3.3.2		Reikalavimas DT radijui	
3.3.2		Maksimalus variklio veikimas sumažintas iki 4 sekundžių	
3.5.1, 3.6.1, 3.G.1, 3.H.1, 3.J.1, 3.K.1		Kintanti geometrija ar zona nėra leidžiama	
F1S		Pridėta nauja klasė: nedidelės elektrinės galios modeliai E36	
1 – 8 priedai		Bendravimo persvarstymo reikalavimas	
3.A2.4.5		Atnaujinant dalines nuorodas į ABR 2015 tomą organizacijos vadove	
3.A2.5(a)	Nuoroda į FAI sportinių licencijų duomenų bazę		
3.A2.5 (B) and (d)	Reikalavimas pažymėti FAI lipduką		
2.A2.B5, 3.A3.B4	Laiko įrašymo instrukcijų peržiūrėjimas suapvalinant iki sekundžių		

Pastraipa	Plenarinio posėdžio patvirtintas pakeitimas	Trumpas pakitimo apibūdinimas	Pakitimą įregistravo
3.4.2	2014	Pakeistas minimalus modelio svoris ir maksimalus guminio motoro svoris	Techninis sekretorius Kevin Dodd ir F1 subkomiteto pirmininkas Ian Kaynes
3.4.6		Laiko paaiškinimas, kai gali būti atliktas pakartotinis skrydis	
3.5.8		Pakeitimas apvalinant procentinius taškus iki arčiausios reikšmės	
3.Q.2		Taisyklių pakeitimai dėl energijos leidimo	
Titulinis lapas ir 5 puslapis		Klaidos ištaisymas nurodant į Laisvo skridimo klasifikaciją 2014 leidimas	

Pastraipa	Plenarinio posėdžio patvirtintas pakeitimas	Trumpas pakitimo apibūdinimas	Pakitimą įregistravo

Titulinis lapas ir 5 puslapis	2013	Daliniai pakitimai pagal F1N ir 4 priedą	Jo Halman Techninis sekretorius F1 subkomiteto pirmininko Ian Kaynes vardu
3.7.1		F1N statusas pasikeitė oficialioms klasėms; neketinama tapti čempionatų klase. Dviejų metų taisyklės ciklas atitinkantis F1D.	
3.7.4		Teisinga nuoroda į nesėkmingus bandymus.	
3.7.5 c)		Nauja pastraipa nesėkmingiems bandymams.	
3.1.2, 3.2.2, 3.5.2, 3.G.2, 3.H.2		Radio kontrolės naudojimo paaiškinimas.	
3.1.5		Pašalinti tekstą dėl determalizacijos.	
3.3.2, 3.6.2, 3.J.2, 3.K.2, 3.Q.2,		Radio kontrolės naudojimo paaiškinimas.	
3.Q.2 a) & b)		Išplėstas tekstas modeliams su/ be energijos ribotuvų.	
Annex 4		Naujos taisyklės F1 pasaulio taurės reitingavimui.	

Pastraipa	Plenarinio posėdžio patvirtintas pakeitimas	Trumpas pakitimo apibūdinimas	Pakitimą įregistravo
1 priedas pasaulio taurė: 3 punktas	2012	Organizuojančios šalys.	Techninis sekretorius Jo Halman ir Ian Kaynes F1 S-C pirmininkas
1 priedas pasaulio taurė: 4 punktas, 2 paragrafas		Papildomi taškai F1A	
1 priedas pasaulio taurė: 4 punktas, (e)		Jaunių dalyvių pasaulio taurės taškai	
1 priedas pasaulio taurė: 5 punktas		Skaičiuojami taškai	
Per visas pastraipas		ABR svarbūs pakitimai ABR B.17	
3.A2A.1		Nuorodos atnaujinimas į B.3.4.c	
3.A3.5 3)		Pakeistas tekstas, kad atitiktų B.17.9	

Ketverių metų pataisų nuorodoms pabaiga

ŠIO TOMO TAISYKLĖ

Su nuoroda į CIAM bendrų taisyklių A.10.2 paragrafą:

Visose klasėse bus griežtai laikomasi dviejų metų taisyklės, kuri netaiko jokių pakeitimų modelių specifikacijoms, manevrų tvarkaraščiams ir varžybų taisyklėms. Čempionatų klasėms gali būti siūlomi pakeitimai tais metais, kai vyks kiekvienos kategorijos pasaulio čempionatai.

Oficialioms klasėms, neturinčioms čempionato statuso, dviejų metų taisyklė pradedama taikyti tais metais, kai plenarinio susitikimo metu yra patvirtinamas oficialus klasės statusas. Pakeitimai oficialioms klasėms gali būti siūlomi antraisiais metais:

Tai reiškia, kad F1 tome:

- a) F1A, F1B, F1C, F1E kategorijų pakeitimai gali būti nuspręsti 2017 m. plenariniame susitikime dėl 2018 m. sausio mėn. paraiškos;
- b) F1D, F1P ir F1N kategorijoms pakeitimai gali būti nuspręsti 2018 m. plenariniame susitikime dėl 2019 m. sausio mėn. paraiškos
- c) Visos kitos klasės yra negalutinės ir joms netaikomas šis apribojimas.

Vienintelės priimtinos dviejų metų taisyklės išimtys yra susijusios su tikrais ir skubiais saugumo klausimais, būtiniais taisyklių paaiškinimais ir triukšmo nutartimis.

PUSLAPIS PALIKTAS TUŠČIAS

F1 SKIRSNIS

PAGRINDINIAI NUOSTATAI LAISVOJO SKRIDIMO VARŽYBOMS

F1.1 LAISVOJO SKRIDIMO VARŽYBŲ ORGANIZAVIMO REIKALAVIMAI

Organizatorius turi:

F1.1.1 Pradžios linija

- a) Numatyti Starto liniją laisvojo skridimo varžybose F1A, F1B, F1C, F1G, F1H, F1J, F1K, F1P, F1Q ir F1S klasėms nuo kurios turi būti pradedamas paleidimas. Ši pradžios linija turi būti apytikriai stačiuose kampuose vyraujančiai vėjo kryptčiai kiekvieno turo pradžios metu.
- b) Starto aikštelės yra nurodytos ženklais, mažiausiai 10 metrų tarpais išilgai nuo pirmos aikštelės. Starto aikštelės, skirtos F1C, turi būti mažiausiai 50 m. atskirtos nuo kitų laisvojo skridimo starto aikštelių, išskyrus varomąsias F1P, F1J, F1Q ir F1S klases. F1A atveju, pagalbininkai turi paleisti modelį nuo starto aikštelės. Kiekviena šalis ir svarbieji čempionai ar jaunimo čempionai (C.5.3 d), jei nėra nacionalinės komandos nariai, pradinė pozicija turi paskiriama iš eilės. Kiekviename tolimesniame ture, visos šalys juda nustatytu starto pozicijų skaičiumi palei liniją ta pačia kryptimi; pasiekus linijos pabaigą, šalis priima kitą poziciją kitoje linijos pabaigoje. Pradžios pozicijų skaičius, kuris turi būti perkeltas, yra nustatomas dalijant Starto aikštelių skaičių iš oficialių skrydžių skaičiaus, rezultatas turi būti suapvalintas iki sveikojo skaičiaus. Kiekvienam varžovui pakilimo metu yra paskiriama pradinė padėtis kiekvienam pakilimo turui.
- c) Žiūrovams neleidžiama priartėti mažiau nei 25 m. iki pradžios linijos. Tai leidžiama tik oficialiems varžybų dalyviams, varžovui, jo pagalbininkui, komandos vadovui ir komandos vadovo asistentui.
- d) Turo metu bandomojo skrydžio negalima atlikti arti pradžios linijos ar prieš vėją nuo starto linijos. Organizatorius turi patikslinti bandomojo skrydžio vietą per turus.
- e) Laisvojo skridimo varžybose F1E klasei, numatoma linija, susidurianti su vėju abiejuose galuose, viena statmenai lygiagrečiai linija sekanti nuolydį. Laikininkai turi pasilikti už starto linijos, o varžovas gali paleisti modelį bet kokioje pozicijoje nuo šlaito tarp lygiagrečių linijų ir žemiau starto linijos.

F1.1.2 Laikininkų nuostata

- a) Laisvojo skridimo čempionato metu kiekviename starto pozicijoje turi būti du laikininkai, kitose varžybose – bent vienas. Pakilimui turi būti paskirtas papildomas laikininkas (t.y. trys – čempionatams, bent du – kitoms varžyboms). Visi laikininkai privalo turėti žiūronus. Kiekviena starto pozicija turi būti aprūpinta bent vienu trikoju, skirtu paremti žiūronams.
- b) F1E čempionatų metu kiekvienai šaliai ir svarbiems čempionams, jei nėra nacionalinės komandos nariai, iš eilės yra skiriama laikininkų pora pirmam turui. Sėkminguose turuose visos šalys keičia laikininkus judant po vieną žemyn iš sąrašo. Kitose F1E varžybose laikininkai yra paskiriami varžovams tokia tvarka, kokia jie ateina prie starto linijos, organizatoriai gali apibrėžti darbo laiką, per kurį laikininkai išliks prieinami kiekvienam varžovui.

F1.2 LAIKAS

F1.2.1 Laikininkai

- a) Kiekviena komanda turi teisę suteikti laikininką šioms pasaulio ir žemyno čempionato klasėms: F1A, F1B, F1C, F1P, F1D, F1E su organizatoriumi, atsakingu už apgyvendinimo ir maisto suteikimą. Komandos turi nominuoti tik kvalifikuotus laikininkus ir laikininkai privalo turėti žiūronus, laikrodžius ir trikojus savo pačių darbui. Organizatoriai turi paskirti šiems laikininkams pirmumą, prieš paskirstant šalies šeimininkės laikininkų pareigas ar kitų.
- b) Dalyviai taip pat gali atlikti laikininkų darbą.

F1.2.2 Modelio atpažinimas

Laikininkai patys turi susipažinti su modelių spalva ir forma tam, kad galėtų jį atpažinti skrydžio metu.

F1.2.3 Skrydžio pabaiga

Skrydis laikomas pasibaigusiu, kai modelis paliečia žemės paviršių, susiduria su kliūtimi, kuri tikrai nutraukia skrydį ar kuomet visiškai pranyksta iš laikininko matomos zonos. Jei modelis pradingsta už kitų kliūčių ar debesyse, laikininkai turi palaukti 10 sekundžių; jei modelis nepasirodo, laikas nutraukiamas ir bus atimta 10 sekundžių iš skrydžio laiko.

F1.2.4 Laikininkų skaičius

- a) Skrydžių laikai turi būti skaičiuojami dviejų laikininkų per pirmuosius septynis turus ir kylant laikas turi būti pradėtas skaičiuoti mažiausiai trijų laikininkų – varžovai gali pasirinkti papildomus laikininkus – su kvarcu kontroliuojančiu elektroninius laikrodžius su skaitmeninio skaitliuko įrašymu ne mažesniu nei 1/100 sekundės.
- b) Visi laikininkai turi būti aprūpinti žiūronais.

F1.2.5 Laikininkų pozicija

Laikininkai turi išlikti 10 metrų spinduliu vienas nuo kito skrydžio metu ir nustatyti skrydžio laikus nepriklausomai.

F1.2.6 Laiko įrašymas

Įrašo trukmė yra laikininkų užregistruotų laikų vidurkis, suapvalintas iki arčiausio sveikojo sekundžių skaičiaus (0,5 sekundės suapvalinama iki 1), nebent užregistruotų laikų skirtumas parodo, jog galėjo įvykti klaida fiksuojant laiką, tokiu atveju organizatorius nuspręs kartu su FAI žiuri, kuris laikas bus registruojamas ir ką atlikti toliau.

F1.2.7 Žiūronų naudojimo instrukcija laisvojo skridimo varžybose

- a) Žiūronai privalo turėti mažiausiai 7 priartinimus. Kiekvieno starto pozicijoje bent vieni žiūronai turi būti montuojami ant trikojo.
- b) Laikininkas koreguoja žiūronus prieš nuimant laiką taip, kad tiktų jo regos laukui. Pirmiausia bus reguliuojama centro rankenėlė, tuomet atskirai reguliuojamas okuliaras. Atstumas tarp okuliarų bus reguliuojamas taip, kad suteiktų apskritą matymo lauką.

Pastaba: žiūronai be centrinio fokusavimo įrenginio bus reguliuojami keičiant kiekvieną okuliarą paeiliui.

- c) Po reguliavimo ir mąsto parinkimo bus pažymimi rodmenys. Tai turi supaprastinti pakitimus.
- d) Laikininkai negali naudoti žiūronų, kol nepaleidžiamas modelis. Patariama pradėti naudoti žiūronais po pirmosios skrydžio minutės, išskyrus F1A klasę, kai žiūronai pradedami naudoti, kai modelis leidžiamas tam, kad būtų aiškiai užfiksuotas paleidimo laikas tuo atveju, jei dalyvis nutolo per toli nuo starto linijos.
- e) Pradėti naudoti žiūronais negalima per vėlai, nes vėliau atsiranda rizika nebematyti/ neberasti modelio (su žiūronais).

F1.3 AVIAMODELIO PATIKRINIMAS TARPTAUTINĖMS VARŽYBOMS**F1.3.1 Laisvojo skridimo aviamodelio patikrinimas - F1A, F1B, F1C, F1E, F1P klasės**

- a) Modelio specifikacijos sertifikatai ir atitinkami modeliai turi būti pristatyti laiku atvykus į renginio registraciją. Organizatorius nurodys, kad modeliai buvo užregistruoti uždėdamas atspaudą ar pažymėdamas modelio kraštus FAI lipduku. Antspaudas arba lipduko užklėjavimas negali teikti jokios alternatyvios modelio identifikacijos, tai suteiks modelio identifikacijos kodas (C.11.1).
- b) Oficialus modelio savybių tikrinimas nevyks iki varžybų pradžios.
- c) Prieš prasidedant varžyboms ir jų metu, varžovai gali turėti paleidimo lynus (F1A) ir motorus (F1B) bei oficialiai patikrintą darbinio cilindro motorų tūrį (F1C, ir F1P).
- d) Prieš prasidedant varžyboms ir jų metu, dalyviai gali pasitikrinti modelių svorį.

F1.3.2 Vidaus aviamodelio patikrinimas varžyboms

Vidaus laisvojo skridimo modeliai turi būti patikrinti prieš kiekvieną skrydį patvirtinant, kad modelis atitinka tam tikros klasės dimensijų ir svorio reikalavimus. Guminiai varikliai turi būti pasverti prieš ar po skrydžio, patvirtinant, kad atitinka specifikacijas.

F1.4 LAISVOJO SKRIDIMO ČEMPIONATAI

F1.4.1 Komandos klasifikavimas

Komandos klasifikavimas visuose laisvojo skridimo čempionatuose bus atliekamas pagal schemą, apibūdintą C.15.6.2.a (ii). Kaip laisvo skridimo paraiškos aiškinimas, pirminė klasifikacija paremta reguliarių skrydžių rezultatu, o sekantis etapas yra paremtas individualiu komandos narių pateikimo apibendrinimu (įskaitant F1A, F1B, F1C, F1P pakilimus ar kitų skrydžių skaičiavimus F1D).

F1.4.2 Amžiaus klasifikavimas F1D

F1D pasaulio ir žemyniniuose čempionatuose, kuomet jaunieji ir vyresni dalyvauja kartu toje pačioje vietoje ir tuo pat laiku, jaunių dalyviai, kurie yra nacionalinės vyresniųjų komandos nariai, bus individualioje vyresniųjų klasifikacijoje, tačiau jie bus taip pat svarstomi nacionalinėje jaunių komandoje ir bus įtraukti į jaunių individualią klasifikaciją, kol jaunių nacionalinė komanda neužbaigta. Nacionalinės jaunių komandos narių vardai turi būti paskelbiami prieš varžybų pradžią.

F1.5 VARŽYBŲ NUTRAUKIMAS

F1.5.1 Vėjo greitis

Varžybų nutraukimo atvejai yra apibrėžti CIAM pagrindinėse taisyklėse C.17.2. Laisvojo skridimo varžybos turi būti nutrauktos, jei 2 metrai aukščiau žemės vėjo greitis siekia daugiau nei 9 m/s ir tai trunka bent 20 sekundžių.

TECHNINIAI REGLAMENTAI LAISVOJO SKRIDIMO KONKURSAMS

3.1. F1A – FF KLASĖS SKLANDYTUVAI

3.1.1. Apibrėžimas

Aviamodelis, kuris nėra aprūpintas varomosios jėgos įrenginiu ir kurio pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių, išliekančių fiksuotais skrydžio metu, išskyrus kreivumo arba dažnio pakitimus. Aviamodelis su kintančia geometrija ar plotu turi atitikti specifikacijas, kai paviršiai yra minimaliame ir maksimaliame išplėtimo režime.

3.1.2. Sklandytuvų savybės F1A

Paviršiaus plotas (St) 32 - 34 dm²

Minimalus svoris 410 gramų

Maksimalus paleidimo lyno ilgis apkrauto 5 kg..... 50 m

F1A modeliai gali naudoti radijo kontrolę tik negrįžtamiems veiksams modelio *skrydžio nutraukimui*. Bet koks sutrikimas ar neplanuota šių funkcijų operacija yra visiškai dalyvio rizikoje.

3.1.3. Skrydžių skaičius

- Kiekvienas dalyvis turi teisę atlikti penkis oficialius skrydžius pasaulio ir žemyniniuose čempionatuose. Kituose tarptautiniuose renginiuose oficialių skrydžių skaičius yra penki, nebent iš anksto buvo pakelbta kitaip ir patvirtinta CIAM.
- Kiekvienas dalyvis gali atlikti vieną oficialų skrydį kiekviename renginio ture. Turų trukmė turi būti paskelbta iš anksto ir negali trukti mažiau nei 30 minučių ar ilgiau nei 90 minučių. Dalyvis turi vilkti ir paleisti savo modelį per turą oficialiam skrydžiui, įskaitant bandymus ir pakartotinus bandymus.

3.1.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

- Trukmė, pasiekta pirmuoju bandymu, nebent bandymas nesėkmingas pagal 3.1.5. apibrėžimą. (Jei bandymas nesėkmingas dėl 3.1.5.f priežasties ir sekantis bandymas neatliktas, tuomet pirmojo bandymo trukmė yra įrašoma į oficialų skrydžio laiką).
- Jei antrasis bandymas taip pat nesėkmingas pagal bet kurį 3.1.5.a, 3.1.5.b, 3.1.5.c, 3.1.5.d, ar 3.1.5.e apibrėžimų, tuomet užrašomas skrydžio laikas – 0.

3.1.5. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas laikomas nesėkmingu, jei modelis paleidžiamas ir nutinka bent vienas iš įvykių. Jei tai nutinka pirmojo bandymo metu, dalyvis turi teisę bandyti antrąkart.

- Modelis nusileidžia be neatkabinus paleidimo lyno (lejerio).
- Laikininkai negali tinkamai nustatyti paleidimo lyno (lejerio) atkabinimo momento.
- Laikininkams akivaizdu, kad modelio dalis atsijungia leidžiant pagalbininkui, kol modelis buvo velkamas ar oficialaus skrydžio metu.
- Laikininkams akivaizdu, kad dalyvis prarado kontaktą su paleidimo lynu (lejeriu) ir dalyvis ar jo komandos vadovas pasirinko paskelbti bandymą.
- Laikininkams akivaizdu, kad dalyvis prarado kontaktą su paleidimo lynu (lejeriu) ir paleidimo lynas (lejeris) yra kontroliuojamas kito žmogaus, o ne dalyvio.
- Skrydžio trukmė mažesnė nei 20 sekundžių.

3.1.6. Bandymas gali būti kartojamas, kai:

- Modelis susiduria su žmogumi (kažkuo kitu nei tu, kuris jį leidžia), kai yra paleidžiamas.
- Vilkimo metu, modelis susiduria su modeliu, atliekančiu laisvą skridimą (tačiau ne su modeliu, kuris velkamas) ir vilkimas negali būti tęsiamas įprastai.
- Skrydžio metu modelis susiduria su kitu modeliu ar su kito modelio vilkimo trosu.

Jei modelis gali tęsti skrydį įprastu būdu, dalyvis gali reikalauti skrydi laikyti oficialiu, net jei to reikalaujama skrydžio pabaigoje.

3.1.7. Skrydžių trukmė

Maksimali oficialių skrydžių trukmė pasaulio ir žemyniniuose čempionatuose yra keturios minutės pirmajame ture ir, jei sąlygos leidžia, paskutiniajame ture, kituose turuose – trys minutės. Kituose tarptautiniuose renginiuose maksimali trijų minučių trukmė bus taikoma visiems turams, nebent skirtingos trukmės (neviršijančios penkių minučių) buvo iš anksto paskelbtos varžybų biuletenyje tam tikriems turams.

Kilusių modelių suradimo problemų atveju ar atsižvelgiant į oro sąlygas žiuri gali leisti pakeisti maksimalų laiką ture. Apie tokį pakeistą maksimumą turi būti pranešta prieš prasidedant turui.

Maksimalios trukmės, ilgesnės nei trys minutės, turi būti taikomos turams, kuomet tikimasi minimalaus vėjo ir temperatūros pokyčių.

3.1.8. Klasifikacija

- a) Visas laikas kiekvienam dalyviui visiems oficialiems skrydžiams apibrėžtas 3.1.3. yra taikomas galutinei klasifikacijai. Pasiektas bendras laikas taip pat naudojamas apibrėžiant komandos klasifikaciją.
- b) Tam, kad būtų nuspręsti individualūs išdėstymai, kai yra lygiosios, turi būti atlikti papildomi skrydžiai, kai buvo užbaigtas paskutinis renginio skrydis. Maksimalus skrydžio laikas pirmajam iš sprendžiamų skrydžių turi būti šešios minutės ir maksimalus skrydžio laikas turi būti padidintas dviem minutėm kiekvienam paskesniai skrydžiui. Papildomų skrydžių laikas neturi būti įtrauktas į galutinius klasifikavimo skaičius grupėms; jie yra pateikiami norint nustatyti individualų išdėstymą.
- c) Organizatorius nustatys 10 minučių periodą, per kurį visi pakilimo dalyviai turi vilkti ir paleisti savo modelį. Per šias 10 minučių varžovai turės teisę bandyti antrą kartą, jei papildomo skrydžio pirmas bandymas buvo nesėkmingas pagal 3.1.5. Starto pozicijos bus apsprendžiamos iš eilės kiekvienam pakilimui.
- d) Jei dėl meteorologinių priežasčių ar prasto matomumo, ar modelių suradimo problemų pakilimas turi būti atidėtas iki ryto, jis bus pradedamas vos tik išauš diena ir matomumas bus geras tam, kad išvengtų temperatūros pokyčių. Maksimali pirmo skrydžio trukmė bus dešimtys minučių minimumas.
- e) Išimtinų meteorologinių sąlygų ar modelių suradimo problemų atveju žiuri gali leisti pakeisti turo maksimumą. Apie tokį maksimumo pakitimą turi būti pranešta prieš turo pradžią.
- f) Jei 12-kos ar didenis dalyvių skaičius finaliniame ture sudaro daugiau nei 25% visų dalyvių skaičiaus varžybose, tuomet finalinis turas gali būti padalintas į dvi grupes:
 - 1) Varžovų skaičius kiekvienoje grupėje bus kaip įmanoma lygesnis.
 - 2) Dalyviai yra priskiriami grupei ir jų starto pozicija yra paskirima iš eilės.
 - 3) Kiekvienas grupės startas atliekamas pagal kitus 3.1.8 nuostatus
 - 4) Sekančios grupės startas turi būti atliekamas kaip įmoma greičiau po pirmosios grupės.
 - 5) Abiejų grupių visi dalyviai, kurie pasiekia maksimalią trukmę, patenka į sekantį turą.
 - 6) Lygus dalyvių skaičius iš kiekvienos grupės gali būti perkeliamas į sekantį etapą, įskaitant varžovus iš vienos grupės atlikusius geriausius skrydžius žemiau už maksimalų laiką, numatomi skrydžių laikai yra bent 75% maksimumo.
 - 7) Jei pasirinkimai (5) ir (6) perkelia mažiau nei 4 varžovus į sekantį turą, tuomet du dalyviai su geriausiais skrydžių laikais iš kiekvienos grupės pereis į sekantį etapą.
 - 8) Dalyviai nepatekę į sekantį turą bus klasifikuojami su galutiniu išdėstymu pagal pasiektą laiką grupiniuose pakilimuose.
 - 9) Dalyviai, pereinantys iš grupinių pakilimų į sekančius pakilimus, bus klasifikuojami tik pagal laikus, pasiektus sekančiuose pakilimuose po grupinių etapų. Laikai grupiniuose etapuose neskaičiuojami klasifikacijoje.

3.1.9. Laikas

- a) Žiūrėti F1.2.
- b) Skrydžių laikas yra ribojamas maksimaliomis trukmėmis, nurodytomis 3.1.7 ir 3.1.8. Bendras skrydžio laikas nustatomas, kai modelis paleidžiamas nuo paleidimo lyno iki skrydžio pabaigos.

3.1.10. Pagalbininkų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją.

3.1.11. Paleidimo įrenginiai

- a) Sklandytuvą turi būti paleistas naudojant paleidimo lyną (lejerį), įskaitant paleidimo įrangą ir paleidimo įrenginį tai neturėtų viršyti 50 metrų, kuomet tempimo apkrova - 5 kg. Ši tempimo apkrova turi būti taikoma naudojant tinkamus aparatus, kurie yra prieinami dalyviams prieš ir per varžybas ir taip pat oficialiems asmenims per varžybas, kai tikrinama mažiausiai 20% sklandytuvų. Metaliniai lynai yra uždrausti.
- b) Leidžiant sklandytuvą naudojamas lynas gali būti tiekiamas įvairių prietaisų pagalba- gervių, suktuvo sąstų ar kitų. Šie įrenginiai (išskyrus paleidimo kabelį) negali būti susukami dalyvio, už tai numatytas skrydžio anuliacija. Dalyvis gali paleisti paleidimo Lyną (lejerį) ir ženklą (tokį kaip žiedą, vėliavėlę ar mažą gumos kamuoliuką) pabaigoje.
- c) Siekiant palengvinti stebėjimą ir laiką, paleidimo lynas turi būti aprūpintas stačiakampe mažiausiai 2,5 dm² ploto vėliavėle, kurios mažiausia pusė siekia bent 5cm, ir yra tiesiogiai prijungta prie pagrindinio kabelio.
- d) Visų tipų pagalbiniai stabilizavimo įtaisai ant kabelio yra uždrausti. Parašiotu gali būti pakeista numatyta vėliavėlė, jeigu tai nėra pridedama prie sklandytuvo o lieka supakuota bei nenaudojama iki paleidimo lyno (lejerio) atkabinimo.

3.1.12. Paleidimo organizavimas

- a) Dalyvis turi stovėti ant žemės ir pats privalo valdyti įtaisą (leidžiama judėti).
- b) Yra leidžiama veiksmų ir judėjimo laisvė tam, kad suteiktų geriausią naudojimąsi paleidimo lynu (lejeriu), išskyrus paleisto prietaiso svaidymą.
- c) Modelis turi būti paleistas maždaug 5 metrų atstumu nuo starto aikštelės žymeklio.

3.2. F1B KLASĖ – „WAKEFIELD”

3.2.1. Apibrėžimas

Aviamodelis, kuris yra varomas ištempiamu motoru, kuriame pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis veikiančiomis ant paviršių, liekančių fiksuotais skrydyje, išskyrus kreivumo arba dažnio pakitimus. Aviamodelis su kintančia geometrija ar plotu turi atitikti specifikacijas, kai paviršiai yra minimaliame ir maksimaliame išplėtimo režime.

3.2.2. Aviamodelių su ištempiamu motoru savybės F1B

Paviršiaus plotas (St) 17 - 19 dm²

Minimalus modelio be motoro svoris 200 g

Maksimalus suteptų motorų svoris..... 30 g

F1A modeliai gali naudoti radijo kontrolę tik negrįžtamiems veiksams modelio *skrydžio nutraukimui*. Bet koks sutrikimas ar neplanuota šių funkcijų operacija yra visiška dalyvio rizika.

3.2.3. Skrydžių skaičius

a) Žiūrėti 3.1.3.a.

b) Kiekvienas dalyvis gali atlikti vieną oficialų skrydį kiekviename varžybų ture. Turų trukmė turi būti paskelbta iš anksto ir negali trukti mažiau nei 30 minučių ar ilgiau nei 90 minučių. Dalyvis turi sukti guminį motorą ir paleisti savo modelį per oficialaus skrydžio turą, įskaitant bandymus ir pakartotinius bandymus.

3.2.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

a) Trukmė, pasiekta iš pirmo karto, nebent šis kartas yra nesėkmingas pagal 3.2.5. apibrėžimą. Jei bandymas nesėkmingas pagal 3.2.5b apibrėžimą ir antras bandymas neatliktas, tuomet pirmojo bandymo trukmė yra įrašoma, kaip oficialaus skrydžio laikas.

b) Trukmė, pasiekta antruoju bandymu. Jei antras bandymas taip pat nesėkmingas pagal 3.2.5.a apibrėžimą, tuomet skrydžiui įrašomas 0.

3.2.5. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas klasifikuojamas, kaip nesėkmingas, jei modelis yra paleidžiamas ir atsitinka bent vienas iš sekančių įvykių. Jei tai nutinka pirmuoju bandymu, tuomet dalyvis turi teisę bandyti antrą kartą.

a) Laikininkams akivaizdu, kad modelio dalis atsiskiria paleidimo metu ar oficialaus skrydžio laiku.

b) Skrydžio trukmė yra mažesnė nei 20 sekundžių.

3.2.6. Pakartotinis bandymas

Bandymas gali būti kartojamas, kai modelis susiduria su kitu modeliu skrydžio metu arba su kitu žmogumi, kuris modelio neleidžia. Jei modelis gali tęsti skrydį normaliu būdu, dalyvis gali reikalauti skrydį laikyti oficialiu, net jei to reikalaujama bandymo pabaigoje.

3.2.7. Skrydžių trukmė

Maksimali oficialių skrydžių trukmė pasaulio ir žemyniniuose čempionatuose yra keturios minutės pirmajame ture ir, jei sąlygos leidžia, paskutiniame ture, kituose turuose – trys minutės. Kituose tarptautiniuose renginiuose maksimali trijų minučių trukmė bus taikoma visiems turams, nebent skirtingos trukmės (neviršijančios penkių minučių) buvo iš anksto paskelbtos varžybų biuletenyje tam tikriems turams.

Kilusių modelio suradimo problemų atveju ar atitikant oro sąlygas žiuri gali leisti pakeisti maksimumą per turą. Apie tokį pakeistą maksimumą turi būti pranešta prieš prasidedant turui.

Maksimali trukmė, ilgesnė nei trys minutės, turi būti taikoma turams, kuomet tikimasi minimalaus vėjo ir temperatūros.

3.2.8. Klasifikacija

- a) Žiūrėti 3.1.8.a.
- b) Žiūrėti 3.1.8.b.
- c) Organizatorius nustatys 10 minučių laiko tarpą, per kurį visi turo dalyviai turės sukti guminį motorą ir paleisti savo modelį. Per šias 10 minučių dalyvis turės teisę antram bandymui nesėkmingo bandymo atveju pagal 3.2.5 paragrafą. Starto pozicijos bus nustatomos pagal eilę kiekvienam pakilimui.
- d) Žiūrėti 3.1.8.d.
- e) Žiūrėti 3.1.8.e.
- f) Žiūrėti 3.1.8.f.

3.2.9. Laikas

- a) Žiūrėti F1.2.
- b) The timing of flights is limited to the durations specified in 3.2.7 and 3.2.8. The total flight time is taken from the launch of the model to the end of the flight. Skrydžių laikas yra ribotas šiomis trukmėmis, apibrėžtomis 3.2.7 ir 3.2.8. Bendras skrydžio laikas yra nustatomas nuo modelio paleidimo iki skrydžio pabaigos.

3.2.10. Pagalbininkų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją starto pozicijoje.

3.2.11. Paleidimas

- a) Rankinis paleidimas, dalyvis ant žemės (leidžiama šokinėti).
- b) Kiekvienas dalyvis turi pats sukti motorą bei pats paleisti modelį.
- c) Modelis turi būti paleistas maždaug 5 m. atstumu nuo starto pozicijos.
- d) Papildomas šildymas motorui negali būti taikomas.

3.3. F1C KLASĖ – FF AEROMODELIAI SU STŪMOKLINIAIS VARIKLIAIS

3.3.1. Apibrėžimas

Aeromodeliai, kuriems energiją tiekia stūmokliniai varikliai ir kurių pakilimas yra generuojamas aerodinaminių jėgų, esančių ant paviršių, lieka fiksuotas skrydžio metu, išskyrus kreivės arba dažnio pakitimo metu. Modeliai, turintys kintamą geometriją ar plotą turi atitikti specifikacijas, kai paviršiai yra minimaliame ir maksimaliame išplėtimo režime.

3.3.2. Aeromodelių su stūmokliniais varikliais savybės F1C

Maksimalus darbinis motorų tūris..... 2,5 cm³

Neleidžiami jokie išmetimo plėtiniai motoro išmetamajai angai

Minimalus bendras svoris 300 g/cm³ motoro darbinis tūris

Minimalus krovimas 20 g/dm²

Maksimalus motoro veikimo laikas: 4 sekundės po modelio paleidimo.

Kuras standartinei formulei pakaitinimo žvakei ir kibirkštinio uždegimo motorams bus tiekiamas organizatorių ir turi būti naudojamas kiekvienam oficialiam skrydžiui. Sudėtis turi būti tokia: 80% metanolio, 20% alyvos. Alyva gali būti arba ricinos, arba sintetinė. Tai yra dalyvio pasirinkimas.

Svarbu: Kuras dyzeliniam varikliui (arba varikliui su uždegimu nuo suslėgimo) nėra draudžiamas.

Prieš kiekvieną oficialaus skrydžio bandymą kuro bakas turi būti išplaunamas standartinės kormulės kuru.

F1C modeliuose turi būti įrengta funkcinių radijo bangų kontrolė tik negrįžtamiems veiksams kontroliuoti modelio *skrydžio nutraukimui*. Tai gali taip pat sustabdyti variklį, jei jis vis dar dirba. Bet koks sutrikimas ar šių funkcijų neplanuota eksploatacija yra dalyvio rizikos objektas.

3.3.3. Skrydžių skaičius

a) Žiūrėti 3.1.3.a.

b) Kiekvienas dalyvis turi teisę atlikti vieną oficialų skrydį kiekviename varžybų ture. Turų trukmė turi būti pranešama iš anksto ir negali būti mažesnė nei 30 minučių ar ilgesnė nei 90 minučių. Dalyvis turi įjungti motorą ir paleisti savo modelį turo metu oficialiam skrydžiui, įskaitant bandymus ir kartojamus bandymus.

3.3.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

a) Trukmė, pasiekta pirmojo bandymo metu nebent šis bandymas yra nesėkmingas pagal 3.3.5. apibrėžimą. Jei bandymas nesėkmingas pagal 3.3.5c apibrėžimą ir antras bandymas neatliktas, tuomet pirmojo bandymo trukmė įrašoma į oficialaus skrydžio laiką.

b) Trukmė, pasiekta antrojo bandymo metu. Jei antras bandymas yra nesėkmingas pagal 3.3.5a ar 3.3.5b. apibrėžimus, tuomet skrydžio laikas- 0.

3.3.5. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas laikomas nesėkmingu, jeigu modelis paleidžiamas ir nutinka bent vienas iš sekančių įvykių. Jei tai nutinka pirmojo bandymo metu, tuomet dalyvis turi teisę antram bandymui.

a)

Laikas, per kurį motoras dirba nuo modelio paleidimo, viršija laiką, nustatytą 3.3.2. ir 3.3.8, kaip skrydžiui atitinkamą.

b) Laikininkams akivaizdu, kad modelio dalis atsijungia paleidimo metu ar oficialaus skrydžio metu.

c) Trukmė mažesnė nei 20 sekundžių.

3.3.6. Pakartotinis bandymas

Bandymas gali būti kartojamas, kai modelis susiduria su kitu modeliu skrydžio metu arba su kitu žmogumi, kuris modelio neleidžia. Jei modelis gali tęsti skrydį normaliu būdu, dalyvis gali reikalauti skrydį laikyti kaip oficialiu, net jei to reikalaujama bandymo pabaigoje.

3.3.7. Skrydžių trukmė

Maksimali oficialių skrydžių trukmė pasaulio ir žemyniniuose čempionatuose yra keturios minutės pirmajame ture ir, jei sąlygos leidžia, paskutiniajame ture, kituose turuose – trys minutės. Kituose tarptautiniuose renginiuose maksimali trijų minučių trukmė bus taikoma visiems turams, nebent skirtingos trukmės (neviršijančios penkių minučių) buvo iš anksto paskelbtos varžybų biuletenyje tam tikriems turams.

Kilusių modelio suradimo problemų atveju ar atitiktant oro sąlygas žiuri gali leisti pakeisti maksimumą per turą. Apie tokį pakeistą maksimumą turi būti pranešta prieš prasidedant turui.

Maksimalios trukmės, ilgesnės nei trys minutės, turi būti taikomos turams, kuomet tikimasi minimalaus vėjo ir temperatūros.

3.3.8. Klasifikacija

- a) Žiūrėti 3.1.8.a.
- b) Žiūrėti 3.1.8.b.
- d) Starto pozicijos bus nustatytos iš eilės kiekvienam turui. Organizatorius nustatys 10 minučių laiko tarpą, per kurį visi pakilimo dalyviai turės įjungti variklius ir paleisti savo modelius. Per šias 10 minučių dalyvis turės teisę antram bandymui, jei antras bandymas buvo nesėkmingas pagal 3.3.5. paragrafą.
- d) Žiūrėti 3.1.8.d.
- e) Žiūrėti 3.1.8.e.
- f) Žiūrėti 3.1.8.f.

3.3.9. Laikas

- a) Žiūrėti F1.2.
- b) Skrydžių laikas yra ribojamas trukmėmis, apibrėžtomis 3.3.7 ir 3.3.8. Bendru laiku laikomas laikas nuo modelio paleidimo iki skrydžio pabaigos.
- c) Laikininkai skaičiuoja motoro veikimo laiką su kvarcu, kontroliuojančiu elektroninius chronometrų su skaitmeniniais parodymais, kurie įrašo bent 1/100 sekundės. Motoro darbas nustatomas kaip užregistruotų laikų vidurkis ir šis vidurkis yra sumažinamas iki arčiausios 1/10 žemesnės sekundės.

3.3.10. Pagalbininkų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją starto pozicijoje.

3.3.11. Paleidimas

- a) Rankinis paleidimas, dalyvis ant žemės (leidžiama šokinėti).
- b) Kiekvienas dalyvis turi pats paleisti ir reguliuoti motorą ar motorus ir pats paleisti modelį.
- c) Modelis turi būti paleistas maždaug 5 m. atstumu nuo starto pozicijos.

3.3.12. Triukšmas

Triukšmo lygis lauko perimetre, kur skrenda F1C, neturėtų viršyti daugiau nei 6 dB(A) aplinkos triukšmo lygio visose lauko ribose, kur yra triukšmo jautrumas. Jei triukšmo lygis viršija ribą, paleidimo linija turi būti perkeliama iš lauko ribos į kitą tašką, kur lygis atitinka ribą.

3.4. F1D KLASĖ – FF KAMBARINIS AVIAMODELIS

3.4.1. Apibrėžimas

Aviamodelis, kuris gali skristi tik uždaroje erdvėje ir kuris yra varomas ištempiamais motorais ir kurio pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių, išliekančiais fiksuotais skrydžio metu, išskyrus kreivumo arba dažnio pasikeitimus.

3.4.2. Vidaus aeromodelio savybės F1D

Viensparnio lėktuvo modelio maksimalus sparno ilgis.....550 mm,

Maksimali keliamų paviršių styga.....200 mm

Uodegos perdangos maksimumas450 mm,

Minimalus svoris be guminio motoro.....1.4 g,

Maksimalus sutepto guminio motoro svoris.....0.4 g.

Dalyvis turi būti dalyvaujančio modelio gamintoju.

3.4.3. Skrydžių skaičius

Dalyviui leidžiama atlikti 6 skrydžius, iš kurių 2 skrydžiai skiriami klasifikacijai. Jei organizatoriai patikslina turus varžybose, tuomet dalyvis turi teisę atlikti vieną oficialų skrydį kiekvieno turo metu. Turų trukmė turi būti paskelbiama iš anksto.

3.4.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

Tik 60 sekundžių skrydžiai ar ilgesni bus laikomi oficialiais. Skrydis gali būti nutraukiamas per pirmąsias 60 sekundžių. Skrydis, trukęs mažiau nei 60 sekundžių, bus laikomas bandymu ir bus suteikiama dar viena galimybė kiekvienam iš šešių oficialių skrydžių; bandymai nebus kaupiami.

3.4.5. Modelių skaičius

Modelių skaičius, kurį dalyvis gali naudoti vidaus varžybose, nėra apibrėžtas.

3.4.6. Susidūrimo taisyklė

Dviejų modelių susidūrimo atveju skrydžio metu, kiekvienas dalyvis turi pasirinkti (per laiką nuo susidūrimo iki dviejų minučių siekiant apibrėžti jo skrydį) ar šį skrydžio laiką laikyti oficialiu ar atlikti dar vieną skrydį.

Dalyvis turi galimybę kartoti skrydį net jeigu turo laikas pasibaigė, kuomet įvyko susidūrimas. Kartotinis skrydis turi būti atliekamas prieš jo oficialų skrydį. Paskutinio turo varžybų atveju, kai daugiau nebėra oficialių skrydžių, pakartotino skrydžio paleidimas turi būti pradedamas per vieną valandą nuo turo pabaigos.

3.4.7. Valdymas

a) Balionas su prijungta savo virve ar strypiniu išmetikliu gali būti naudojamas pakeisti modelio kursui ar perkelti į kitą skrydžio plotą. Nėra jokio laiko apribojimo ar suvaržymų valdymo bandymams, išskyrus tai, kad visi valdymai turi būti atlikti iš modelio priekinio ir niekada iš galo.

b) Valdymas turi būti naudojamas norint išvengti susidūrimo su statiniais ar kitais modeliais. Modelis turi judėti horizontalioje plokštumoje

Svarbu: Jei laikininko nuomone, modelio aukščio pasikeitimas artėja prie pusės metro ar vieno metro kas 25 m. (ar didesnio), jis įspės dalyvį. Tolesnis laikininko įspėjimo nepaisymas reikš skrydžio nutraukimą.

c) Valdymo metu propeleris gali būti pagautas virvės/ baliono strypinio išmetiklio ir taip nustoti suktis. Vos tik propeleriui nustojus veikti, turi būti pradedamas naudoti trečias laikrodis (pageidautina dvigubo mygtuko laikrodis, kuris įrašo sukauptą laiką) tam, kad nustatytų bendrą propelerio sustojimo laiką, kuris bus atimamas iš veikimo laiko, kurį nustatė kiti du laikrodžiai. Jei mechanizmo valdytojas negali išjungti propelerio, visi trys laikrodžiai turi būti sustabdyti tuo pat metu ir bendras propelerio sustojimo laikas turi būti atimtas, kaip nurodyta aukščiau.

d) Pakartotinis skrydis nėra leidžiamas, nebent kitas modelis prasižengė per valdymą.

e) Sprendimas valdyti yra dalyvio atsakomybė ir tai turi būti atlikta jo paties. Fiziškai neįgalus dalyvis turi rasti pakaitinį oficialų asmenį. Jei dalyvis prastai mato, gydytojo patvirtinimas, nurodantis, kad rega nėra tinkama gali būti pateikiamas:

i) Geresnės akies matymas siekia ne mažiau nei 6/12 (metrus).

ar

ii) Regėjimo per žiūronus bandymas parodo, kad dalyvio rega per žiūronus yra arba vidutinė arba jis nieko nemato.

Šis patvirtinimas, pateiktas varžybų organizatoriui ar renginio vadovui, leis paskirti pakaitinį valdytoją dalyviui.

f) Laikininkas atsakingas už valdymo įrangos stebėjimą turi įspėti dalyvį, jei įrenginys kelia grėsmę kitiems modeliams. Jei kitų modelių valdytojai pažeidžia taisykles, dalyvis gali pasirinkti skrydį pakartoti, kuris, jei kartojama, yra to turo rezultatas. Jei jis pasirenka pradėti iš naujo, jis tai padaro prieš kitą oficialų skrydį.

3.4.8. Klasifikacija

Galutiniam klasifikavimui naudojami du kiekvieno dalyvio geriausi skrydžiai. Taškams pasiskirsčius tolygiai, trečias geriausias skrydis tai nusprendžia ir taip toliau kitais atvejais.

3.4.9. Skrydžių laikas

Skrydžių laikus turi skaičiuoti du laikininkai elektroniniais chronometrais su skaitmeniniu skaitliuku, įrašančiu bent 1/100 kiekvienos sekundės.

Nuo F1.2, tik F1.2.1, F1.2.2, ir F1.2.6. tinka F1D klasei.

Laikas turi būti nuskaitomas, kai kiekvienas modelis yra paleidžiamas. Laikas bus nutraukiamas kai:

a) Modelis paliečia pastato grindis.

b) Avarinio nuleidimo atveju.

c) Modelis paliečia bet kokią pastato dalį (kitą nei grindis) arba jo judėjimas nutrūksta.

Svarbu: Šiuo atveju, laikininkai turi tęsti laiko įrašymą dešimt sekundžių po judėjimo nutrūkimo. Jei modelis lieka susilietęs su pastatu ar jo dalimis praėjus 10 sekundžių, laikas bus nutraukiamas ir 10 sekundžių bus atimta iš skrydžio laiko. Jei modelis pats išsilaisvins iš kontakto su pastatu greičiau nei per 10 sekundžių, laikas tęsis įprastai.

3.4.10. Pagalbininkų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją.

3.4.11. Paleidimas

a) Leidžiant rankiniu būdu, dalyvis stovi ant žemės.

b) Guminių motorų sukimas turi būti atliekamas paties dalyvio.

3.4.12. Lubų aukščio kategorijos

Šios lubų aukščio kategorijos yra priimtinos konkursams ir registravimams:

I. – mažiau nei 8 metrai.

II. - tarp 8 ir 15 metrų.

III. - tarp 15 ir 30 metrų.

IV. – virš 30 metrų.

Lubų aukštis apibrėžiamas kaip vertikalus atstumas nuo grindų iki aukščiausio taško, kuriame gali būti įtrauktas 15 metrų diametro ratas, žemiau pirminės pastato struktūros.

3.5. F1E KLASĖ – FF SKLANDYMO NUO ŠLAITO MODELIAI

3.5.1. Apibrėžimas

Aviamodeliai nėra aprūpinti varomosios jėgos prietaisu ir kuriame pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių, kurios lieka fiksuotomis skrydžio metu, išskyrus rakurso pakitimus. Kintanti geometrija ar plotas nėra leidžiamas.

Sklandytuvai gali būti aprūpinti valdymo prietaisu, kuris gali naudoti krypties jutiklį ir skrydžio laiko matuoklį. Valdymo prietaisas neturi naudoti geografinės vietovės nustatymo ir neprivalo būti valdomas nuotoliniu būdu skrydžio metu.

3.5.2. Automatinio valdymo sklandytuvų savybės F1E

Maksimalus paviršiaus plotas (St) 150 dm²

Maksimali apkrova 100 g/dm²

Maksimalus skrydžio svoris 5 kg

F1E modeliai gali naudoti radijo bangas tik negrįžtamiems veiksams kontroliuoti modelio *skrydžio nutraukimui*. Bet koks sutrikimas ar neplanuotas šių funkcijų procesas yra visiškai dalyvio atsakomybė.

3.5.3. Skrydžių skaičius

Varžybos turi susidaryti iš penkių oficialių skrydžių ir turi būti suskirstytas į penkis turus, iš kurių kiekviename turi būti įrašytas oficialus skrydis. Organizatoriai turi paskelbti pradžios laiką, trukmę ir pabaigos laiką prieš kiekvieno turo startą ir turi būti rodomas turo metu. Kiekvienam oficialiam skrydžiui, įskaitant antrus bandymus ir pakartotinius bandymus, modelis turi būti paleistas tarp turo pradžios ir pabaigos laiko.

3.5.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

- Trukmė, pasiekta pirmuoju bandymu, nebent šis bandymas yra nesėkmingas pagal 3.5.5. apibrėžimą. Jei bandymas yra nesėkmingas pagal 3.5.5b apibrėžimą ir antras bandymas neatliekamas, tuomet pirmojo bandymo trukmė yra įrašoma, kaip oficialaus skrydžio laikas.
- Trukmė, pasiekta antruoju bandymu. Jei antrasis bandymas taip pat yra nesėkmingas pagal 3.5.5a apibrėžimą, tuomet skrydžiui įrašomas 0.

3.5.5. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas priskiriamas nesėkmingam, jei modelis paleidžiamas ir nutinka bent vienas iš nurodytų įvykių. Jei tai nutinka pirmuoju bandymu, tuomet dalyvis gali bandyti antrą kartą.

- Laikininkams akivaizdu, kad dalis modelio atsijungia paleidimo metu ar oficialaus skrydžio metu.
- Skrydžio laikas yra mažesnis nei 20 sekundžių.

3.5.6. Pakartotinis bandymas

Bandymas gali būti kartojamas, kai modelis susiduria su kitu modeliu skrydžio metu arba su kitu žmogumi, kuris modelio neleidžia. Jei modelis gali tęsti skrydį normaliu būdu, dalyvis gali reikalauti skrydį laikyti oficialiu, net jei to reikalaujama bandymo pabaigoje.

3.5.7. Skrydžių trukmė

Konkurso vadovas turi nustatyti maksimalią kiekvieno skrydžio trukmę, kuri yra tarp dviejų ir penkių minučių įskaitytinai. Šis maksimalus laikas turi būti paskelbiamas prieš kiekvieno turo pradžią ir aiškiai matomas viso turo metu.

3.5.8. Klasifikacija

- Kiekvieno turo metu, kiekvieno dalyvio įrašytas laikas sekundėmis turi būti išreikštas procentais arba (i) pripažintu maksimaliu laiku, arba (ii), jei maksimalaus laiko joks dalyvis neįrašo, užrašomas didžiausias pasiektas skrydžio laikas tame ture. Šis procentas įrašomas, kaip dalyvio rezultatas ture. Procentiniai rezultatai turi būti rodomi švieslentėje suapvalinti tūkstantųjų tikslumu (0.005). Visi rezultatai iš penkių turų nuspręstą galutinę klasifikaciją. Atviruose tarptautiniuose renginiuose (ne čempionatuose) yra taikoma bendra klasifikacija jaunių dalyviams ir vyresniems. Jaunių klasifikacija yra atliekama naudojant rezultatus, gautus iš bendros jaunių klasifikacijos.

- b) Lygiųjų atveju, individualūs išdėstymai yra nutariami staigiai atliktų papildomų skrydžių po to, kai paskutinis varžybų skrydis buvo atliktas. Varžybų vadovas turi nuspręsti tinkamą maksimalų laiką kiekvienam reikalaujamam papildomam etapui, taikoma viršutinė procentinė vertinimo sistema. Gauti taškai papildomuose skrydžiuose nėra įtraukiami nustatant grupės klasifikaciją.
- c) Varžybų vadovas nustatys 10 minučių periodą, per kurį pakilimo dalyviai turės paleisti savo modelius.

3.5.9. Laikas

- a) Žiūrėti F1.2.
- b) Skrydžių laikas yra apribojamas laiku, kurį nustato varžybų vadovas pagal 3.5.7. Bendras skrydžio laikas yra matuojamas nuo modelio paleidimo iki skrydžio pabaigos. Laikininkas turi užtikrinti, kad jis ir dalyvis žino nustatytą maksimalų vykstančio turo laiką.

3.5.10. Pagalbininkų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją.

3.5.11. Paleidimas

- a) Leidžiant rankiniu būdu, dalyvis stovi ant žemės (galima šokinėti).
- b) Kiekvienas dalyvis privalo pats reguliuoti ir paleisti modelį.

3.7 F1N KLASĖ – FF KAMBARINIAI RANKINIO PALEIDIMO SKLANDYTUVAI

3.7.1 Apibrėžimas

Aviamodelis, skrendantis uždaroje erdvėje ir kuris nėra aprūpintas varomuoju įrenginiu bei jo pakilimas generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių, kurios lieka fiksuotomis skrydžio metu.

Modeliai su kintančiu plotu (pvz.: su sulankstomais sparnais) nėra leistini. Kiekvienas dalyvis gali turėti tris modelius.

Dalyvis turi būti pats sukonstravęs dalyvaujantį modelį.

3.7.2. Skrydžių skaičius

Dalyviui leidžiama atlikti 9 skrydžius.

3.7.3. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

- a) Laikas, pasiektas pirmuoju bandymu nebent bandymas buvo nesėkmingas pagal 3.7.5 apibrėžimą.
- b) Trukmė, pasiekta antruoju bandymu. Jei antras bandymas yra taip pat nesėkmingas pagal 3.7.5. apibrėžimą, tuomet skrydžio laikas – 0.

3.7.4. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas laikomas nesėkmingu, jei leidžiant modelį nutinka bent vienas iš nurodytų įvykių: jei tai nutinka bandant pirmą kartą, dalyviui leidžiama atlikti antrą bandymą.

- a) modelis susiduria su žmogumi ar objektu, kuris priklauso asmeniui (neskaitant dalyvio)
- b) skrydžio metu modelis susiduria su kitu modeliu;
- c) Laikininkams akivaizdu, kad modelio dalis atsiskiria paleidimo metu ar oficialaus skrydžio metu.

3.7.5. Skrydžių laikas

Skrydžių laikai turi būti matuojami dviejų laikininkų elektroniniais laikrodžiais su skaitmeniniais rodmenimis. Laikininkų įrašytas laikas yra vidurkis visų registruotų laikų, tačiau suapvalintas iki artimiausios vienos šimtosios sekundės žemiau vidutinio laiko, nebent registruotų laikų skirtumas parodo, jog įvyko klaida matuojant laikus, tokiu atveju organizatorius su žiuri turi nustatyti kuris laikas turi būti užregistruojamas kaip oficialus arba kaip turi būti elgiamasi toliau.

Nuo F1.2, tik F1.2.1 ir F1.2.2 taikoma F1N klasei.

Kiekvieno skrydžio laiko skaičiavimas turi prasidėti, kai modelis paleidžiamas. Laikas bus nutraukiamas, kai:

- a) Modelis nusileidžia ant pastato grindų.
- b) Modelis susiliečia su bet kuria pastato dalimi, išskyrus grindis ir nustoja skristi.

3.7.6. Klasifikacija

Trys geriausi dalyvio skrydžiai turi būti parenkami klasifikacijai. Jei jie yra lygūs, ketvirtasis skrydis viską nusako ir taip toliau.

3.7.7. Paleidimas

Paleidžiama rankiniu būdu, dalyviui stovint ant žemės. Šokinėti leidžiama. 4C skyriaus reikalavimas 1.3.1 nurodo, kad modeliai turi būti paleidžiami viena ranka laikant fiuzeležą, netaikoma F1N.

3.7.8. Lubų aukščio kategorijos

Šios lubų aukščio kategorijos yra pripažintos varžyboms ir registravimams:

- I- mažiau nei 8 metrai
- II- tarp 8 ir 15 metrų
- III- tarp 15 ir 30 metrų

IV- virš 30 metrų

Lubų aukštis apibrėžiamas kaip vertikalus atstumas nuo grindų iki aukščiausio taško, kuriame gali būti įtrauktas 15 metrų diametro ratas, žemiau pirminės pastato struktūros.

3.6 KLASĖS F1P FF AVIAMODELIO SU STŪMOKLINIU VARIKLIU ĮVADAS

3.6.1. Apibrėžimas

Aviamodelis, kuriame galia tiekama stūmokliniu varikliu ir kuriame pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių, liekančių fiksuotais skrydyje, išskyrus dažnio pakitimus. Kintama geometrija ar plotas nėra leidžiami.

3.6.2. Aviamodelio su stūmokliniu varikliu savybės

Minimalus suprojektuotas sparno plotas 26 dm²

Maksimalus suprojektuotas sparno ilgis1.5m

Minimalus bendras svoris250 g

Maksimalus motoro veikimo laikas7 sekundės nuo modelio paleidimo.

Maksimalus variklio darbinis tūris1,00 cm³

Gali būti atliktas tik vienas sparno ar horizontalios uodegos pakitimas skrydžio metu prieš *skrydžio nutraukimą*.

Neleidžiami jokie išmetimo plėtiniai motoro išmetamajai angai

Motoras turi naudoti propelerį betarpiškai, nereikalingas jokie perjungimai

Mechaniniai stabdžiai nėra leistini motoro sustabdymui.

Kuro sudėtinės dalys nėra ribojamos.

F1P modeliai gali naudoti radijo bangas tik negrįžtamiems veiksams modelio *skrydžio nutraukimui*. Tai gali apimti modelio motoro sustabdymą, kuomet jis dirba. Bet koks sutrikimas ar neplanuota šių funkcijų eksploatacija yra visiškai dalyvio atsakomybėje.

3.6.3. Skrydžių skaičius

- Kiekvienas dalyvis turi teisę atlikti septynis oficialius skrydžius.
- Kiekvienas dalyvis gali atlikti vieną oficialų skrydį varžybose kiekvieno turo metu. Turų trukmė turi būti paskelbta iš anksto ir negali trukti mažiau nei 30 minučių ar viršyti 90 minučių. Dalyvis turi paleisti savo modelį per turą oficialiam skrydžiui, įskaitant bandymus ir pakartotinius bandymus.

3.6.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

- Trukmė, pasiekta pirmuoju bandymu, nebent šis bandymas yra nesėkmingas pagal 3.6.5. apibrėžimą (jei bandymas yra nesėkmingas dėl 3.6.5.a priežasties ir antras bandymas nėra atliktas, tuomet pirmojo skrydžio trukmė yra įrašoma, kaip oficialaus skrydžio laikas).
- Trukmė, pasiekta antruoju bandymu. Jei antras bandymas yra taip pat nesėkmingas pagal 3.6.5.b ar 3.6.5.c apibrėžimą, tuomet skrydžio laikas – 0.

3.6.5. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas laikomas nesėkmingu, jei modelis paleidžiamas ir nutinka bent vienas iš toliau išvardintų įvykių. Jei tai nutinka pirmojo bandymo metu, tuomet dalyvis turi teisę bandyti antrąkart.

- Skrydžio trukmė mažesnė nei 20 sekundžių.
- Motoro darbo laikas nuo modelio paleidimo viršija laiką, nurodytą 3.6.2.
- Laikininkams akivaizdu, kad modelio dalis atsiskiria paleidimo ar oficialaus skrydžio metu.

3.6.6. Bandymo kartojimas

Bandymas gali būti kartojamas, kuomet modelis susiduria su kitu modeliu skrydžio metu arba žmogumi (ne tuo, kuris leidžia modelį) paleidimo metu. Jei modelis tęsia skrydį įprastu būdu, dalyvis gali reikalauti skrydį laikyti oficialiu, net jei reikalaujama bandymo pabaigoje.

3.6.7. Skrydžių trukmė

Maksimalus laikas kiekvienam skrydžiui yra trys minutės. Esant reikalui pataisyti modelį ar atsižvelgiant į meteorologines sąlygas, žiuri gali leisti pakeisti turo maksimumą. Pakeistas laikas turi būti paskelbiamas prieš turo startą.

3.6.8 Klasifikacija

- a) Bendras laikas kiekvieno dalyvio oficialiam skrydžiui apibrėžtas 3.6.3. ir yra naudojamas galutinei klasifikacijai. Šis bendras pasiektas laikas taip pat naudojamas nustatyti grupės klasifikaciją.
- b) Tam, kad būtų nuspręstas individualus išdėstymas, kai yra lygiosios, turi būti atlikti papildomi skrydžiai po to, kai paskutinis renginio skrydis buvo užbaigtas. Maksimalus skrydžio laikas pirmajam iš išrinktų skrydžių turi būti penkios minutės ir maksimalus skrydžio laikas turi būti prailgintas dviem minutėm kiekvienam paskesniai skrydžiui. Papildomų skrydžių laikas neturi būti įskaitomas galutiniuose komandų klasifikavimo skaičiuose; jie skirti nustatyti individualų išdėstymą.
- c) Starto pozicijos bus nustatomos iš eilės kiekvienam skrydžiui. Organizatorius nustatys 10 minučių periodą, per kurį visi pakilimo dalyviai privalės įjungti variklius ir paleisti savo modelius. Per šias 10 minučių dalyviai turės teisę bandyti antrą kart, jei pirmasis bandymas bus nesėkmingas papildomam skrydžiui pagal 3.6.5. paragrafą.
- d) Jei dėl meteorologinių priežasčių ar prasto matomumo, ar modelių suradimo problemos turas turi būti atidėtas iki ryto, skristi bus pradėdama vos prašvis ir matomumas leis. Maksimali primojo skrydžio trukmė bus dešimties minučių minimumas.
- e) Esant nepaprastoms meteorologinėms sąlygoms ar modelių suradimo problemos atveju, žiuri gali leisti pakeisti turo maksimumą. Apie pakeistą maksimumą privalo būti pranešta prieš turo startą. Maksimalus variklio veikimo laikas yra 7 sekundės.

3.6.9. Laikas

- a) Žiūrėti F1.2.
- b) Bendras laikas skaičiuojamas nuo modelio paleidimo iki skrydžio pabaigos.
- c) Variklio veikimo laikas turi būti matuojamas dviejų laikininkų elektroniniais chronometrais su skaitmeniniais parodymais bent 1/100 sekundės. Variklio darbas nustatomas paėmus dviejų laikų vidurkį ir vidurkis sumažinamas iki 1/10 sekundės.

3.6.10. Padėjėjų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją starto pozicijoje.

3.6.11. Paleidimas

- a) Paleidžiama rankiniu būdu dalyviui stovint ant žemės (leidžiama šokinėti).
- b) Kiekvienas dalyvis pats turi įjungti motorą ir paleisti modelį.
- c) Modelis turi būti paleidžiamas maždaug 5 metrų atstumu nuo pažymėto starto pozicijos.

LAIKINOS TAISYKLĖS

3.G F1G KLASĖ – FF „COUPE D'HIVER”

Šios taisyklės F1G klasei turi būti naudojamos kartu su 4b ir 4c skyriaus 1 dalies susijusiais paragrafais .

3.G.1. Apibrėžimas

Aviamodelis, kuris yra varomas ištempiamu motoru ir kuriame pakilimas generuojamas aerodinaminėmis jėgomis veikiančiomis ant paviršių, liekančių fiksuotais skrydyje, išskyrus dažnio pakitimus. Kintama geometrija ar plotas nėra leidžiami.

3.G.2. Aviamodelio su ištempiamu varikliu savybės F1G

Modelio mažesnio motoro minimalus svoris70

Maksimalus sutepto motoro svoris.....10 g

Kiekvienas dalyvis gali turėti tris modelius.

F1G modeliai gali naudoti radijo bangas tik negrįžtamiems veiksams modelio *skrydžio nutraukimui*. Bet koks sutrikimas ar neplanuota šių funkcijų eksploatacija yra visiškai dalyvio atsakomybė.

3.G.3 Skrydžių skaičius

- Kiekvienas dalyvis turi teisę atlikti penkis skrydžius.
- Kiekvienas dalyvis gali atlikti vieną oficialų skrydį kiekviename renginio ture. Turų trukmė turi būti paskelbta iš anksto ir negali trukti mažiau nei 30 minučių ar ilgiau nei 90 minučių. Dalyvis turi sukti savo guminį motorą ir paleisti modelį oficialaus skrydžio turo metu, įskaitant bandymus ir pakartotinius bandymus.

3.G.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

- Laikas, pasiektas pirmuoju bandymu, nebent bandymas yra nesėkmingas pagal 3.G.5. apibrėžimą. (Jei bandymas nesėkmingas dėl 3.G.5.a. priežasties ir antras bandymas nėra atliktas, tuomet pirmojo skrydžio bandymo laikas yra įrašomas, kaip oficialaus skrydžio laikas).
- Trukmė, pasiekta antrojo bandymo metu. Jei antras bandymas taip pat nesėkmingas pagal 3.G.5.b., apibrėžimą, tuomet skrydžio laikas- 0.

3.G.5. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas laikomas nesėkmingu, jei modelis yra paleistas ir nutinka bent vienas iš toliau išvardintų įvykių. Jei tai nutinka pirmojo bandymo metu, tuomet dalyvis gali atlikti antrą bandymą.

- Skrydžio trukmė mažesnė nei 20 sekundžių.
- Laikininkams akivaizdu, kad modelio dalis atsijungia paleidimo metu ar oficialaus skrydžio metu.

3.G.6. Pakartotinis bandymas

Bandymas gali būti kartojamas, kai modelis susiduria su kitu modeliu skrydžio metu arba su kitu žmogumi, kuris modelio neleidžia. Jei modelis gali tęsti skrydį normaliu būdu, dalyvis gali reikalauti skrydį laikyti oficialiu, net jei to reikalaujama bandymo pabaigoje.

3.G.7. Skrydžių trukmė

Maksimali kiekvieno oficialaus skrydžio trukmė - dvi minutės. Dėl modelių suradimo problemos ar oras netinkamas, žiuri gali leisti pakeisti turo maksimumą. Apie pakeistą maksimalų laiką turi būti pranešta prieš turo pradžią.

3.G.8. Klasifikacija

- Bendras penkių skrydžių laikas yra naudojamas galutiniam klasifikavimui.
- Tam, kad išrinktų nugalėtoją, kai yra lygiosios, turi būti nedelsiant atlikti papildomi skrydžiai po to, kai paskutinis renginio skrydis buvo atliktas. Maksimalus skrydžio laikas kiekvieno

papildomo turo metu turi būti padidintas pridedant vieną minutę prie maksimalaus skrydžio laiko prieš tai buvusiame ture.

Organizatorius nustatys 10 minučių periodą, per kurį visi pakilimo dalyviai privalės sukti guminius variklius ir paleisti savo modelius. Per šias 10 minučių dalyviai turės teisę bandyti antrąkart, jei pirmasis bandymas bus nesėkmingas papildomam skrydžiui pagal 3.6.5. paragrafą.

3.G.9. Laikas

- a) Žiūrėti F1.2.
- b) skrydžio laiku laikoma trukmė, kai modelis yra paleidžiamas iki skrydžio pabaigos.

3.G.10. Pagalbininkų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją starto vietoje.

3.G.11. Paleidimas

- a) Rankinis paleidimas, dalyvis stovi ant žemės (leidžiama šokinėti).
- b) Kiekvienas dalyvis turi pats sekti motorą bei pats paleisti modelį.
- c) Modelis turi būti paleistas maždaug 5 m. atstumu nuo starto pozicijos.
- d) Papildomas šildymas negali būti taikomas varikliui.

3.H F1H KLASĖ – FF NEDIDELI SKLANDYTUVAI

F1H klasės taisyklės turi būti naudojamos kartu su susijusiais 4b ir 4c skyriaus 1 dalies paragrafais.

3.H.1. Apibrėžimas

Aviamodelis, kuris nėra aprūpintas varomuoju prietaisu ir kurio pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių, kurios lieka fiksuotomis skrydžio metu, išskyrus rakurso pakitimus. Kintanti geometrija ar plotas nėra leidžiamas.

3.H.2. Sklandytuvų savybės F1H

Maksimalus paviršiaus plotas (St)18 dm²

Minimalus svoris.....220 g

Maksimalus paleidimo kabelio ilgis, kai apkrova 2 kg...50 m

Kiekvienas dalyvis gali turėti tris modelius.

F1H modeliai gali naudoti radijo kontrolę tik negrįžtamiems veiksams modelio *skrydžio nutraukimui*. Bet koks sutrikimas ar neplanuota šių funkcijų operacija yra visiška varžovo atsakomybė.

3.H.3. Skrydžių skaičius

- a) Kiekvienas dalyvis gali atlikti penkis oficialius skrydžius.
- c) Kiekvienas dalyvis gali atlikti vieną oficialų skrydį kiekviename renginio ture. Turų trukmė turi būti paskelbta iš anksto ir negali trukti mažiau nei 30 minučių ar ilgiau nei 90 minučių. Dalyvis turi vilkti ir paleisti savo modelį per oficialų skrydį, įskaitant bandymus ir pakartotinius bandymus.

3.H.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

- a) Laikas, pasiektas pirmuoju bandymu, nebent šis bandymas yra nesėkmingas pagal 3.H.5 apibrėžimą (jei bandymas nesėkmingas dėl 3.H.5.a priežasties ir antras bandymas nėra atliekamas, tuomet pirmojo skrydžio trukmė yra įrašoma į oficialaus skrydžio laiką).
- b) Trukmė, pasiekta antruoju bandymu. Jei antras bandymas taip pat nesėkmingas pagal 3.H.5.b, 3.H.5.c, ar 3.H.5.d apibrėžimus, tuomet skrydžiui įrašoma 0.

3.H.5. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas, laikomas nesėkmingu, jei modelis paleidžiamas ir įvyksta bent vienas iš toliau išvardintų įvykių. Jei tai nutinka pirmojo bandymo metu, tuomet dalyvis turi teisę atlikti antrą bandymą.

- a) Skrydžio trukmė yra mažesnė nei 20 sekundžių.
- b) Modeliai grįžta ant žemės be kabelio paleidimo.
- c) Laikininkai negai tinkamai nustatyti lejerio paleidimo momento.
- d) Laikininkams akivaizdu, kad modelio dalis atsiskyrė pabalbininko paleidimo metu, kol modelis buvo tempiamas ar oficialaus skrydžio metu.
- e) Laikininkams akivaizdu, kad dalyvis prarado kontaktą su lejeriu ir dalyvis pasirenka pripažinti bandymą.

3.H.6. Bandymo kartojimas

Bandymas gali būti kartojamas, kai:

- a) modelis susiduria su žmogumi (ne tuo, kuris jį leidžia) paleidimo metu;
- b) tempimo metu, modelis susiduria su modeliu laisvojo skridimo metu (tačiau ne su tempiamu modeliu ar ne su tuo, kuris turi lyną) ir tempimas negali būti tęsiamas įprastu būdu;
- c) skrydžio metu modelis susiduria su kitu modeliu ar kito modelio tempimo lynu.

Jei modelis gali tęsti skrydį įprastu būdu, dalyvis gali reikalauti priimti skrydį, kaip oficialų, net jei to prašoma bandymo pabaigoje.

3.H.7. Skrydžių trukmė

Maksimali kiekvieno skrydžio trukmė – dvi minutės. Dėl modelių suradimo problemų ar blogų oro

sąlygų, žiuri gali leisti pakeisti maksimalų laiką. Apie pakeistą maksimumą turi būti pranešta prieš turo startą.

3.H.8. Klasifikacija

- a) Bendras penkių skrydžių laikas yra taikomas galutinei klasifikacijai.
- b) Tam, kad būtų nuspręstas individualus išdėstymas, kai yra lygiosios, turi būti atlikti papildomi skrydžiai po to, kai paskutinis renginio skrydis buvo užbaigtas. Maksimalus skrydžio laikas kiekvienam papildomam turui turi būti padidintas viena minute prie paskutinio turo maksimalaus laiko.

Organizatorius nustatys 10 minučių periodą, per kurį pakilimo dalyviai turės vilkti ir paleisti savo modelius. Per šias dešimt minučių, dalyvis turės teisę antram bandymui, jei papildomas bandymas buvo nesėkmingas pagal 3.H.5 paragrafą.

3.H.9 Laikas

- a) Žiūrėti F1.2.
- b) Bendras skrydžio laikas skaičiuojamas nuo modelio paleidimo nuo paleidimo lyno (lejerio) iki skrydžio pabaigos.

3.H.10. Pagalbininkų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją starto vietoje.

3.H.11. Paleidimo įrenginiai

- a) Skalndytuvas turi būti paleidžiamas naudojant vieną lejerį; jo ilgis, įskaitant paleidimo įrangą ir paleidimo įtaisą, neturį viršyti 50 metrų, kai taikoma 2 kg. tempimo apkrova. Metaliniai kabeliai yra draudžiami.
- b) Bet kokie prietaisai, prijungti prie paleidimo kabelio negali būti paleisti dalyvio, antraip skrydis gali būti atšauktas. Dalyvis gali paleisti paleidimo kabelį ir lengvasvorį žymeklį, tokį kaip žiedas, vėliavėlė ar mažas guminis kamuoliukas pabaigoje.
- a) Siekiant palengvinti stebėjimą ir laiką kabelis turi būti aprūpintas stačiakampia mažiausiai 2,5 dm² ploto vėliavėle, kurios mažiausia pusė siekia bent 5cm, ir yra tiesiogiai prijungta prie pagrindinio kabelio.
- c) Visų tipų pagalbiniai stabilizavimo įtaisai ant kabelio yra draudžiami.

3.H.12. Paleidimo organizavimas

- a) Dalyvis turi stovėti ant žemės ir pats valdyti paleidimo prietaisus (leidžiama šokinėti).
- b) Yra suteikiama veiksmų ir judėjimo laisvė tam, kad leistų geriausią kabelio panaudojimą, išskyrus prietaiso blaškymą.
- c) Modeliai turi būti paleidžiami maždaug 5 metrų atstumu nuo starto ženklų pradžios.

3.J F1J KLASĖ – FF MAŽI AVIAMODELIAI SU STŪMOKLINIU VARIKLIU

F1J klasės taisyklės naudojamos kartu su atitinkamais 4b ir 4c skyriaus paragrafų 1 dalimi.

3.J.1. Apibrėžimas

Aviamodelis, kuriam energija suteikiama stūmoklinio motoro varikliu ir kurio pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių, išliekančių fiksuotais skrydžio metu, išskyrus dažnio pakitimus. Kintama geometrija ar plotas nėra leidžiami.

3.J.2. Aviamodelio su stūmokliniais varikliais savybės

Maksimalus darbinis motoro tūris1,00 cm³

Jokie pratęsimai nėra leidžiami variklio išmetimo angose

Minimalus bendras svoris160 g

Maksimali motoro veikimo trukmė5 sekundės nuo modelio paleidimo.

Degalų sudedamosios dalys nėra ribojamos.

Kiekvienas dalyvis gali turėti tris modelius.

F1J modeliai gali naudoti radijo kontrolę tik negrįžtamiems veiksams kontroliuoti modelio *determalizaciją*. Tai gali sustabdyti variklį, jei jis vis dar dirba. Bet koks sutrikimas ar neplanuota šių funkcijų eksploatacija yra visiška dalyvio atsakomybė.

3.J.3. Skrydžių skaičius

- Kiekvienas dalyvis gali atlikti penkis oficialius skrydžius.
- Kiekvienas dalyvis gali atlikti vieną oficialų skrydį kiekvieno turo metu. Turų trukmė turi būti paskelbta iš anksto ir negali būti mažesnė nei 30 minučių ar viršyti 90 minučių. Dalyvis turi įjungti motoro ir paleisti savo modelį oficialaus skrydžio turo metu, įskaitant bandymus ir pakartotinius bandymus.

3.J.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

- TLaikas, pasiektas pirmuoju bandymu, nebent bandymas yra nesėkmingas pagal 3.J.5. apibrėžimą (jei bandymas yra nesėkmingas dėl 3.J.5.a priežasties) ir antras bandymas nėra atliekamas, tuomet pirmojo skrydžio bandymo trukmė yra laikoma oficialaus skrydžio laiku.
- Laikas, pasiektas antruoju bandymu. Jei antrasis bandymas taip pat nėra sėkmingas pagal 3.J.5.b ar 3.J.5.c apibrėžimus, tuomet skrydžiui įrašomas 0.

3.J.5. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas laikomas nesėkmingu, jei modelis paleidžiamas ir nutinka bent vienas iš įvykių. Jei tai nutinka pirmojo bandymo metu, dalyvis turi teisę bandyti antrąkart.

- Skrydžio trukmė mažesnė nei 20 sekundžių.
- Laikas nuo motoro paleidimo iki modelio peržengiamo laiko nurodytas 3.J.2.
- Laikininkams akivaizdu, kad modelio dalis atsijungia per paleidimą ar oficialaus skrydžio metu.

3.J.6. Bandymo kartojimas

Bandymas gali būti kartojamas, kuomet modelis susiduria su kitu modeliu skrydžio metu arba žmogumi (ne tuo, kuris leidžia modelį) paleidimo metu. Jei modelis tęsia skrydį įprastu būdu, dalyvis gali reikalauti skrydi laikyti oficialiu, net jei reikalaujama bandymo pabaigoje.

3.J.7. Skrydžių trukmė

Maksimali kiekvieno skrydžio trukmė yra dvi minutės. Jei modelis taisomas arba oro sąlygos yra netinkamos, žiuri gali leisti pakeisti turo maksimumą. Jei maksimalus laikas yra pakeičiamas apie tai turi būti pranešta prieš turo pradžią.

3.J.8. Klasifikacija

- a) Bendras penkių skrydžių laikas yra taikomas klasifikacijai.
- b) Tam, kad būtų nuspręstos individualus išdėstymas, kai yra lygiosios, nedelsiant turi būti atlikti papildomi skrydžiai po to, kai paskutinis renginio skrydis yra užbaigiamas. Maksimalus skrydžio laikas kiekvieno papildomo turo metu turi būti padidintas viena minute prie maksimalaus skrydžio laiko paskutiniame ture.

Organizatorius nustatys 10 minučių periodą, kurio metu visi pakilimo dalyviai turės įjungti savo variklius ir paleisti savo modelius. Per šias 10 minučių dalyviai turės teisę atlikti antrą bandymą, jei papildomo skrydžio bandymas buvo nesėkmingas pagal 3.J.5. paragrafą.

3.J.9. Laikas

- a) Žiūrėti F1.2.
- b) Bendras laikas nustatomas nuo modelio paleidimo iki skrydžio pabaigos.
- c) Du laikininkai turi nustatyti motoro veikimo laiką elektriniais chronometrais su skaitmeniniais parodymais, įrašančiais mažiausiai 1/100 sekundės. Variklio darbas nustatomas kaip dviejų užregistruotų laikų vidurkis ir tas vidurkis yra sumažinamas iki artimiausios 1/10 sekundės.

3.J.10. Pagalbininkų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją starto pozicijoje.

3.J.11. Paleidimas

- a) Rankinis paleidimas, dalyvis stovi ant žemės (leidžiama šokinėti).
- b) Kiekvienas dalyvis turi paleisti ir reguliuoti motorą pats.
- c) Modelis turi būti paleidžiamas maždaug 5 metrų atstumu nuo pažymėto starto.

3.K F1K KLASĖ – FF AVIAMODELIS SU CO₂ MOTORU

F1K klasės nurodymai pateikti žemiau yra naudojami kartu su atitinkamais 4b ir 4c skyriaus 1 dalies paragrafais.

3.K.1. Apibrėžimas

Aviamodelis, kuris yra varomas CO₂ dujiniu motoru ir kurio pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių išliekančių fiksuotais skrydžio metu, išskyrus dažnio pakitimus. Kintanti geometrija nėra leidžiama.

3.K.2. Savybės

Minimalus svoris (be CO₂)75 g

Maksimalus paviršiaus plotas (St)12 dm²

Maksimalus CO₂ bako tūris..... 2 cm (jungiamieji vamzdžiai skaičiuojami, tik jeigu jų išorinis diametras yra virš 2 mm).

Kiekvienas dalyvis gali turėti tris (3) modelius.

F1K gali naudoti radijo kontrolę tik negrįžtamiems veiksams kontroliuoti modelio *determalizaciją*. Tai gali sustabdyti motorą, jei jis vis dar veikia. Bet koks gedimas ar neplanuota šių funkcijų eksploatacija yra visiška dalyvio rizika.

3.K.3. Skrydžių skaičius

- Kiekvienas dalyvis gali atlikti penkis skrydžius.
- Kiekvienas dalyvis gali atlikti vieną oficialų skrydį kiekviename renginio ture. Turų trukmė turi būti paskelbta iš anksto ir negali trukti mažiau nei 30 minučių ar ilgiau nei 90 minučių. Dalyvis turi paleisti savo modelį per oficialaus skrydžio turą, įskaitant bandymus ir pakartotinius bandymus.

3.K.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

- Laikas, pasiektas pirmuoju bandymu, nebent bandymas yra nesėkmingas pagal 3.K.5. apibrėžimą. (Jei bandymas yra nesėkmingas pagal 3.K.5.a apibrėžimą ir antras bandymas neatliekamas, tuomet pirmo bandymo trukmė laikoma oficialaus skrydžio laiku).
- Trukmė, pasiekta antruoju bandymu. Jei antras bandymas taip pat nėra sėkmingas pagal bet kurį iš 3.K.5.b., 3.K.5.c. ar 3.K.5.d. apibrėžimų, tuomet skrydžio laikas- 0.

3.K.5. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas laikomas nesėkmingu, jei modelis paleidžiamas ir nutinka bent vienas iš toliau išvardintų įvykių. Jei tai nutinka pirmojo bandymo metu, tuomet dalyvis gali bandyti antrą kartą.

- Skrydis trumpesnis nei 20 sekundžių.
- Laikininkams akivaizdu, kad modelio dalis atsijungė paleidimo ar oficialaus skrydžio metu.
- Jei motoras nustoja veikti laukimo metu sprendžiamųjų skrydžių metu (žiūrėti 3.K.8.b.)
- Jei po laukimo laiko pradžios (žr. 3.K.8.b) iki oficialaus skrydžio pabaigos, motoro reguliavimas ar terminės bako sąlygos pasikeičia ar jas paveikia bet koks fizinis įsikišimas.

3.K.6. Pakartotinis bandymas

Bandymas gali būti kartojamas, kai modelis susiduria su kitu modeliu ar asmeniu (išskyrus dalyvį) paleidimo metu. Jei modelis gali tęsti skrydį įprastu būdu, dalyvis gali reikalauti skrydį laikyti oficialiu, net jei šis prašymas pateikiamas bandymo pabaigoje.

3.K.7. Skrydžio trukmė

Kiekvieno oficialaus skrydžio maksimali trukmė- dvi minutės. Modelio taisymo ar netinkamų oro sąlygų atveju žiuri gali leisti pakeisti turo maksimumą. Pakeistas maksimalus laikas turi būti paskelbtas prieš turo pradžią.

3.K.8. Klasifikacija

- a) Bendras penkių skrydžių laikas yra taikomas klasifikacijai.
- b) Tam, kad būtų nuspresti individualūs išsidėstymai, kai yra lygiosios, turi būti atliktas papildomas skrydis po to, kai buvo užbaigtas paskutinis renginio skrydis. Maksimalus skrydžio laikas kiekviename papildome ture išlieka dvi minutės.

Pirmuoju sprendimo turu motoras turi būti įjungtas, tada dalyvis su įjungtu motoru turi palaukti 60 ar 120 sekundžių (organizatorius nustato laiką prieš turą) iki kol laikininkai duoda signalą, kuris reiškia, kad motoras gali būti paleidžiamas. Skrydžio laikas pradedamas skaičiuoti, kai modelis paleidžiamas. Kiekvienu papildomu skrydžiu laikas padidinamas 60 ar 120 sekundžių (organizatorius nustato laiką prieš turą) prie ankstesnio turo laukimo laiko.

- c) Organizatorius nustatys 15 minučių periodą, per kurį visi pakilimo varžovai turės įjungti variklius ir paleisti savo modelius. Per šias 15 minučių dalyvis turės teisę bandyti antrą kartą, jei pirmasis bus nesėkmingas.

3.K.9. Laikas

- a) Žiūrėti F1.2.
- b) Bendras skrydžio laikas skaičiuojamas nuo modelio paleidimo iki skrydžio pabaigos.

3.K.10 Pagalbininkų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją starto pozicijoje.

3.K.11 Paleidimas

- a) Rankinis paleidimas, dalyvis turi stovėti ant žemės (leidžiama šokinėti).
- b) Kiekvienas dalyvis pats turi pripildyti baką, įjungti variklį ir paleisti modelį.
- c) Modelis turi būti paleidžiamas per maždaug 5 m. nuo pažymėto starto.

3.L F1L KLASĖ – FF KAMBARINIS AVIAMODELIS EZB

3.L.1. Apibrėžimas

Viensparnio lėktuvo modelis, varomas vienu (1) ištempiamu varikliu ir kurio pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis ant fiksuotų paviršių.

3.L.2. Savybės

Sparnų ilgis, maksimalus išsikišimas457.2 mm

Sparno stygos maksimumas76.2 mm

Maksimalus stabilizatoriaus plotassparno 50%

a) Struktūra

- 1) Pagrindinei struktūrai yra naudojama tik balsa mediena ir klijai. Laisvas yra sraigto velenas, galinis kablys, atraminis guolis, paviršiaus laikymo detalės ir sutvirtinimai jų priedams. Nėra leidžiamas joks išorinis surišimas išskyrus balsa medienos sparno traukes.
- 2) Variklio lazdelė turi būti kieta, atskira balsos dalis. Uodegos iškyša taip pat turi būti kieta ir vienos dalies, tačiau gali būti pratęsiama iš variklio lazdelės. Balsa susijungia iki vieno centimetro ilgio ir gali būti naudojama stabdžiams taisyti variklio lazdelėje ar iškyškoje.
- 3) Visas propeleris turi būti iš balsos išskyrus žeme geruliuojamas nuožulnias detales, jei naudojama.
- 4) Nėra jokių prietaisų, kurie pakeistų bet kurią modelio dalies geometriją ar sukimo momentą skrydžio metu. Yra leidžiamas tik įprastas struktūrų įlinkimas dėl skrydžio apkrovos ar motoro galios.

b) Dengimas

- 1) Modeliai turi būti padengti bet kokia prekyboje esančia kieta lakštine medžiaga tokia, kaip popierius ar plastikas.
- 2) Mikro juostelė nėra leistina.

c) Svoris

Modelio svoris be guminio motoro negali būti mažesnis nei 1.2 g.

Dalyvis turi būti pats sukūręs modelius.

3.L.3. Skrydžių skaičius

Dalyviui leidžiama atlikti 6 skrydžius iš kurių du geriausi skrydžiai bus naudojami klasifikacijai.

3.L.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

Žiūrėti 3.4.4.

3.L.5. Modelių skaičius

Žiūrėti 3.4.5.

3.L.6. Susidūrimo taisyklė

Žiūrėti 3.4.6.

3.L.7. Valdymas

Žiūrėti 3.4.7.

3.L.8. Skrydžių laikas

Žiūrėti 3.4.9.

3.L.9. Pagalbininkų skaičius

Žiūrėti 3.4.10.

3.L.10. Paleidimas

Žiūrėti 3.4.11.

3.L.11. Lubų aukščio kategorijos

Žiūrėti 3.4.12.

3.M F1M KLASĖ– FF KAMBARINIS PRADEDANČIŲ AVIAMODELIS

3.M.1. Apibrėžimas

As 3.4.1 plius:

3.M.2. Vidaus aviamodelio savybės

Modelio sparno mojis neturi viršyti 460 mm. Leidžiami tik viensparniai lėktuvai. Minimalus lėktuvo karkaso svoris - 3g. Maksimalus guminio motoro svoris neturi viršyti 1.5g. Modelio danga gali susidaryti iš bet kokios medžiagos, išskyrus mikro juostelę.

Dalyvis turi būti pats sukūręs modelius.

3.M.3. Skrydžių skaičius

Žiūrėti 3.4.3.

3.M.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

Tik 60 sekundžių ar ilgesni skrydžiai bus laikomi oficialiais. Skrydžiai, trunkantys mažiau nei 60 sekundžių bus laikomi atidėtais ir kiekvienam iš šešių oficialių skrydžių bus suteikiamas vienas atidėtas; atidėti skrydžiai nebus kaupiami.

3.M.5. Modelių skaičius

Žiūrėti 3.4.5.

3.M.6. Susidūrimo taisyklė

Žiūrėti 3.4.6.

3.M.7. Valdymas

Žiūrėti 3.4.7.

3.M.8. Klasifikacija

Žiūrėti 3.4.8.

3.M.9. Skrydžių laikas

Žiūrėti 3.4.9.

3.M.10. Pagalbininkų skaičius

Žiūrėti 3.4.10.

3.M.11. Paleidimas

Žiūrėti 3.4.11.

3.M.12. Lubų aukščio kategorijos

Žiūrėti 3.4.12.



3.Q F1Q FF KLASĖS ELEKTRA VAROMAS AVIAMODELIS

3.Q.1. Apibrėžimas

Aviamodelis, kuris yra varomas elektriniu varikliu ir kurio pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių, išliekančių fiksuotais skrydžio metu, išskyrus dažnių pokytį. Modeliai su kintamu plotu (pvz.: su sulankstomais sparnais) nėra leistini.

3.Q.2. Savybės

Gali būti naudojamos Nikelio metalo hidrido (NiMH) ir Ličio (Li) baterijos.

Ličio tipo baterijų paketai turi būti originalūs ir padengtu paviršiumi. Jei naudojamas daugiau nei vienas elementas turi būti taikoma balansavimo jungtis.

Išoriniai akumulatoriai privalo turėti pasaitą fiuzeležui.

Turi būti naudojami saugumo užraktai tam, kad būtų išvengta netyčinio variklio persikrovimo po to, kai variklis buvo sustabdytas.

Variklio darbo laikas bus nustatomas maksimaliu energijos kiekiu. Be to, variklis, kuris dirba daugiau nei 40 sekundžių, yra laikomas užtęstu. Energetinis kiekvieno modelio biudžetas yra 4 džauliai per viso svorio gramą. Energijos skaičiavimams, svoris, viršijantis 500 gramų, yra atmetamas.

Modeliai privalo turėti jungtį sujungti Static Energy Test (SET) (statinis energijos bandymas) prietaisą tarp baterijos ir modelio sistemos per 3.5 mm vyr. ir mot. jungties sujungimus. Baterijos sujungimai turi būti vyr.teigiamas ir mot.neigiamas. Dalyvis pats privalo turėti reikalingus adapterius sujungti SET.

Energija bus ribojama energijos ribotuvu arba motoro veikimo limitu susijusiu su išmatuota jėga.

- a) Modeliams su energijos ribotuvu. Leidžiamas energijos kiekis pradedamas skaičiuoti, kai paspaudžiamas starto mygtukas ir baigiamas, kai ESC sustoja varikliui tiekti energiją. Energijos ribotuvus turi suskaičiuoti suvartotos energijos kiekį realiu laiku. Ribojamam energijos kiekiui besibaigiant, motoras sustoti.

Energijos ribos tikrinimui SET turi būti sujungtas su modeliu, kad leistų matavimams patvirtinti naudotą energiją nuo to, kai buvo paspaustas mygtukas ir iki kol ESC nustojo tiekti energiją motorui. Tam, kad būtų sinchronizuojamas mygtuko paleidimo laikas modelis turi apimti kabelį, sujungtą lygiagrečiai su paleidimo mygtuku ir užbaigtą su 2, 2.54mm nuolydžio mot.jungtimi. SET privalo saugoti ir rodyti energiją arba saugoti laiką ir energijos duomenis.

- b) Modeliai, kurie neturi energijos ribotuvo, energiją kontroliuoja chronometru. Variklio darbas skaičiuojamas, kai leistina energija išskirstoma pagal išmatuotą jėgą ir suapvalinama iki arčiausi sveiko skaičiaus. Kai variklis pasiekia pilną jėgą, jėga matuojama vatmetru tada, kai laikas lygus pusei suplanuoto motoro veikimo laiko. Pilnai įkrauta baterija (4.2V per elementą ličiui, 1.2V NiMH) turi būti naudojama jėgos matavimui. Apskaičiuotas motoro veikimas turi būti aiškiai pažymėtas ant modelio. Motoro veikimo laikas bus nustatytas statiška ant žemės nuo starto mygtuko paspaudimo iki variklio išsijungimo. Variklio veikimo laikas nebus nustatomas skrydžio metu.

F1Q modeliai gali naudoti radijo kontrolę tik negrįžtamiems veiksams modelio *skrydžio nutraukimui*. Tai gali apimti variklio sustabdymą, jei jis vis dar dirba. Bet koks sutrikimas ar neplanuota šių funkcijų eksploatacija yra visiška dalyvio rizika.

Dalyvis gali turėti keturis modelius.

3.Q.3. Skrydžių skaičius

- a) Kiekvienas dalyvis gali atlikti septynis oficialius skrydžius.
- b) Kiekvienas dalyvis gali atlikti vieną oficialų skrydį kiekvieno turo metu. Turų trukmė turi būti paskelbiama iš anksto ir negali būti trumpesnė nei 30 minučių ar viršyti 90 minučių. Dalyvis turi paleisti savo modelį oficialaus skrydžio turo metu, įskaitant bandymus ir pakartotinius bandymus.

3.Q.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

- a) Laikas, pasiektas pirmuoju bandymu, nebent bandymas yra nesėkmingas pagal 3.Q.5 apibrėžimą. Jei bandymas yra nesėkmingas pagal 3.Q.5.c apibrėžimą ir antras bandymas nėra atliekamas, tuomet pirmojo bandymo trukmė laikoma oficialaus skrydžio laiku.

- b) Laikas, pasiektas antruoju bandymu. Jei antras bandymas taip pat nesėkmingas pagal 3.Q.5.a ar 3.Q.5.b apibrėžimus, tuomet skrydžio laikas – 0.

3.Q.5. Nesėkmingo bandymo apibrėžimas

Bandymas laikomas nesėkmingu, jei modelis paleidžiamas ir nutinka bent vienas iš toliau išvardintų įvykių. Jei tai nutinka pirmojo bandymo metu, tuomet dalyvis gali bandyti antrą kartą

- Variklio darbo laikas nuo modelio paleidimo viršija laiką, nurodytą 3.Q.2 ar 3.Q.8
- Laikininkams akivaizdu, kad modelio dalis atsijungia paleidimo ar oficialaus skrydžio metu.
- trukmė yra mažesnė nei 20 sekundžių.

3.Q.6. Bandymo kartojimas

Bandymas gali būti kartojamas, kuomet modelis susiduria su kitu modeliu skrydžio metu arba žmogumi (ne tuo, kuris leidžia modelį) paleidimo metu. Jei modelis tęsia skrydį įprastu būdu, dalyvis gali reikalauti skrydi laikyti oficialiu, net jei reikalaujama bandymo pabaigoje.

3.Q.7. Skrydžių trukmė

Maksimali kiekvieno skrydžio trukmė- trys minutės.

Modelio taisymo ar netinkamų oro sąlygų atveju žiuri gali leisti pakeisti turo maksimumą. Pakeistas maksimalus laikas turi būti paskelbtas prieš turo pradžią.

3.Q.8. Klasifikacija

- Bendras laikas kiekvieno dalyvio kiekvienam oficialiam skrydžiui yra apibrėžtas 3.Q.3 ir taikomas galutiniam klasifikavimui.
- Tam, kad būtų nuspręsti individualūs išdėstymai, kai yra lygiosios, turi būti atlikti papildomi skrydžiai, kai buvo užbaigtas paskutinis renginio skrydis. Maksimalus skrydžio laikas pirmajam iš sprendžiamų skrydžių turi būti penkios minutės ir maksimalus skrydžio laikas turi būti padidintas dviem minutėm kiekvienam paskesniai skrydžiui.
- Organizatorius nustatys 10 minučių periodą, per kurį visi pakilimo dalyviai turės paleisti savo modelius. Per šias 10 minučių dalyviai turės teisę antram bandymui nesėkmingo pirmojo bandymo atveju papildomam skrydžiui pagal 3.Q.5. Starto pozicijos bus nustatytos iš eilės kiekvienam pakilimui.
- Išimtinių oro sąlygų ar modelių neradimo atvejais žiuri, atsižvelgdama į sąlygas, gali leisti pakeisti turo maksimumą.
- Energija ir variklio veikimo ribos išlieka tokios pat, kaip apibrėžta 3.Q.2.

3.Q.9. Laikas

- Žiūrėti F1.2.
- Skrydžių laikas yra ribojamas, kaip nurodyta 3.Q.7 ir 3.Q.8. Bendras skrydžio laikas skaičiuojamas nuo modelio paleidimo iki skrydžio pabaigos.
- Laikininkai turi nustatyti variklio veikimo laiką su kvarcu, kontroliuojančiu elektroninius chronometrus su skaitmeniniais parodymais, kurie įrašanso bent 1/100 sekundės. Motoro darbas nustatomas kaip dviejų užregistruotų laikų vidurkis ir šis vidurkis yra sumažinamas iki arčiausios 1/10 sekundės.

3.Q.10. Pagalbininkų skaičius

Dalyvis gali turėti vieną padėjėją pažymėto starto vietoje.

3.Q.11. Paleidimas

- Rankinis paleidimas, dalyvis stovi ant žemės (leidžiama šokinėti).
- Kiekvienas dalyvis privalo pats įjungti ir reguliuoti variklį ar variklius bei paleisti modelį.
- Modelis turi būti paleidžiamas maždaug 5 m.nuo pažymėto starto vietos.

3.R F1R KLASĖ – FF KAMBARINIS AVIAMODELIS „MICRO 35”

3.R.1. Apibrėžimas

Aviamodelis, kuris skrenda tik uždaroje patalpoje ir kuris yra varomas ištempiamu motoru ir kurio pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių, išliekančių fiksuotais skrydžio metu, išskyrus kreivės arba dažnio pakitimus.

3.R.2. Vidaus aviamodelio savybės

Maksimalus vienspario lėktuvo sparno ilgis: 350 mm.

Dalyvis turi pats sukonstruoti modelį.

3.R.3. Skrydžių skaičius

Dalyvis gali atlikti 6 skrydžius, iš kurių geriausi du skrydžiai bus pasirinkti klasifikacijai.

3.R.4. Oficialaus skrydžio apibrėžimas

Žiūrėti 3.4.4

3.R.5. Modelių skaičius

Žiūrėti 3.4.5.

3.R.6. Susidūrimo taisyklė

Žiūrėti 3.4.6.

3.R.7. Valdymas

Žiūrėti 3.4.7.

3.R.8. Skrydžių laikas

Žiūrėti 3.4.9.

3.R.9. Pagalbininkų skaičius

Žiūrėti 3.4.10.

3.R.10. Paleidimas

Žiūrėti 3.4.11.

3.R.11. Lubų aukščių kategorijos

Žiūrėti 3.4.12.



3.S F1S FF KLASĖS MAŽAS ELEKTRA VAROMAS AVIAMODELIS „E36”**3.S.1 Apibrėžimas**

Aviamodelis, kuris varomas elektriniu motoru ir kurio pakilimas yra generuojamas aerodinaminėmis jėgomis, veikiančiomis ant paviršių, išliekančių fiksuotais skrydžio metu, išskyrus *determalizacija*.

3.S.2 Savybės

Gali būti naudojamos Nikelio Kadmio (NiCad), Nikelio Metalo Hidrato (NiMH) ir Ličio (Li) baterijos. Gali būti naudojamos tik dviejų elementų Ličio baterijos ar iki šešių Nikelio elementų. Taikomos kitos baterijos susijusiomis specifikacijomis 3.Q.2.

Maksimali motoro veikimo trukmė10 sekundžių įprasto skrydžio metu.

Minimalus svoris120 g

Maksimalus sparno ilgis91.44 cm (36 coliai)

Kiekvienas dalyvis gali turėti tris modelius.

3.S.3 Skrydžių skaičius

a) Kiekvienas dalyvis gali atlikti penkis oficialius skrydžius.

b) Žr. 3.Q.3.b.

3.S.4 Oficialaus skrydžio apibrėžimas

Žiūrėti 3.Q.4.

3.S.5 Nepavykusio bandymo apibrėžimas

Žiūrėti 3.Q.5.

3.S.6 Bandymo kartojimas

Žiūrėti 3.Q.6

3.S.7 Skrydžių trukmė

Maksimali trukmė- dvi minutės.

3.S.8 Klasifikacija

a) Žiūrėti 3.Q.8.a

b) Sprendžiant individualius išdėstymus, kuomet yra lygiosios, turi būti atliekami papildomi skrydžiai po to, kai paskutinis renginio skrydis buvo užbaigtas. Maksimalus skrydžio laikas pirmam sprendžiamam skrydžiui turi būti dvi minutės; kiekvienas paskesnis skrydis padidinamas viena minute.

c) Žiūrėti 3.Q.8.c

d) Žiūrėti 3.Q.8.d

3.S.9 Laikas

a) Žiūrėti F1.2.

b) Skrydžių laikų ribojimas nurodytas S.7 ir S.8. Bendras skrydžio laikas skaičiuojamas nuo modelio paleidimo iki skrydžio pabaigos.

c) Variklio darbo laikas turi būti skaičiuojamas skrydžio metu arba statiškai prieš skrydį su kvarcu, kontroliuojančiu elektroninius chronometrų su skaitmeniniais rodmenimis, įrašančiais mažiausiai 1/100 sekundės, suapvalinant iki 1/10 sekundės. Baterija gali būti pakeista po priešskrydinio patikrinimo.

3.S.10 Pagalbininkų skaičius

Žiūrėti 3.Q.10

3.S.11 Paleidimas

Žiūrėti 3.Q.11

PUSLAPIS PALIKTAS TUŠČIAS

1 PRIEDAS LAISVO SKRIDIMO PASAULIO TAURĖS TAISYKLĖS

1. Klasės

Toliau nurodomos atskiros klasės yra pripažintos pasaulio taurės varžybose: F1A, F1B, F1C, F1E, F1Q, F1A Junior, F1B Junior, F1P Junior and F1E Junior. F1C renginiuose modeliai gali būti skraidinami F1P taisyklėmis kartu su F1C modeliais ir gali būti įtraukiami į F1C pasaulio taurę (ir taip pat F1P jauniams)

2. Dalyviai

Visi dalyviai nurodytuose atviruose tarptautiniuose konkursuose gali dalyvauti Pasaulio taurės varžybose. Tik jaunių dalyviai gali rungtis F1A Junior, F1B Junior, F1E Junior and F1P pasaulio taurėse.

3. Varžybos

Varžybos, įtrauktos į pasaulio taurės įskaitą, turi būti pažymėtos FAI varžybų kalendoriuje ir turi vykti pagal FAI Sportinį kodeksą. Varžybos, priskaičiuojamos pasaulio taurėi vieneriems metams, turi būti nominuojami CIAM Bureu susitikime einamųjų metų gale ir jie turi būti nurodyti FAI varžybų kalendoriuje. Bet kuri Europos šalis gali pasirinkti maksimalų dviejų varžybų skaičių. Ne Europos šalys gali pasirinkti trijų varžybų maksimumą. Šalis gali pasirinkti perkelti pasaulio taurės etapą kitoje šalyje su sąlyga, kad šalis organizatorė patvirtina FAI kalendorio registraciją renginiui ir šalies organizatorė yra minima renginio pavadinime.

4. Taškų paskirstymas

Taškai yra paskirstomi dalyviams kiekvienose varžybose pagal jų vietą rezultatuose ir nugalėtų varžovų skaičių, kaip nurodoma pateiktoje lentelėje:

Vieta	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Taškai	500	400	300	250	200	190	180	170	160	150	140	130
Vieta	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Taškai	120	110	100	90	80	70	60	50	40	30	20	10

Kiekvienas dalyvis, kuriam suteikti vietos taškai gali gauti bonus tašką už kiekvieną nugalėtą varžovą. Nugalėtų žmonių skaičius yra P (N-P), N- dalyvių skaičius, apibrėžtas b) žemiau.

- Taškai yra suteikiami tik tiems dalyviams, kurie varžybose atliko bent vieną skrydį.
- Taškai suteikiami tik dalyviams, esantiems pirmojoje rezultatų sąrašo pusėje (jei N yra skrydžių atlikusių dalyvių pirmuoju varžybų turu skaičius, tuomet taškai iš viršutinės lentelės yra priskiriami tik 1 iki N/2 vietoms, suapvalinant kai reikia apskaičiuoti N/2 vietą.)
- F1A, F1B, F1P ir F1E jauniams taškai priskiriami pagal jaunių klasifikaciją.
- Jei jaunių dalyvis užsidirba daugiau Pasaulio taurės taškų F1A, F1B, F1C ar F1E atvirame klasifikavime nei jis būtų gavęs Jaunių Pasaulio taurėje iš jaunių klasifikacijos, tada jo Jaunių Pasaulio taurės taškai bus padidinti iki tiek pat, kaip ir jo atviros klasifikacijos taškai.

5. Klasifikacija

Pasaulio taurės rezultatai yra nustatomi atsižvelgiant į bendrą kiekvieno dalyvio gautų taškų kiekį Pasaulio taurės renginiuose. Kiekvienas dalyvis gali skaičiuoti visų konkursų rezultatus, išskyrus tai:

- Dviejų varžybų maksimumas gali būti skaičiuojamas iš atliktų skrydžių toje pačioje šalyje, Europoje (pagal varžybų vietą, nepriklausomai nuo organizuojančios šalies). Yra atsižvelgiama į geriausias du rezultatus, jei dalyvis laimėjo daugiau nei dvi varžybas vienoje šalyje.
- Trijų varžybų maksimumas gali būti apskaičiuojamas iš skrydžių, atliktų toje pačioje šalyje, ne Europoje (pagal varžybų vietą, nepriklausomai nuo organizuojančios šalies). Atsižvelgiama į tris geriausias rezultatus, jei dalyvis laimėjo daugiau nei tris renginius toje pačioje šalyje.

Nustatant galutinį rezultatą, gali būti skaičiuojami iki keturių etapų, pasirenkant kiekvieno dalyvio geriausias metų rezultatus.

Esant lygiosioms, nugalėtojas bus nustatytas pagal toliau pateikiamą schemą. Renginių skaičius bus padidinamas nuo keturių, kaskart po vieną, kol atsiranda laimėtojas. Jei tai neatskiria lygiųjų, tuomet nugalėtojas bus išrinktas atsižvelgiant į taškus, gautus geriausiuose keturiuose renginiuose, padauginus iš kiekvieno renginio dalyvių skaičiaus. Laimi tas, kuris gauna geriausią rezultatą.

6. Apdovanojimai LAISVOJO SKRIDIMO VERTINIMAS

Laimėtojas gauna Pasaulio taurės nugalėtojo vardą. Subkomitetas gali apdovanoti sertifikatais, medaliais ir trofėjais.

7. Organizacija

Subkomitetas atsako už pasaulio taurės organizavimą ir gali paskirti atskakingą asmenį ar specialų asmenį renginio tvarkymui ir administravimui.

8. Ryšiai

Pasaulio taurės koordinatorius privalo gauti rezultatus iš kiekvieno pasaulio taurės konkurso ir tuomet suskaičiuoti bei paskelbti esamas pasaulio taurės pozicijas. Tai turi būti pasiekama FAI interneto puslapyje.

9. Varžybų organizatorių atsakomybė

Varžybų organizatoriai turi pasiūlyti įtraukti savo renginį į pasaulio taurę, kai varžybos yra nominuojamos FAI Tarptautiniam sporto kalendoriui. Galutinis varžybų pasirinkimas iš šių pasiūlymų yra atliekamas CIAM Bureau, kaip apibrėžta 3 paragrafe.

Iš karto po renginio varžybų organizatorius turi nusiųsti rezultatus Pasaulio taurės organizatoriui, ne vėliau, kaip per vieną mėnesį, kaip reikalaujama CIAM bendrosiose taisyklėse C.13.6. CIAM Bureau atsižvelgs į bet kokį nesugebėjimą nedelsiant grąžinti rezultatų, kai bus sudarinėjamas varžybų kalendorius sekantiems metams.

10. Pasaulio taurės taryba

CIAM Laisvo skridimo subkomiteto pirmininkas paskiria trijų asmenų tarybą priiminėti bet kokių klausimų sprendimus, susijusius su pasaulio taurės taisyklių įgyvendinimu per metus. Bet koks klausimas turi būti raštiškai pateiktas Laisvo skridimo subkomiteto pirmininkui. Pasaulio taurės taryba neturi nagrinėti jokių skundų ar protestų, susijusių su vienomis varžybomis, kurias turi peržvelgti FAI žiuri.

2 PRIEDAS FAI LAUKO VARŽYBŲ LAISVOJO SKRIDIMO ORGANIZATORIŲ VADOVAS

Šis leidimas paremtas vadovu, patvirtintu 1999 m. su pakeitimais, atskleidžiančiais pakitimus FAI Sportinio kodekso 4 skyriui iki 2015 metų ir patikslintas 2016.

3.A2.1. Tikslas

Šis dokumentas yra skirtas nurodyti taisykles, skirtas lauko laisvojo skridimo tarptautinių renginių rengimui, suteikti naudą tiek organizatoriams, tiek dalyviams. Pabrėžiama, kad pateiktos rekomendacijos neturi to paties statuso, kaip privalomos taisyklės FAI Sportiniame kodekse. Kadangi tai yra plačiai išplatintas ir turi būti laikomas, kaip tarptautinių varžybų standartas, organizatoriai turi vengti painiavos iš anksto paskelbdami bet kokius šio vadovo pakitimus, pavyzdžiui, kad atsižvelgtų į vietines aplinkybes. Tokie pakitimai turi būti patvirtinti CIAM Bureau čempionatui ar paskirto FAI žiuri atviram tarptautiniam renginiui.

Šis vadovas yra taikomas pasaulio ir žemyniniams čempionatams F1A, F1B, F1C klasėse jaunių čempionatams, kuriuose F1P atliekamas F1C vietoje. Čempionatų organizatoriai turi atkreipti dėmesį į pateikiamus administracinius patarimus CIAM bendrosiose taisyklėse dėl Čempionatų organizavimo. FAI atvirų tarptautinių renginių organizatoriams A priedas pateikia pakeitimus ir komentarus, tinkamus atvirosioms tarptautinėms F1A, F1B, F1C, F1P klasėms ir taip pat F1G, F1H, F1J, F1Q, and F1S.

Kai šis vadovas nurodo FAI Sportinio kodekso 4 skyrių, aktualus paragrafas cituojamas skliausteliuose.

3.A2.2. Vieta

Laisvojo skridimo varžyboms svarbiausia gera skrydžio vieta ir tinkamos oro sąlygos. Skrydžio laukas turi būti lygus ir didelis bei kuo mažiau apstatytas. Geriausia - žolės danga, kur dulkių ir akmenuotų paviršių kiekis, kurie gali sugadinti modelius, minimalus. Atitikimas turi būti išmatuojamas atsižvelgiant į galimą atstumą, kurį turi nuskristi modeliai, atliekantys gerus skrydžius tikėtiniuose oro sąlygų intervaluose varžybų metu. Turi būti pabrėžiama, kad esant nuolatiniam 9 m/sec vėjui, modelis nuskris virš 3.5 km. per 6 skrydžio minutes ir šios trukmės skrydis gali baigtis nuo 3 minučių maksimalaus skrydžio aukštose šiltose srovėse iki ilgesnio maksimumu pakilimo metu. Tačiau oras turi būti toks, kad dideli vėjai būtų mažai tikėtini. Kur tikėtina, kad kai kurie skrydžiai gali išeiti iš lauko ribų, turi būti atkreipiamas dėmesys į modelių sugrąžinimą iš aplinkinių vietovių.

Kiti aspektai, turintys įtakos vietos tinkamumui apima (išvardinta ne pagal pirmumą):

- a) modelio sugrąžinimo į lauką sąlygas;
- b) lengvą prieinamumą dalyviams, atvykstantiems automobiliais ar viešuoju transportu ir per tarptautinius uostus ar oro uostus.
- c) tinkamo apgyvendinimo galimybę visiems dalyviams, grupės vadovams, oficialiems asmenims ir bent vienam remėjui bei pagalbininkams;
- d) atvykimo laiką nuo vietos, kurioje apsigyvena, iki skrydžio lauko (pageidautina mažiau nei 30 minučių);
- e) vietinių viešbučių ir stovyklaviečių prieinamumas papildomiems palaikytojams;
- f) galimybę parkuoti transporto priemones skrydžio lauke;
- g) vietinės praktikos paslaugas, jei laukas nėra prieinamas prieš oficialių pratybų startą.

Kai vieta yra siūloma Čempionatų teikimui CIAM, Nacionalinis aeroklubas turi pateikti detalų visų aukščiau aptartų pasiūlymų aprašymą ir sekti tvarką, apibrėžtą CIAM bendrosiose taisyklėse 15.3. Būsto ir stovyklavietės galimybės turi būti apibūdintos ir turi būti nustatytas dalyvavimo mokestis, padalintas į privalomą dalį (C.15.5.1) ir į pasirenkamąją dalį maistui ir būstui (C.15.5.2). Šie mokėjimai gali būti patvirtinti CIAM įskaitant numatomas pajamas ir išlaidų biudžetą Čempionatui. CIAM privalo turėti detalią to meto oro sąlygų santrauką ir renginio vietos orų prognozę, parengtą paga oficialią šalies meteorologijos organizaciją ir apimti tokius aspektus, kaip vėjo greitis ir krypties visą dieną, temperatūrų svyravimus, saulėkaitos ir kritulių prognozes. Svarbu atkreipti dėmesį, kad Čempionato vieta paprastai nustatoma prieš dvejus metus iki įvykio (C.15.3).

CIAM atstovui turi būti suorganizuotas atvykimas iš kitos šalies apžiūrėti skrydžių vietą bei galimybes (geriau tuo pat metų laiku, kai vyksta Čempionatai); šis oficialus asmuo gali būti CIAM Bureau narys ar pirmininkas, ar CIAM laisvojo skridimo subkomiteto narys, CIAM delegatas ar FAI žiuri narys paskutiniuose Laisvojo skridimo čempionatuose. CIAM delegatų ar CIAM Bureau narių pasirinktas atsakingas asmuo privalo turėti naujausių žinių apie laisvuosius skridimus. CIAM atstovas turi apsvarstyti vietovę su tarptautiniu mastu žinomais ir gerbiama modelių kūrėjais, kurie dalyvauja FAI užsiėmimuose ir reguliariai naudojasi siūloma vietove.

Išankstinė renginio informacija turi būti siunčiama Nacionaliniams aeroklubams bei FAI žiuri nariams, įskaitant vietovės aprašymą ir bet kokias svarbias ypatybes. Turi būti pateikiami žemėlapiai, parodantys vietovę ir skrydžio lauko koordinatas, apgyvendinimo ir atvykimo registravimo taškus, susijusius keliais ir vietiniais miesteliais, ir taip pat detalus skrydžio lauko žemėlapis su įėjimais ir bet kokiomis ribotos prieigos sritimis.

3.A2.3. Grafikas

Turi būti pasirinktas toks metų laikas, kad dauguma dalyvių pritartų skrydžio sąlygoms, dangos paviršiaus sąlygoms, temperatūrai bei vėjui. Metų laikai, kuomet yra tikėtina intensyvi šilumos kaita ar striprūs vėjai, turi būti vengiami, tačiau turi būti pakankamai dienos šviesos tam, kad skrydžiai galėtų būti nutraukiami kai šiluma ir vėjas yra didžiausi (C.17.1).

Pirmoji čempionatų diena yra skirta atvykimui ir registracijai. Registracijos vietos turi būti pažymėtos ir nurodytos žemėlapyje, esančiame biuletenyje. Registracijos metu dalyviai turi gauti visą aktualią informaciją tokią, kaip žemėlapiai, tvarkaraščiai, dalyvių sąrašai, dalyvių numeriai, maisto bilietėliai ir apgyvendinimo detalės.

Yra reikalaujama (C.16.1.d), kad būtų suteikta bent viena praktikos diena prieš varžybas. Modelio apdirbimas turi būti atliekamas pagal F1.3.1 modelių skaičių (C.10.1), kuris leidžiamas kiekvienam dalyviui. Tam tikri modelio savybių įvertinimai nėra būtini prieš renginį (F1.3.1), tačiau dalyviai turi teisę oficialiam paleidimo kabelių patikrinimui taip pat ir guminių variklių patikrinimui, stūmoklinių variklių darbiniam tūrio ir modelio minimalaus svorio patikrinimui. Palengvinti tvarkaraščio sklandumą turi būti sudaryti tolygūs laikai, prieinami kiekvienai komandai. Registracijos metu komandos gali pasirinkti jų norimą laiką iš likusių laisvų laikų tvarkaraštyje. Proceso metu dalyviai turės duoti varžybose dalyvaujančių keturių modelių sertifikatus. Organizatorius pažymės šiuos keturis modelius unikaliu antspaudu ar lipduku. Naudojant antspaudą yra svarbu, kad jis būtų pagamintas iš ilgai išliekančio rašalo, kuris nenusiplautų lyjant lietuvi, susitėpus degalais ar tepalais. Organizatorius turi įrašyti dalyvaujančių modelių identifikavimo numerius ir tai turi būti pažymėta ant dalyvio rezultatų kortelės. Jei dalyvis nori pakeisti vieną iš šių keturių modelių, jis turi galimybę tai padaryti likus valandai iki konkurso (C.12.c). Šiuo atveju, jis turi pristatyti atitinkamą modelio sertifikatą organizatoriui. Laikas ir vieta turi būti aiškiai nustatyti bet kokiam papildomam modelio patikrinimui, kurio dalyvis gali paprašyti.

Įprastas čempionatų tvarkaraštis vienai dienai turi būti paskiriamas kiekvienai klasei F1A, F1B, F1C/P. Sporto kodas daugiau nebenustato tvarkos. Dėmesys turi būti skiriamas kiekvienos klasės skaičiams ir pakilimų tikimybei, kuri galėtų būti tęsiama kitą dieną. F1A įprastai turi didžiausią dalyvių skaičių, taigi spręsdžiant eilę yra žymiai patogiau turėti maksimalų laikininkų skaičių.

Kiekvieną dieną šviesos valandomis yra reikalaujama atlikti pagrindinius turus plius bet kokius pakilimo turus. Varžybas galima pradėti prieš saulėtekį dėl to, kad dieną gali pasitaikyti vėjo ar temperatūros pokyčių (C.17.1). Pasirenkant starto laiką turi būti atsižvelgiama į maitinimo ir apgyvendinimo galimybes, laikas neturi būti per griežtas visiems dalyviams, tačiau šie suvaržymai yra antraeiliai lyginant su skrydžių išlaikymų reikalavimais geriausiomis sąlygomis. Yra būtina atlikti mažiausiai du turus, per kuriuos vėjo ir temperatūros sąlygos būtų labiausiai tinkamos (C.17.1). Įprastas turas trunka vieną valandą, tarp kiekvieno turo yra taikoma bent viena 10 minučių pertrauka. Ilgesnė pertrauka taikoma, jei per dieną pasikeitusi vėjo kryptis priverčia pakeisti starto liniją.

Modelių paruošimui numatomoms oro sąlygoms pakilimo turuose turi būti suteikiamas atitinkamas laikas; tarpas tarp vienas po kito einančių turų turėtų būti bent 30 minučių net ir geriausioje skrydžio vietovėje. Jei dienos šviesa yra per trumpa skrydžiams užbaigti, turi būti nustatytas nenumatytų atvejų planas procesui užbaigti sekančią dieną. Varžyboms vėluojant dėl vėjo, ilgų pakilimų ar kitų priežasčių yra svarbu suteikti mažiausiai vieną laisvą dieną po numatytos skrydžių tvarkaraščio pabaigos ir prieš Čempionatų užbaigimą (prieš prizų pristatymą ir dalyvių išvykimą).

Skelbiamas grafikas privalo turėti turų pradžios ir pabaigos laikus ir taip pat pakilimų turus kiekvienai klasei. Neskaitant tvarkaraščių skrydžiams, grafikas taip pat privalo turėti laiką ir vietą:

- a) organizatorių ir grupės vadovų susitikimo po atvykimo ir taip pat vakare prieš kiekvienų skrydžio varžybų dieną;
- b) modelių registravimo,
- c) instruktažinių susitikimų, skirtų kiekvienos klasės laikininkams;
- d) atidarymo ceremonijos, kuri nesutrikdo modelių patikrinimo ar praktikos laikų;
- e) apdovanojimų ceremonijos FAI trofėjų ir diplomų laimėtojams.

Svarbu, kad būtų pakviesti bent kai kurie FAI žiuri nariai ir dalyvautš bent viename iš šių įvykių: grupių vadovų susitikime, modelių apdorojime, laikininkų instruktaže, atidarymo ir apdovanojimų ceremonijose.

Grafikai turi būti išplatinti mažiausiai prieš 2 mėnesius iki Nacionalinio aeroklubo, su detalėmis visiems dalyviams prieš atvykstant į renginį.

3.A2.4. Skrydžio vietos rengimas

Šis skyrius siejamas su vietovės, kur atliekami skrydžiai, veikimu varžybų dienomis. Nors skyrelius skiria antraštės, svarbu, jog visi aspektai yra glaudžiai susiję.

3.A2.4.1. Oficialūs asmenys

Atskirų pareigų sritims reikia konkurso direktoriaus, vyriausiojo laikininko ir vietovės rengėjo. Konkurso direktorius yra atsakingas už visą kontrolę bei už grupių vadovų bendravimą kaip ir už vyriausiųjų laikininkų, modelių apdirbimo personalo bendravimą bei kitų oficialių asmenų ir FAI žiuri. Jis turi susisiekti su žiuri protesto metu. Vyriausiasis laikininkas yra atsakingas už visus chronometražo aspektus ir įrašymą bei balų rodyimą, aptartą 5 šio gido skryriuje.

Organizatoriai turi suteikti laikininkams kiekvieno paleidimo poziciją (du vienoje vietoje Čempionato metu, mažiausiai vienas vienoje vietoje Atviro čempionato metu). Papildomas laikininkas turi būti suteikiamas kiekvienai pakilimų (F1.1.2) pozicijai. Jei yra galimi laikininkai iš kitos šalies, jiems bus teikiama pirmenybė ir jie privalės turėti savo pačių įrangą (trikojį, chronometrus ir žiūronus) (F1.2.1).

Vertėjai turi būti prieinami visose Čempionatų etapuose tam, kad galėtų bendrauti pagrindiniai oficialiūs asmenys, grupių vadovai bei FAI žiuri. Labai svarbu, kad būtų užtikrinta, jog šių trijų pagrindinių kategorijų žmonės galėtų bendrauti oficialiomis Čempionate nustatytais kalbomis; svarbu, kad būtų suteikti vertėjai toms grupėms, kurios negali bendrauti nė viena iš Čempionate nustatytų oficialių kalbų.

3.A2.4.2. Starto linija

Svarbu nustatyti eilę tam, kad kiekvienai komandai būtų parinkta eilė pirmame ture (F1.1.1.b). Patogiausia nustatyti eilę atsitiktine elektronine valstybių tvarka esant FAI žiuri. Starto polių sąrašas gali būti atspausdintas ir išdalinamas grupių vadovų susitikime. Kadangi ginamas čempionas neturi grupės vadovo yra įprasta pridėti eilę tam, kad ginamas čempionas būtų šalia polio, kur ir nacionalinė komanda iš jo šalies.

Sporto kodas nurodo tarpus tarp paleidimo pozicijų starto linijose (F1.1.1). Šios pozicijos turi būti aiškiai pažymėtos saugiu būdu, tačiau taip, kad esant vėjo pasikeitimams būtų įmanoma pozicijas perkelti. Vienas iš sprendimų yra žemės žymeklių panaudojimas kiekvienai starto pozicijai prikabinant prie kabelio tiksliais tarpais: visas kabelis tada gali būti traukiamas į naują paleidimo poziciją, kai to reikia, ir be jokių papildomo tarpų patikrinimo.

Geras būdas palengvinti linijos pakeitimus dėl vėjo kaitos – turėti atsarginį kabelį su pridėtais žemės žymekliais, tam, kad būtų paruošta nauja starto linija prieš vystančio turo pabaigą. Tai suteikia galimybę išsaugoti laiką perkeliant liniją, nauja linija yra paruošiama prieš praėjusio turo pabaigą

Viskas ko reikia prie starto linijos- laikininkų įranga ir talpyklos kurui.

3.A2.4.3. Paleidimo zona

Turi būti aiškus ženklavimas, leidžiantis stebėti žiūrovams mažiausiai 25 m. atstumu nuo starto linijos (F1.1.1.c) prieš vėją, pavėjui iš kiekvienos linijos pabaigos. F1A atveju, priešvėjinė riba turi būti 75 m. atitinkama vilkimo ilgiui. Šioje zonoje nėra leidžiami jokie statiniai- nei sumontuoti dalyvių, nei organizatorių ir bet koks statinys, aukštesnis nei 2 metrai turi būti nedelsiant išardytas. Dalyviai turi palikti savo modelių dėžes, apvijų atramas, starterius ir t.t. mažiausiai 10 m. nuo linijos (F1A linijos pavėjui, prieš vėją F1B, F1C ir F1P). Konkurso vadovas turi paskirti oficialų asmenį stebėti kliūtims ir žmonių skaičiui paleidimo zonoje. Pagal 3.1.10, 3.2.10, 3.3.10 taisyklės dalyvis gali turėti vieną pagalbininką paleidimo vietoje, taip pat komandos vadovą ir

komandos vadovo asistentą.

Turų metu nėra leidžiama atlikti bandomojo skrydžio arti starto linijos ar prieš vėją starto linijoje. Organizatorius turi nustatyti vietą, tinkančią bandomajam skrydžiui turu metu (F1.1.1.d).

3.A2.4.4. Susigražinimas

Pateikta literatūra turi nurodyti pagalbą, kuria dalyviai gali pasinaudoti, kai vežasi ir gražina modelius. Turi būti nurodytos ribos, kur mechaninė pagalba, tokia kaip ciklai, variklio ciklai, mašinos gali būti naudojamos ir pastatytomos. Tai neturėtų būti numatoma paleidimo zonose, kaip ir vietose, kuriose gali trikdyti laikininkų matymo lauką. Dėl saugumo turi būti uždrausta žmonėms vyti modelius skrydžių su motorizuotų varikliu metu nebent čia yra du žmonės (vienas- valdo modelius, kitas- stebi modelius). Kai kurios komandos paprastai naudoja radijo aparatus, kai susigražina modelius ir tai turi būti nurodoma iš anksto.

3.A2.4.5. Įranga

Turi būti naudojamas oficialus laikrodis nustatyti turų laikui. Tai turi būti tikslu visos dienos metu ir negali būti taisoma po konkurso pradžios. Laikas turi būti prieinamas dalyviams, jei jie prašo, ir atitikti lentelę, kuri yra paskelbiama, nebent buvo paskelbti pakeitimai. Turų pradžia ir pabaiga turi būti paskelbiama girdimais ir matomais signalais tokiais, kaip šviesos signalas. Šių signalų forma ir tikslus laikas turi būti nustatytas iš anksto (pavyzdžiui, turas prasideda vos tik pasirodo šviesos signalas). Viešo informavimo sistema yra naudinga organizatorių bendravimui, kviečiant žiuri, atliekant papildomus pranešimus turo metu, skelbiant likusį laiką ir pan. Jei sistema naudojama skelbti dalyvių pranešimams, turi būti girdima visose vietose starto linijose ir skelbimai turi būti skelbiami visomis oficialiomis kalbomis.

Turi būti naudojamas matavimo prietaisas išmatuoti vėjo greičiui ir geriau, jei jis turi kalibrą, kuris yra patvirtintas pripažintos agentūros ar proceso. Matavimo prietaisas turi būti laikomas arba sumontuotas 2 m. virš žemės ir jo parodymai turi būti stebimo viso konkurso metu. Žiuri turi būti informuojama, jei vėjo greitis pasiekia varžyboms nebetinkamą ribą (F1.5.1)..

Įranga, reikalinga nustatyti laikui, yra apibūdinama 5 skyriuje, tačiau svarbu pastebėti, kad organizatoriai yra atsakingi, kad visi laikininkai būtų pilnai aprūpinti – arba jiems suteikiant įrangą, arba patvirtinant, kad tinkama įranga jie pasirūpins patys ir ją atsiveš.

Ypatingai svarbu pastebėti reikalavimus elektroniniams chronometrams (C.16.1.j ir F1.2.4) ir trikojams (F1.1.2 and F1.2.7.a). Organizacija privalo turėti įrangą, reikalingą apdoroti laikams, kuriuos įrašo laikininkai. Švieslentė yra svarbi parodant naujausius rezultatus, ji turi būti pakankamai didelė, kad grupė žmonių galėtų ją matyti tuo pat metu. Pageidaujama turėti interneto ryšį tam, kad būtų įmanoma naujausius rezultatus įkelti į internetą. Yra reikalingos atskiros vietos tikrinti modeliams, naujiems lynams ar guminiams motorams – žiūrėti šio gido 4 skyrių. Degalų bakai turi būti laikomi prie starto linijos ir juos prižiūri laikininkai.

Organizatoriai turi suteikti degalus F1C, tam tikra kaina praktiniams skrydžiams ir nemokamam naudojimui varžybų metu (C.13.7). Degalų turi būti prašoma iš anksto (atvykimo laiku). Dalyviai gali pasirinkti arba ricinos alyvą, arba sintetinę alyvą, jų pasirinkimas turi būti nurodomas, kai yra prašoma degalų (atvykimo metu). Degalai, kuriuos suteikia organizatoriai, turi būti iš aukščiausios rūšies medžiagų. Metanolis turi būti bent komercinės klasės be priedų. Ricina turi būti pirmo spaudimo. Rekomenduojama naudoti mažą talpyklą maišant alyvą ir metanolį (2 litrai degalų 3 litrų talpykloje), turi būti gerai išmaišoma, tuomet perpilama į didelę talpyklą, kartojant tiek, kol sumaišoma pakankamai degalų. Degalų maišymas yra lengviausias, jei temperatūra siekia bent 20C ir yra nedidelė drėgmė tam, kad būtų išvengta metanolį absorbuojančio vandens. Degalai turi būti supilami į nedidelius butelius parduodant juos dalyvių bandymams ir naudojimui varžybose. Turi būti nustatyti būdai, kaip dalyviams padalinti degalus.

Organizatoriai turi atvežti visą įrangą į skrydžių zoną tam tinkamomis transporto priemonėmis ir pagal vėjo kryptį ją išdėlioti.

Organizatorius privalo turėti tinkamą antspaudą ar lipdukus, skirtus modelių identifikacijai po registracijos (F1.3.1.a).

Organizatoriai turi pateikti nedidelius lipdukus dalyviams registracijos metu tam, kad lipdukai būtų užkijuoti ant modelių ir tokiu būdu būtų pateikta instrukcija vietine kalba tuo atveju, jei reikėtų surasti modelį. Kad dalyviams, kurie treniruojasi prieš registraciją, būtų lengviau, lipdukus galima pateikti iš anksto arba tekstas iš lipdukų gali būti skelbiamas biuletenyje prieš varžybas tam, kad dalyviai galėtų patys pasigaminti savo lipdukus.

3.A2.4.6. Paslaugos

Užkandžiai ir tualetas varžybose yra pageidaujami, kaip ir pirmosios pagalbos suteikimas, tačiau

tai turi būti atokiau nuo modelių skrydžių zonos. Gali būti naudingas gaisro gesinimo įrangos suteikimas, jei lauke yra didelė gaisro tikimybė, taip pat turi būti suteikta informacija, kuri padėtų bet kuriuo atveju susisiekti su vietine priešgaisrine tarnyba. Dėl maisto ir gėrimų tiekimo dalyviams visos dienos metu turi būti susitarta iš anksto. Maistas varžybų metu turi būti lengvas ir paprastai dalinamas, pavyzdžiui, supakuoti pietūs. Automobilių stovėjimo aikštelė neturi trukdyti skrydžiams, tačiau turi būti lengvai prieinama dalyviams nuo starto linijos.

3.A2.5. Modelių tikrinimas

Yra keturi etapai, skirti atlikti šiam procesui su nurodytais reikalavimais:

- 1) Pirmasis etapas apima dalyvių ir jų modelių sertifikatų tikrinimą atvykimo metu:
 - a) tikrinama ar dalyvis turi galiojančias FAI sportines licencijas, išduotas Nacionalinės aviacijos sporto kontrolės pagal Sporto kodą (C.6). Tikrinama ar licencijos yra įrašytos FAI licencijų duomenų bazėje. Jei licencijos yra konfiskuojamos renginio metu, jos sugražinamos varžybų pabaigoje.
 - b) tikrinami FAI modelio specifikacijų sertifikatai iki maksimalaus modelių skaičiaus, kuriuos gali pateikti kiekvienas dalyvis (C.10.1, C.12.a).
 - c) jei modeliai yra tvarkomi neteisingai, organizatoriai privalo tai atlikti teisingai (C.12.b).
 - d) Tikrinama ar kiekvienas modelis turi FAI lipduką ar atitinkamus ženklus ant kiekvienos svarbios modelio dalies pagal atitinkamo sertifikato ir identifikavimo susitarimą kiekvienam modeliui su unikaliu reikalaujamo dydžio raidiniu ar skaičių kodu (C.11.1.a.ii). Šio patikrinimo patvirtinimas turi būti parodomas pažymint lipduko kraštą ir modelį su nunutrinamu specialiu simboliu ar organizacijos antspaudu (F1.3.1.a). Identifikacinės raidės ar skaičiai (unikalus kodas) ant kiekvieno dalyvio keturių modelių turi būti užrašomas ant rezultatų lapo, kuris bus naudojamas to dalyvio skrydžių laikų įrašymui. Tai padeda laikininkams tikrinti ir įrašyti modelio, naudojamo kiekvienam skrydžiui, identifikacinį kodą.
 - e) tikrinama ar Olimpinis identifikavimas ir FAI nacionalinės licencijos skaičiai ar FAI unikalus dalyvio identifikacinis numeris yra ant modelio sparno ir yra tinkamo dydžio (C.11.1.a.i).
 - f) dalyviams leidžiama įvertinti modelio savybes oficialia įranga (C.16.1.c)
- 2) Antras etapas apima leidimą dalyviams tikrinti troso ilgį, guminio motoro svorį, stūmoklinio variklio darbinį tūrį ir modelio minimalų svorį oficialia įranga (C.16.1.c and F1.3.1). Grupės vadovai turi būti informuoti apie šį patikrinimą, kuris gali būti atliekamas pagal tvarkaraštį arba bet kuriuo kitu metu, kuris yra tinkamas dalyviui.
- 3) Trečiasis tikrinimo etapas pažymi, jog varžybų metu organizatorius privalo:
 - a) apdoroti svarbias mažiausiai 20% modelių savybes (C.12.d), įskaitant troso ilgį F1A ir guminio motoro svorį F1B. Modeliai turi būti perenkami atsitiktinai ir patikra būti užbaigta nesukeliant nepatogumų dalyviams; geriausia neilgam paimti modelį ir jį patikrinti iš karto po atlikto skrydžio. Išankstinis patikrinimo pranešimas neturi būti suteiktas. Dalyvis ir/ar komandos vadovas turi dalyvauti patikrinimo metu. Šio patikrinimo rezultatai turi būti įrašyti.
 - b) Suteikti galimybes papildomų trosų ir guminių motorų patikrinimui greta patikrintų pagal (2). Tai gali būti reikalaujama dalyvių patogumui bet kuriuo metu.

Svarbu pažymėti, kad šie patikrinimai yra papildomi modelio identifikaciniams patikrinimams, kuriuos atlieka laikininkai prieš kiekvieną skrydį.

- 4) Paskutinis etapas atliekamas po to, kai buvo pasiekti laikini rezultatai. Reikalaujama patikrinti visas kiekvieno modelio savybes, taikant pirmą, antrą ir trečią etapą (C.12.e). Galima pakartotinį patikrinimą atlikti skrydžio zonoje, jei tinkamos priemonės tiksliais įvertinimams ten yra prieinamos; antraip modeliai turi būti paimami iš skrydžio zonos ir tikrinami kitoje vietoje.

Įranga, tinkama patikrinimui, įtraukia:

FAI modelio sertifikatus ir lipdukus (elementui 1.c viršuje);

Registruotų modelių žymėjimo būdus

Tikslūs modelių svėrimo būdai ir guminių motorų svarstyklės turi būti kalibruotos ir skaitmeninės svarstyklės turi rodyti bent 0.1g modelio svorio ir 0.01g sveriant motorus, elementai (1.c), (2), (3.a), (3.b), ir (4);

Modelių svėrimo būdai ir zonos ploto apskaičiavimas, skrendant ir ne, elementai (1.c), (3.a), (3.b), ir (4);

Matavimai tiksliai 50 m. maksimalaus trosio ilgio nustatymui ir konkrečios tempimo apkrovos taikymo būdai, kai tikrinami trosai (1.c), (2), (3.a), (3.b), (4);

Tinkami prietaisai motorams matuoti ir apskaičiuoti jų pajėgumui, elementai (1.c), (2) ir (4);

Oficialūs degalai F1C klasei, reikalingi pratyboms ir varžyboms (3.3.2, C.13.7);

. Oficialių F1C degalų išdalijimo būdai dalyviams varžybų metu. Degalų buteliai turi būti aiškiai pažymėti nurodant, kas yra viduje tam, kad būtų nesumaišytos su gėrimais.

3.A2.5.1 Variklio tūris

Norint nustatyti variklio darbinį tūrį turi būti tiksliai, naudojant tikslus inžinerinius įrankius, išmatuota variklio eiga ir jo vamzdžio kanalo ašis. Svarbu, kad (B.4.24) apibrėžia, jog mojamoji stūmoklio sritis yra apskaičiuojama pagal vamzdžio kanalo ašies įdėklo išmatavimus viršutiniame rimties taške (at top dead centre). Vienas rekomenduojamas būdas yra:

- Pasukti sraig tą taip, kad jis būtų viršutiniame rimties taške ir jį laikyti tokioje pozicijoje
- Nuimti priekį ir išmatuoti atstumą nuo priekio viršaus iki stūmoklio, nulinis skriestuvo skaitymas
- Pasukti sraig tą 180° į apatinį rimties tašką.
- Išmatuoti atstumą nuo pat viršaus iki stūmoklio, skriestuvo skaitytuvas dabar suteikia eigą.
- Pasukti sraig tą į viršutinį rimties tašką ir išmatuoti diametrą stūmoklio viršuje
- Pakartoti visus matavimus ir patvirtinti nekintamus rezultatus.

Kuomet mosto sritis buvo apibrėžta, B.4.24 nurodo, kad apskaičiuota sritis turi būti sutrumpinta dviejų tūkstantųjų tikslumu. Tai reiškia, kad kiti skaičiai yra pašalinami ir rezultatai yra palyginami su 2.5cc maksimumu, nurodytu (3.3.2) ar 1cc in 3.6.2.

Sekantys pavyzdžiai yra pateikiami paaiškinti procedūrai:

Apskaičiuota sritis	2.496	2.5004	2.5084	2.5102
Sutrumpinta sritis	2.49	2.50	2.50	2.51
Pagal specifikacijas?	taip	taip	taip	ne

3.A2.6. Chronometražas

Tai yra pats svarbiausias aspektas bet kuriuose laisvojo skridimo varžybose. Laikininkai privalo turėti gerą regėjimą ir patirties, geriausia, jog jie būtų laisvų skridimų aerodeliuotojai. Laikininkai turi būti susipažinę su renginio taisyklėmis; vakarą prieš varžybas turi būti surengtas detalus instruktažas ir laikininkams turi būti suteiktos taisyklių kopijos bei instruktažų lapai, kaip nurodyta B priede.

Geriausias laikininkų paskirstymo metodas yra paskirti porą prie kiekvienos starto linijos ir parinkti visų skrydžių laiką visoms pozicijoms visų varžybų metu. Kartu dalyviai tarp turų juda nuo vieno poliaus prie kito (F1.1.1) ir tokiu būdu kiekviena laikininkų pora tampa atsakinga už skirtingą komandą kiekvienam turui.

Laikininkai saugo konfiskuotus daiktus (degalus ir bet kokias talpyklas, kurias naudoja dalyviai darbinio kuro tiekimui) savo poliuose turo metu ir turo pabaigoje jie turi užtikrinti saugų ir greitą perkėlimą laikininkams, atsakingiems už tą komandą kitame ture. Dalyviams turi būti suteiktas nemokamas priėjimas prie konfiskuotų daiktų bet kuriuo metu, tačiau laikininkai turi stebėti, kad neatsirastų apgadinimų. Organizatoriai turi reguliariai bendrauti su laikininkais taip, kad jiems nereikėtų palikti savo pozicijų turų metu dėl tokių dalykų, kaip rezultatų perdavimas ar užkandžių surinkimas. Turi būti paskirta keletas laisvų laikininkų, kurie galėtų pakeisti kitus, turinčius neišvengiamai pasitraukti. Svarbu, kad visi laikininkai būtų savo pozicijose prieš prasidedant turui. Turi būti dėl visko susitarta, kad būtų užtikrintas konfiskuotų daiktų saugojimas ilgųjų pertraukų metu esant blogoms oro sąlygoms ar pietų laikui.

Įranga, reikalinga kiekvienam laikininkui apima: žiuronų porą, atitinkančių FAI specifikacijas (F1.2.7), bent vieną nurodyto tipo ir tikslumo laikmatį (C.16.1.j, F1.2.4), rezultatų korteles, informacinius lapus, identifikacijas dalyviams ir komandų vadovams, kėdę (komforto tikslais, kai galima pailsėti tarp skrydžių ilgos dienos metu). Svarbu, kad antras laikmatis yra reikalingas kiekvienam laikininkui F1C ir F1P nustatyti motoro veikimo laikui bei etapiniams laikams. Yra patartinas trikojis, skirtas atremti žiūronams.

Laikininkai turi užrašyti rezultatus tiksliai taip, kaip nurodyta ant laikmačio (ir sekundes, ir minutes), išvengiant konvertavimo klaidų. Rezultatų lapai gali turėti papildomą kopiją tam, kad užrašytų kiekvieno skrydžio rezultatų kopija būtų nedelsiant perduodama komandos vadovui arba lapas su vadovui pasirašyti skirta vieta tam, kad jis patvirtintų, jog sutinka su rezultatais. Jei atsiranda klausimų dėl užrašyto laiko, laikininkai turi užrašyti tikslus visų laikmačių parodymus

(šimtųjų tikslumu). Tai bus naudojama CD įrašui ir žiuri oficialaus laiko patikrinimui. Kai rezultatai yra užrašyti, lapai turi būti surinkti ir perduoti centriniam taškų biurui. Ten turi būti atlikti bet kokie atitinkami pakitimai (pvz., paversta į sekundes) ir taškai turi būti užrašyti į pagrindinį lapą, programos turi būti aiškiai patikrinamos bei įprastos duomenų kopijos turi būti atliktos tam, kad užtikrintų saugų ir sklandų rezultatų parengimą. Turi būti atnaujinama švieslentė, parodanti naujausius individualius ir komandinius taškus bei vietas, kaip įmanoma greičiau (C.16.1.f). Spalvinis (raudonas) taškas švieslentėje maksimumo vietoje (ar užrašytas skaičius raudona spalva) palengviną tų, kurie surinko pilnus balus, matymą. Naujausi taškai ir užimamos vietos turi būti, kaip galima greičiau, nurodomi ir internete. Rašytinės rezultatų kopijos turi būti paruošiamos renginio pabaigoje; jos turi būti nusiunčiamos FAI ir Nacionaliniams aeroklubams (C.13.6) ir išdalomos apdovanojimų ceremonijoje FAI žiuri, grupių vadovams, dalyviams, remėjams bei spaudos atstovams.

3.A2.7. Startų organizavimas

Gali reikėti staigiai pasiruošti startams, ypatingai sekantiems startams iš karto po pirmojo. Paprastas būdas eilei nustatyti yra sugrupuoti kartu visas atitinkamų konkurentų taškų korteles ir leisti žiuri traukti korteles iš krūvos nustatyti dalyvį 1 poliui, 2 poliui ir t.t.

Grupės startavimo sistema nurodyta 3.1.8.f buvo pristatyta 2016 m. padėti dideliems startams, kurie galėjo viršyti prieinamų laikininkų skaičių. Taisyklė apibrėžia grupinio pakilimo procesą, bet specifiniai aspektai yra:

Eilė starto pozicijoms ir grupėms yra pavienis procesas, atrenkantis konkurentus taip, kad pirma pusė yra pirmoje grupėje, kita pusė- antroje.

Galutinis rezultatas negali būti apibrėžtas grupės pakilimu. Visuomet turi būti atliekamas galutinis pakilimas, kai aukščiausioje vietoje esantys dalyviai rungtis vienas prieš kitą.

Dalyvių klasifikacijai, skrydžių laikai grupių pakilimuose yra naudojami apibrėžti visų dalyvių eilei, kurie yra pašalinti iš grupinio pakilimo.

Į dalyvių, perėjusių į kitą turą, vardus grupiniuose pakilimuose nebus atsižvelgiama klasifikavimo tikslais. Jų klasifikavimas bus nustatytas sekančių pakilimų metu.

Sekantis pavyzdys parodo procesą su 8 žmonėmis grupiniame pakilime. 3 žmonės 1 grupėje pasiekia maksimumą ir atlieka sekantį pakilimą. Pagal grupės sistemą 3 žmonės taip pat pereina iš 2 grupės, įskaitant 2 žmones su balais, mažesniais nei 360 maksimumas. 2 žmonės, pašalinti iš grupinio pakilimo užbaigia 7 ir 8 pozicijose, nustatytose pagal jų grupių pakilimų laikus. 6 žmonės galutiniame pakilime turi savo vietas nustatytas išimtinai pagal galutinį pakilimo laiką. Laikai, pasiekti grupiniuose pakilimuose, neturi jokios įtakos galutinei klasifikacijai.

vieta	Grupinis pakilimas		Galutinio pakilimo laikas
	grupė	laikas	
1	1	360	285
2	2	324	281
3	2	360	233
4	1	360	221
5	1	360	207
6	2	341	186
7	2	284	
8	1	229	

Jei yra reikalaujamas antros grupės pakilimas, tuomet kartojamas toks pat procesas tam, kad pašalintų skrydžių iš antros grupės pakilimo klasifikacija būtų apibrėžta pagal laikus antrame pakilime ir tie, tęsiantys galutiniame pakilime turėtų apibrėžtą klasifikaciją tik savo galutiniame pakilimo skrydyje.

3.A2.8. Atidarymo ir uždarymo ceremonijos

Pageidaujama visas ceremonijas išlaikyti trumpomis ir lengvai suprantamomis visomis kalbomis. Žiūrėti apibrėžimą C.15.7.

Pagrindiniai atidarymo ceremonijos veiksniai yra komandų pristatymas ir organizatorių bei FAI žiuri prezidento pasveikinimas. Priklausomai nuo grupių kiekio gali būti nepageidaujama išklaudyti kiekvienos šalies himno. Jei pageidaujama, grupių vadovai turi atsivežti himnų įrašus. Jei kurios nors šalies komanda neatsiveža himno įrašo, rekomenduojama tuo atveju išklaudyti FAI himną.

Atidarymo ceremonijos pradžioje, vos tik grupės atsistoja į savo vietas, paleidžiamas FAI himnas bei pakeliama FAI vėliava. Ceremonijos pabaigoje FAI žiuri prezidentas paskelbia

čempionato atidarymą ir yra paleidžiamas šalies organizatorės himnas.

Prizų įteikimas turi būti atskirtas nuo bet kokio uždaro banketo tam, kad jame galėtų dalyvauti visi dalyviai, nepriklausomai ar jie pirkė maisto bilietėlius. Svarbiausia, kad prizų teikimo ceremonijai būtų pasiruošta trofėjais, medaliais ir diplomais su nugalėtojų vardais. Turėtų būti tribūna arba kita centrinė vieta ar scena skirta pristatyti nugalėtojus taip, kad vieta būtų tinkama fotografijoms atlikti. Po kiekvienos kategorijos apdovanojimų pristatymo turi būti paleidžiamas nugalėtojo nacionalinis himnas, kol yra pakeliamos arba parodomos top trijų tautų vėliavos. Organizatorių ir FAI žiuri prezidento baigiamieji žodžiai užbaigia prizų dalybas.

Ceremonijos pabaigoje gali būti paleidžiamas FAI nacionalinis himnas ir pristatoma FAI vėliava, kaip simbolis sekančios šalies organizatorės grupės vadovui.

Planuojant bet kokias pabaigos vaišes svarbu atminti, kad pagrindinis malonumas tai dalyvių susitikimas ir jų bendravimas. Nėra būtina numatyti daugybės specialių atlikėjų ar kalbų, ar garsios muzikos vakarienės metu. Bet kokuose čempionatuose, jei alkoholis yra nemokamas, nealkoholiniai gėrimai taip pat turi būti nemokami. Jaunių čempionatuose stiprus alkoholis negali būti nemokamas.

2 PRIEDAS, A PRIEDĖLIS

FAI LAUKO LAISVOJO SKRIDIMO ATVIROMS TARPTAUTINĖMS VARŽYBOMS ORGANIZATORIŲ VADOVAS

Organizuojant atviras tarptautines varžybas yra suteikiama daugiau laisvės nei organizuojant čempionatus, tačiau tai nesumažina organizatoriaus atsakomybės organizuoti renginį pagal FAI nuostatus. Yra būtina užtikrinti teisingus susitarimus tarp visų dalyvių, kadangi jiems nebepadeda formalus komandos vadovo atstovavimas, kuris yra čempionatų metu.

Daugybė punktų, pateikiamų vadove čempionatų organizatoriams, yra taip pat tinkami atviroms tarptautinėms varžyboms, žemiau dėmesys skiriamas skirtumams.

3.A2A.1. Vieta

Gera skrydžio vieta yra tokia pat svarbi atviram renginiui, kaip ir čempionatui. Didžioji dauguma skirtumų yra ta, kad nėra būtina suteikti oficialios apgyvendinimo vietos ir maisto. Daugiau dėmesio skiriama viešbučių ir stovyklaviečių būtinybei netoli skrydžių vietos.

Renginio įtraukimas į FAI konkursų kalendorių nereikalauja detalaus pristatymo CIAM, tačiau bendra informacija kartu su dalyvavimo formomis turi būti nusiųstos Nacionaliniam aeroklubui ir bet kuriam kitam subjektui pagal jo užklausą. Detalus žemėlapis, nurodantys skrydžių lauko vietovę ir registracijos vietą, turi būti nusiųsti visiems dalyviams. Jei dalyvių bus prašoma padėti nustatyti laikus, tai turi būti nurodoma iš anksto informaciniuose biuleteniuose. Dalyvavimo formos turi suteikti galimybę identifikuoti jaunių dalyvius tam, kad būtų galima juos atpažinti bendroji klasifikacijoje ir sudaryti specialią jaunių klasifikaciją, jei jaunių skaičius, dalyvaujančių kiekvienoje kategorijoje, yra didesnis nei trys (C.13.5).

Taškų kortelės turi būti panašios į naudojamas Pasauliniuose ar Tarpžemyniniuose čempionatuose su specialia vieta, skirta laikininkams įrašyti kiekvieno dalyvio modelio kodą.

3.A2A.2. Grafikas

Lygiai taip pat yra svarbu pasirinkti metų laiką, kurio metu būtų geros sąlygos skrydžiams, ir paruošti grafiką, atsižvelgiant į stiprių vėjų periodus ar intensyvius šilumos pakitimus.

Geriausia tai atlikti pagal Čempionatų modelį, su praktikos diena po vienos konkurso dienos kiekvienai klasei ir su viena papildoma diena pabaigai, jei būtų kokių nors atidėjimų. Tačiau dažniausiai yra būtina sekti trumpesnę grafiką nei šis ir du papildomus išdėstymus montavimo darbams F1A, F1B ir F1C į dvi dienas yra siūloma:

- a) Vieną dieną skirti F1A skrydžiams ir plius F1B, o kitą dieną - F1C skrydžiams. F1A populiarumas reiškia, kad yra panašus bendras dalyvių skaičius kiekvieną dieną. Tačiau yra pageidautina F1B ir F1C skrydžių neatlikti kartu. Kiekvienai klasei turi būti skirtingos starto linijos.
- b) Visos klasės turuose skrenda vienu metu. Tai reikalauja trijų atskirų starto linijų trims klasėms ir daugybės laikininkų. Tai apsunkina dalyvius ir skirtingų klasių padėjėjus, tačiau tai leidžia varžybas užbaigti per vieną dieną.

Taip pat kaip ir visų turų laikai, grafikas turi apimti dalyvių registracijos laiką ir vietą bei apdovanojimų ceremoniją, kartu su bet kurio modelio tikrinimu ir atidarymo ceremonija, kuri gali vykti. Grafikų kopijos turi būti išsiųstos kartu su dalyvavimo formomis.

Svarbu, kad pagal Pasaulio taurės taisykles (Volume F1 Annex 1 para1) F1P modeliai gali skristi kartu su F1C Pasaulio taurės atvirosiose tarptautinėse varžybose. F1P modeliai skrenda pagal savo klasės taisykles, išskyrus tai, kad maksimalus skrydžio laikas turi būti toks pat, kaip ir F1C skrydžių. F1P rezultatai yra kartu su F1C rezultatais F1C Pasaulio taurės atsakomosiose ir taip pat skaičiuojami F1P Jaunių Pasaulio taurei jaunių skrydžiams.

3.A2A.3. Skrydžio vietos organizavimas

Pastabos po šia antrašte Čempionatų vadove yra vienodai taikomos Atviroms tarptautinėms varžyboms.

3.A2A.4. Modelių tikrinimas

Visos pastabos modelių tikrinime Čempionatuose išlieka galiojančios Atviroms Tarptautinėms, tačiau yra įprasta suteikti didesnę dėmesį tikrinimui. Svarbu, kad dalyviai turi priėmimą prie oficialios įrangos (C.16.1.c), patikrinimai atliekami vietoje (C.12.d) ir top trijų geriausių dalyvių modeliai yra tikrinami detalai (C.12.e).

3.A2A.5. Chronometražas

Tai yra dažniausiai sunkiausia Atvirų tarptautinių varžybų dalis. Laikininkai turi būti patyrę laisvųjų skridimų aerodeliuotojai, turėti gerą regėjimą ir būti susipažinę su renginio taisyklėmis. Jie turi susijusio renginio taisyklių kopijas ir instruktažinį lapą, kaip nurodyta B priede.

Suteikti tinkamą laikininkų skaičių Atviroms tarptautinėms varžyboms yra dažniausiai sunkiau nei Čempionatams – ten gali būti žymiai didesnis dalyvių skaičius ir organizatoriai gali turėti mažesnius turimų jėgų išteklius. Starto polio pozicija turi būti paskirta iš eilės pirmajam turui, tačiau su galimybe sudelioti eilę pasirenkant žmones, kurie kalba ta pat kalba prie to pat polio. Dalyviai prie polio skrenda po vieną tvarka, kurią jie nusistato abipusiu susitarimu; jei prie polio yra nesusitariama, to prie polio esantis oficialus laikininkas gali paskirti skrydžių eilę, apskūsti galima FAI žiuri.

Yra pageidautina, kad organizatoriai suteiktų bent vieną oficialų laikininką prie kiekvienos starto pozicijos tam, kad išlaikytų taškų kortelių saugojimą bei stebėtų, kad yra laikomasi tinkamų procedūrų ir būtų susisiekimu toje pozicijoje. Bent vienas oficialus laikininkas kiekvienoje pozicijoje privalo kalbėti viena iš oficialių renginio kalbų. Kiekvienam oficialiam skrydžiui reikia dviejų laikininkų; jei organizatoriai nesuteikia abiejų laikininkų vienai pozicijai, tuomet reikalingais laikininkais turi tapti kiti dalyviai, atliekantys skrydžius iš tos pozicijos ar kitų dalyvių padėjėjai. Oficialus laikininkas toje pozicijoje turi užtikrinti, kad visi dalyviai įsipareigotų sąžiningai dalytis pagalba skaičiuojant laiką ir jog ten visuomet būtų kas nors pasirengęs jam padėti skaičiuoti sekančio skrydžio laiką. Bet koks ginčas laiko skaičiavimo teikiamos pagalbos metu turi būti nurodomas FAI žiuri ir organizatoriai privalo pakviesti kelis papildomus laikininkus, kurie leistų tęsti laiko skaičiavimą prie stulpelio ginčo metu.

Nėra leistina sumažinti laikininkų poreikį padidinant dalyvių skaičių kiekvienoje starto pozicijoje. Turi būti nustatytos pakankamos pozicijos leidžiančios kiekvienam dalyviui bent 10 minučių skristi, jei turo laikas yra tolygiai paskirstytas tarp visų dalyvių. Oficialus laikininkas turi atkreipti FAI žiuri dėmesį į bet kurį dalyvį, kurio skrydis užtrunka gerokai ilgesnį laiką nei jo teisingas turo laiko paskirstymas.

Kadangi oficialus laikininkas prie kiekvieno stulpelio gali aktyviau dalyvauti organizuojant užsiėmimus jo pozicijoje nei Čempionatų atveju, yra žymiai svarbiau varžybų vadovas gerai sutartų su laikininkais. Turi būti nuolatinis kurjeris tarp laikininkų ir varžybų vadovo, ir laikininkams turi būti pasiekiami aiškiai girdimi ar matomi signalai tam, kad būtų galima pakviesti varžybų vadovą ir FAI žiuri iškilus bet kokiems sunkumams.

Reikalavimai renkamiems taškams ir laiko skaičiavimo įrangai yra tie patys Atviroms tarptautinėms varžyboms, kaip nurodyta anksčiau Čempionatams. Svarbu, kad kai dalyviai pagalbėja skrydžių laikų skaičiavimuose jie turi būti teisingai aprūpinti chronometrais ir žiūronais pagal FAI specifikacijas. Veiksmų žinojimas yra svarbu dirbant su šiais prietaisais taigi jie turi turėti savo pačių chronometrus bei žiūronus, jei jie yra tinkami, antraip jie turi stebėti skrydį su laisva įranga tiekama organizatorių.

2 PRIEDAS, B PRIEDĖLIS

LAUKO LAISVOJO SKRIDIMO LAIKININKO INSTRUKTAŽAS

Laikininkų pareiga yra teisingai stebėti ir įrašyti dalyvių skrydžių laikus. Atsižvelgiant į tai, jie turi laikytis FAI Sportinio kodekso taisyklių ir taip pat užtikrinti, kad skrydžiai būtų atlikti pagal Sporto kodą. Norint pasiekti teisingus sportinius rezultatus yra svarbu, kad laikininkai kaip sugebėdami padėtų skrydžius atlikti tinkamai.

Dieną prieš varžybas, organizatoriai turi surengti susitikimą tam, kad laikininkai gautų instruktažą, aptartų taisykles ir būtų paaiškintos logistika bei veiklos procedūros, kurių turi būti laikomasi varžybų metu. Turi būti paskirstytas laikininkų sąrašas kiekvienai starto pozicijai.

Yra keletas detalių laiko nustatyme, specialiai skirtų laiko nustatymui Čempionatuose, bet tai taip pat taikoma Atvirosioms tarptautinėms varžyboms (žr. baigiamąją pastabą).

3.A2B.1. Konkurso pradžia

Laikininkai turi būti nurodytoje starto linijos pozicijoje (prie stulpo) mažiausiai 10 minučių iki pirmo turo starto. Jie turėjo surinkti- ar turėjo pristatyti- chronometrus, žiūronus, trikojus (po vieną kiekvienoje vietoje), taškų korteles, rašiklius, konfiskuotą įrangą, kėdes ir bet kokius asmeninius daiktus.

3.A2B.2. Konfiskuota įranga

F1C klasėje standartiniai degalai turi būti laikomi oficialių asmenų priežiūroje bet kuriuo metu, tačiau dalyviams turi būti suteikta prieiga prieš bet kurio turo startą. Tai juos įgalina būti pasiruošus skristi turo pradžioje: F1C degalai gali būti paimti, degalų bakas išplautas ir pripildytas.

Daugiau nei vienas dalyvis gali pasiekti konfiskuotą įrangą bet kurį kartą varžybų metu su sąlyga, kad laikininkai prižiūri daiktus. Tarp turų vienas laikininkas turi pernešti konfiskuotą komandos įrangą prie tos komandos sekančio stulpelio, kol kitas laikininkas laukia prie savo stulpelio turinčios skristi komandos įrangos.

3.A2B.3. Pasiruošimas fiksuoti skrydžio laiką

Kai dalyvis yra pasiruošęs atlikti skrydį, laikininkai turi patikrinti jo vardą ir numerį taškų kortelėje. Identifikacinis numeris ar raidė ant modelio taip pat turi būti patikrinti, palyginti su rodomais ant taškų kortelės ir įrašyti kaip modelių, naudojamų tam skrydžiui, identifikacija. Laikininkai privalo patikrinti, ar visi modeliai buvo identifikuoti (su antspaudu ar kitaip pažymėti) Čempionatų organizatorių. Laikininkai turi patikrinti, kad dalyvio šalies Olimpinių identifikavimas yra užrašytas ant modelio sparno taip pat, kaip ir dalyvio FAI licencijos numeris (ar nacionalinis numeris). Tai ypatingai reikalinga, netgi Atvirosiose Pasaulio taurės varžybose.

Laikininkai turi išnagrinėti modelio formą ir spalvą, kad būtų paprasčiau jį atpažinti. Jie turi patikrinti žiūronų fokusavimą ir nunulinti laikmačius.

3.A2B.4. Skrydžio laiko fiksavimas

Laikininkai turi patikrinti, kad skrydis pradėtas po starto ir signalą prieš finišą atitinkamam turui. Jie taip pat turi patikrinti, ar modelis paleidžiamas per 5 m. nuo starto pozicijos (modelis gali būti atokiau prieš paleidimą, tačiau turi sugrįžti ne daugiau nei 5 m. nuo stulpelio paleidimo momentu).

Modelis skrydžio metu turi būti įdėmiai ir nepertraukiamai stebimas. Skiriamas specialus dėmesys skrydžio apskaičiavimui, kaip pastanga dėl bet kokios priežasties ar aptinkant susidūrimą; jei nutinka bet kuris iš šių nurodytų įvykių, tuomet grupės vadovas turi būti nedelsiant informuotas.

F1A atveju, grupės vadovas turi būti informuotas, jei modelis yra per toli, kad būtų matomas paleidimo momentu. Taip pat F1C atveju apie pe ilgai trunkantį variklio darbą turi būti nedelsiant pranešta grupės vadovui. Yra sunku tiksliai nustatyti variklio darbą; laikininkai turi stengtis pateikti geriausią sprendimą, kai variklis nustoja veikti, dažniausiai klausantis variklio garso ir nekreipti dėmesio į modelio poziciją. Jei kitų motorų garsai reiškia, kad tikslus motoro veikimo laikas negali būti nustatytas, tuomet tai turi būti pripažinta ir abejonių nauda suteikta dalyviui geriau nei netikslaus ilgo laiko užrašymas.

Turi būti laikomasi Sporto kodo nurodymų naudojantis žiūronais skrydžio metu, kaip dera. Svarbu, kad žiūronai skrydžiui stebėti yra naudojami iš anksto tam, kad nekiltų jokių sunkumų atskiriant modelį. Trikojis turi būti naudojamas atremti žiūronams, jei yra įmanoma, tai ypatingai pagelbėja, kai nustatomas ilgo pakilimo laikas ar kuomet pučia stiprus vėjas.

Jei yra bet kokia galimybė pamesti modelį iš matymo zonos, už vietinės kliūties, tuomet laikininkai turi judėti tiek, kiek leidžiama (10m spinduliu) tam, kad modelį išlaikytų matymo zonoje kaip įmanoma ilgiau (F1.2.5).

Laikininkai turi stovėti nustatant laiką prieš kliūtis arba žmonės gali kliūdyti žemai skrendančių modelių matymo laukui.

3.A2B.5. Skrydžio įrašymas

Jei skrydis buvo bandomasis, tuomet taituri būti įrašyta taškų kortelėje. Oficialaus skrydžio pabaigoje įrašyto laiko reikšmė dviejuose laikmačiuose turi būti suskaičiuojama ir užrašoma artimiausiu antruoju sveiku. Jei taškų kortelė leidžia, laikas turi būti užrašomas minutėmis ir sekundėmis, kaip laikrodžiai rodo ir taip pat paverčiamas sekundėmis. Čempionatuose grupių vadovui turi būti parodomas užrašytas laikas ir jis turi pasirašyti, kad nurodytų, jog jis matė laiką. Laikas turi būti įrašytas kaip įmanoma greičiau, jei kiti dalyviai laukia savo skrydžio. Užbaigtas taškų korteles iš laikininkų turi surinkti oficialus paskirtas asmuo tam, kad būtų nurodyta centrinėje švieslentėje ir įrašų pozicijoje.

3.A2B.6. Ginčai

Ginčai, kurie negali būti išspręsti tarp laikininkų ir komandų vadovų turi būti perduoti varžybų vadovui ar FAI žiuri. Laikininkai negali palikti savo vietų ginčų metu, tačiau turi tęsti kitų dalyvių skrydžių laikų įrašymą, kaip reikalaujama. Jei ginčas yra neišspręstas turo metu dalyviui gali reikėti pakartoti skrydį, jei jo protestas yra patenkinamas, tuomet laikininkai turi įrašyti pakartotinio skrydžio laiką. Laikas tur būti įrašomas atskirai tuo atveju, jei reikalaujama, kai ginčas išsprendžiamas. Tai turi būti atlikta prieš turo pabaigą.

3.A2B.7. Atviros tarpautinės varžybos

Laikininkų pareigos yra panašios, kaip ir Čempionatų metu. Gali būti tik vienas oficialus laikininkas prie stulpelio ir kitas laikininkas turi būti paimtas iš dalyvių, kurie laukia savo skrydžio ir t.t. Taškų korteles turi laikyti oficialus laikininkas ir tai jis prie savo stulpelio sprendžia visus tarp dalyvių kilusius ginčus tokius, kaip dėl skrydžio eilės skrydžio laiko.

3 PRIEDAS

FAI KAMBARINIŲ LAISVOJO SKRIDIMO VARŽYBŲ ORGANIZATORIŲ VADOVAS

Tai yra paremta 1999 m. patvirtintu vadovu su modifikacijomis, skirtomis atskleisti pakitimus FAI Sportinio kodekso 4 skyriui iki 2016 leidimo.

3.A3.1. Tikslas

Šis dokumentas yra skirtas nurodyti vidaus laisvųjų skridimų tarptautinių varžybų organizacijos pagrindines taisykles, organizatorių ir dalyvių nauda. Pabrėžiama, kad yra pateikiamos rekomendacijos ir jos neturi tokio pat statuso, kaip įpareigojantys nurodymai FAI Sportiniame kodekse. Tačiau, kadangi tai yra plačiai skirstoma ir turi būti laikoma kaip tarptautinių varžybų standartas, organizatoriai turi vengti painiavų iš anksto paskelbiant bet kokius šio vadovo pakitimus tokius pavyzdžiui, kad atitiktų vietos aplinkybes. Šiuos pakitimus turi patvirtinti CIAM Bureau Čempionatui ar Atviram tarptautiniam renginiui paskirta FAI žiuri.

Šis vadovas yra taikomas Pasaulio ir Žemynų čempionatams F1D klasėje. Čempionatų organizatoriai turi pastebėti pateiktą administracinį patarimą CIAM bendrajojo gido Čempionatų organizavime. FAI Atvirų tarptautinių renginių organizatoriams A priedas pateikia pakeitimus ir pastabas, tinkamas Atvirų Tarptautinių varžybų F1D, F1L, ir F1M klasėms.

Kai šis vadovas nurodo į FAI Sportinio kodekso 4 skyrių, atitinkamas paragrafas yra cituojamas skliaustuose.

3.A3.2. Vieta

Gera skrydžio vieta užima didžiausią svarbą vidaus varžybose. Faktiškai yra tik keletas vietų, kurios tinka F1D, kur tinkamas vietos prieinamumas yra ypatingai svarbi sąvoka organizuojant Čempionatus. Pagrindinis faktorius, kuris nulemia vietos tinkamumą turi būti sėkmingas F1D skrydžio demonstravimas vietos ir nacionaliniuose konkursuose. Vietų savitumas sukuria nereikšmingą reikalavimų sąrašą, tačiau turi būti atsižvelgiama į:

Salės aukštį ir dydį – turi būti pakankama erdvė, kurios aukštis yra arti maksimumo tam, kad būtų užtekinai vietos modeliams išnaudojant aukštį maksimaliems pakilimams (tai nurodoma lubų kategorijų apibrėžime 3.4.12);

Atitinkamą ir švarią bei lygią dangą, ypatingai ten, kur aukščiausios lubos;

Minimalų kliūčių skaičių ore (kabančios virvės, kabeliai, šviesos ir t.t.);

Tai, kad sienos ir lubos pagamintos iš tokių medžiagų, kurios nepakenktų modeliams kontakto atveju;

Atitinkamas šviesas modelių stebėjimui ir valdymui, ypatingai modelių paruošimo vietose, ant grindų ir ant sienų;

Salės sandarumą. Ji turi būti kaip įmanoma sandaresnė (uždaros durys, langai ir t.t.) traukai sumažinti;

Organizatorius privalėjęmą visiškai kontroliuoti pastato prieigas (pavyzdžiui, prižiūrėti žiūrovus, tačiau dalyviams leisti netrukdomai pasiekti tam tikrą vietą);

Minimalų išorės oro poveikį vidaus oro sąlygoms (atsparumas lietai, minimali saulės šiluma ir t.t.)

Neskaitant salės, čempionatas taip pat reikalauja:

- lengvos prieigos dalyviams, atvykstantiems keliu ar viešuoju transportu, keliaujantiems uostais ar oro uostais;
- atitinkamos kainos apgyvendinimo galimybių visiems dalyviams, grupių vadovams, oficialiems asmenimis ir bent kai kuriems rėmėjams ir padėjėjams.
- trumpesnio nei 30 minučių keliavimo laiko nuo būsto iki skrydžio zonos;
- Vietinių viešbučių prieinamumo papildomiems rėmėjams.

Kuomet CIAM yra siūloma vieta čempionatų pateikiamuose pasiūlymuose, Nacionalinis Aeroklubas privalo pateikti detalų visų aukščiau aptartų aspektų apibūdinimą, ypatingai detalų vietos su išmatavimais planą bei profilį. Turi būti apibūdintos apgyvendinimo patalpos ir nustatytas dalyvio mokestis, padalintas į privalomą dalį ir į neprivalomą dalį maistui ir būstui (C.15.5). Šie mokesčiai turi būti pateikti CIAM įskaitant numatomą pajamų ir išlaidų biudžetą,

skirtą čempionatui. CIAM turi būti pateikti tikslūs salės masto brėžiniai ir transporto informacija apie atvykimą į vietą, atsižvelgiant į dalyvius, keliaujančius su didelėmis dežėmis.

Turi būti surengtas CIAM atstovo iš kitos šalies vizitas į vietą, kuri ankščiau nebuvo naudojama čempionatams rengti, tačiau dabar ten bus rengiamos nacionalinės varžybos ar atliekami praktiniai skrydžiai. Šis oficialus atstovas gali būti CIAM Bureau narys arba pirmininkas, ar CIAM laisvojo skridimo subkomiteto narys, CIAM delegatas ar FAI žiuri narys neseniai vykusiose vidaus varžybose. Jei tai yra CIAM delegatas ar CIAM Bureau narys, jis privalo turėti patirties neseniai vykusiose vidaus varžybose. CIAM atstovas privalo aptarti vietą su tarptautiniu mastu žinomais modeliuotojais, kurie valdo F1D skrydžius ir reguliariai naudojami siūlomą vietą.

Informacija turi būti išsiųsta į Nacionalinį Aeroklubą bei FAI žiuri nariams iš anksto prieš renginį, įskaitant vietos aprašymą ir bet kokius ypatumus. Turi būti pateikiami žemėlapiai, kurie nurodytų skrydžio vietą, apsistojimo vietą ir dalyvio registracijos tašką susietą su keliais ir vietiniais miesteliais.

3.A3.3. Tvarkaraštis

Varžyboms turi būti pasirinktas toks metų laikas, kuris sumažintų išorės oro poveikį vidaus skrydžių sąlygoms salėje.

Reikalaujama (C.16.1.d), kad būtų suteikiama mažiausiai viena diena atlikti praktiniams skrydžiams. Dažniausiai yra parengiama taip, kad atidarymo ceremonija vyktų praktikos dieną; jei tai taikoma, tuomet praktinių skrydžių nutraukimas turi būti kaip įmanoma trumpesnis, nesvarbu ar ceremonija rengiama salėje ar kur nors kitur.

F1D varžovams nėra apibrėžiamas turų skaičius ir nėra taikomi jokie apribojimai tvarkaraštyje. Vienintelis reikalavimas- dalyviui leidžiama atlikti 6 skrydžius. Laikų nustatymas šiems skrydžiams priklauso nuo vietos aplinkybių ir taip pat nuo dalyvių skaičiaus renginyje. Jei dalyvių skaičius yra toks didelis, jog gali būti atidėjimų paleidime (tam, kad būtų išvengta per didelio modelių skaičiaus ore tuo pat metu) tuomet tvarkaraštyje turi būti suteikiama daugiau laiko skrydžiams.

Dažniausiai rengiant Pasaulio čempionatą organizuojami du skrydžiai per dieną, kurie yra padalinami į tris varžybų dienas; 3 skrydžiai per 2 dienas buvo taikomi kai kuriems čempionatams dideliuose vietose ir žemyniniuose čempionatuose, kur buvo mažesnis dalyvių skaičius. Tinkama, tačiau tai nėra esminis dalykas, jei kiekvienos varžybos yra suskirstomos į turus; tai leidžia padalinti skrydžius per dieną ir suteikia geresnį esamų rezultatų vertinimą, kuomet varžybos yra vystomos. Kiekvienas turas turi būti pakankamai ilgas tam, kad leistų atlikti numatytus skrydžius bei juos pakartoti, jei įvyko susidurimas, tačiau turai neturėtų užtrukti per ilgai antraip sąlygos turų metu gali per daug kisti. Laikas turi leisti atlikti bandomąjį skrydį kiekvieną varžybų dieną, pavyzdžiui, dienos pradžioje ir pabaigoje ir, jei įmanoma, pertraukos tarp turų metu.

Skelbiamas tvarkaraštis turi apimti turų pradžios ir pabaigos laikus bei praktikos laiką. Dienos ar turo pabaigos laikas turi būti nustatomas atsižvelgiant į paskutinio paleidimo laiką: svarbu, kad modelis, paleistas prieš pat pabaigos laiką, gali skristi nemažą laiko tarpą po „pabaigos laiko“, pavyzdžiui, 45 minutes. Tvarkaraštis taip pat turi įtraukti šių įvykių vietas bei laikus:

- a) organizatorių ir grupių vadovų susitikimų po atvykimo ir vakare prieš kiekvieną varžybų dieną;
- b) informacinių laikininkų susitikimų;
- c) atidarymo ceremonijos;
- d) FAI trofėjų ir diplomų apdovanojimų nugalėtojams įteikimo ceremonijos.

Svarbu, kad yra pakviesta bent keletas FAI žiuri narių, kurie ir dabar veikia, kaip žiuri, ir dalyvauja: kiekviename grupės vadovų susitikime, laikininkų pasitarimuose, atidarymo ir apdovanojimų ceremonijose.

Tvarkaraščių kopijos turi būti išplatintos mažiausiai prieš 2 mėnesius Nacionaliniams Aeroklubams, kurie nurodė savo ketinimą dalyvauti.

3.A3.4. Skrydžio zonos organizavimas

Šis vadovo skyrius yra siejamas su skrydžiu atlikimu varžybų dienomis. Nors skyrius yra išskirstytas į daugybę antraščių, svarbu, kad visi struktūriniai aspektai yra glaudžiai susiję.

3.A3.4.1. Oficialūs asmenys

Atskiros pareigų sferos reikalauja varžybų direktoriaus, vyriausiojo laikininko ir vietos organizatoriaus:

Varžybų direktorius atlieka bendrą kontrolę ir yra atsakingas už bendravimą tarp grupių vadovų, vyriausiųjų laikininkų, modelius apžiūrinčio personalo, kitų oficialių asmenų ir FAI žiuri. Jei yra protestuojama pagal C.20. taisyklę, jis turi nedelsiant susisiekti su žiuri.

Vyriausiasis laikininkas yra atsakingas už visus laiko, įrašymo ir taškų rodymo aspektus, aptartus 5 – amė šio vadovo skyriuje.

Vietos organizatorius rūpinasi valdymo ir logistiniais reikalais. Jis turi tam tikrą atsakomybę kontroliuoti vietos priėjimą ir išvengti tokių veiksmų, kurie galėtų pakenkti modeliams ar trikdyti orą salėje, pavyzdžiui, jis privalo įsitikinti, kad durys ir langai yra uždaryti ir kad tik skrydžius kontroliuojantys žmonės žengia netoli modelių. Visos kliūtys turi būti minimalios ten, kur dalyviai kontroliuoja savo modelius. Vietos organizatorius taip pat turi uždrausti žibintuvėlių naudojimą ar didesnio intensyvumo fotoaparatus šviesas praktinių užsiėminių ir varžybų metu (tai gali veikti akluosius dalyvius). Vietos organizatorius taip pat privalo turėti personalą, kuris padės susigrąžinti modelius, kuriuos „pagavo“ koks nors satinys ar kurių nebegali susigrąžinti dalyviai.

Papildomai, visuose Čempionatų etapuose turi būti pasiekiami tų kalbų vertėjai, kuriomis gali bendrauti pagrindiniai oficialūs asmenys, grupių vadovai ir FAI žiuri. Bent minimaliai būtina užtikrinti, jog šios trys nurodytos kategorijos sugeba bendrauti oficialiomis čempionato nustatytais kalbomis. Užtikrinti čempionato sklandumui taip pat galima suteikti vertėjus komandoms, kurios negali bendrauti nė viena iš nustatytų oficialių kalbų.

3.A3.4.2. Įranga

Svarbu, kad tikrinant F1D modelius yra prietaisai, kurie patvirtina, kad modelio svoris viršija nustatytą minimalų svorį ir jog motoro svoris neviršija nustatyto maksimumo bei matmenų patikrinimai patvirtina, kad sparnų ilgis, sparnų styga ir uodega neviršija nustatyto maksimumo. Ši įranga paprastai naudojama šiems tikslams nustatyti. Taip pat gali būti naudojami gerai suprojektuoti prietaisai arba elektroninė įranga atsižvelgiant į vietos prieinamumą. Nesvarbu kokia įranga yra naudojama, ji turi būti patikima ir tiksli.

Oficialus laikrodis, skaitantis arčiausią sekundę, turi būti naudojamas nustatyti turų laikui ar pradžios ir pabaigos laikui. Laikas turi būti nuskaitomas tiksliai visos dienos metu ir neturi būti reguliuojamas po varžybų pradžios. Laikrodis turi būti prieinamas dalyviams ir nusakyti laiko lentelę, kaip ir nurodyta, nebent buvo paskelbti pakeitimai. Turų pradžia ir pabaiga turi būti pažymėta girdimais signalais ar pranešimais. Masinio informavimo sistema gali būti naudinga bendravimui tarp organizatorių ir žiuri, atliekant papildomus pranešimus turų metu ir t.t. tačiau naudojimasis turi šia sistema turi būti minimalus. Varžybų metu negali būti leidžiama muzika. Bendravimas tarp dalyvių turi vykti oficialiomis kalbomis.

Įranga yra reikalinga nustatant skrydžių laikus, įrašytus laikininkų ir esančius švieslentėje, gali būti naudojamas atitinkamas kompiuterio ekranas parodyti paskiausiems rezultatams. Įranga, reikalinga laikininkams, yra aptarta 5 skyriuje. Visa įranga turi būti patikrinta FAI žiuri prieš varžybų pradžią.

3.A3.4.3 Paslaugos

Maistas ir gėrimai, tualetas bei pirmoji pagalba yra netoli salės (tačiau netrikdo skrydžio zonos). Dalyviams turi būti parūpintas maistas visai dienai (ir tiems padėjėjams, kurie sumokėjo už maistą) ir apie tai turi būti paskelbta iš anksto. Patiekiamų pietų ir skrydžių salės negali skirti didelis atstumas; jei maistas yra tiekiamas skrydžio zonoje tai negali trikdyti skrydžių. Turi būti parūpintas transportas, kuris dalyvius nuvežtų iš jų laikino būsto į skrydžių zoną, tai turi būti atliekama prieš varžybų pradžią ir pabaigoje, dienos metu visos šios paslaugos gali būti ne tokios įtemptos. Organizatoriai turi nustatyti tinkamą automobilių parkavimo vietą dalyviams ir vietas, kur bus pristatytos modelių dėžės.

3.A3.5. Modelių tikrinimas

Šiam darbui atlikti yra trys etapai:

- 1) Pirmasis etapas prieš varžybų pradžią įtraukia patikrą ar visi dalyviai turi galiojančias FAI sporto licencijas (C.6). Jei sporto licencijos yra konfiskuojamos varžybų metu, jos turi būti sugrąžinamos varžybų pabaigoje.

- 2) Dalyviams turi būti leidžiama naudotis oficialia įranga tam, kad patikrintų modelių savybes (C.16.1.c).
- 3) Trečiasis tikrinimo etapas reikalauja, kad varžybų metu organizatorius patikrintų svarbias kiekvieno modelio savybes, kai modelis yra naudojamas oficialiam skrydžiui atlikti. F1D būtina patikrinti modelio svorį ir sparnų ilgį prieš skrydį ir guminio motoro svorį prieš arba po skrydžio (F1.3.2).

Reikalinga įranga, (žr. 3 skyrių įranga) apima:

modelių ženklavimo būdus;

tikslaus modelių svorio patikrinimo būdus

tikslus guminio motoro svorio patikrinimo būdus

tikslus patvirtinimų būdus, kad sparnai, jų styga ir uodega atitinka reikalavimus

3.A3.6. Laiko nustatymas

Tai yra pats svarbiausias aspektas laisvojo skridimo varžybose. Laikininkas privalo turėti gerą regėjimą ir turėti patirties, geriausia, jei laikininkai būtų aeromodeliuotojai. Jie turi būti susipažinę su renginio taisyklėmis; turi būti surengtas detalus instruktažinis susitikimas prieš varžybas ir laikininkams turi būti pateikiamos taisyklių kopijos bei instruktažinis lapas, kaip nurodoma B priede.

Čempionate yra būtini du laikininkai kiekvienai nacionalinei komandai. Yra daugybė laikininkų paskirstymo galimybių: laikininkai turi būti paskirstyti atsitiktinai kiekviename ture arba tie patys laikininkai gali būti paskirti tai pačiai komandai visų varžybų metu.

Ta pati laikininkų pora gali dirbti kartu visų varžybų metu arba pora gali būti keičiama kiekvieną dieną. Turi būti keletas laisvų laikininkų tam, kad jie galėtų pakeisti laikininkus, kurie neišvengiamai turi palikti savo poziciją (tačiau pasikeitimas negali vykti skrydžio metu, nebent išimtinomis sąlygomis). Svarbu, jog visi laikininkai turi būti pasiruošę atlikti savo darbą kiekvieno turo pradžioje.

Kiekvieno laikininko įranga apima: bent vieną nurodyto tikslumo (3.4.9) chronometrą, taškų kortelės ant lentelės su rašikliais, instruktažinius lapus, identifikaciją dalyviams ir grupių vadovams, kėdę ar čiužinį ant kurio galėtų sėdėti ilgujų skrydžių metu. Bent vienas laikininkas kiekvienoje poroje privalo turėti papildomą laikrodį, tinkantį kaupiamajam laikui nustatyti, kuomet propeleris sustoja valdymo metu.

Laikininkai privalo užrašyti rezultatus tokia forma, kokia laiką nurodo chronometras (pvz., minutėmis ir sekundėmis) tam, kad būtų išvengta laiko pavertimo klaidų. Taškų kortelės privalo turėti antrą kopiją tam, kad ji nedelsiant būtų perduota grupės vadovui. Po to, kai rezultatai buvo užrašyti, taškų kortelės turi būti pateikiamos centriniam taškų stalui. Ten gali būti atliekami laiko pavertimo veiksmai (pvz., į sekundes) ir taškai užrašomi į pagrindinį lapą. Jei rezultatams pateikti yra naudojamas kompiuteris, taškai turi būti suvedami po to, kai jie yra užrašomi į pagrindinį lapą ir programos turi būti atsakingai patikrinamos, o įprastos duomenų kopijos išsaugomos tam, kad būtų užtikrinamas taškų tikslumas. Vieša taškų lenta ar kompiuterio parodymai turi būti atnaujinami ir rodyti tik paskutinius individualius ir grupių taškus bei pozicijas kaip įmanoma greičiau (C.16.1.f).

Rašytinės rezultatų kopijos turi būti paruošiamos renginio pabaigoje ir išdalomos grupių vadovams, dalyviams, remėjams bei spaudos atspovams. Rezultatai taip pat turi būti nusiunčiami FAI ir bendradarbiaujančiam Nacionaliniam Aeroklubui per vieną mėnesį (C.13.6).

3 PRIEDAS, A PRIEDĖLIS

FAI KAMBARINIŲ LAISVOJO SKRIDIMO ATVIRŲ TARPTAUTINIŲ VADOVAS ORGANIZATORIAMS

Atvirų tarptautinių varžybų organizatorius yra taip pat atsakingas už renginį pagal FAI nuostatus, kaip ir čempionatų organizatorius. Yra būtina užtikrinti teisingą aranžuotę visiems dalyviams, kadangi jiems nebepadeda formalus atstovavimas per grupės vadovą, kurį jie turi čempionatuose.

Daugybė punktų, nurodytų organizatoriams čempionatų gide yra tinkami Atviroms tarptautinėms, sekančiame vadove yra pabrėžiami skirtumai. Papildomai F1D, atviros tarptautinės gali taip pat apimti varžybas, skirtas F1L, F1M, F1N ir F1R.

3.A3A.1. Vieta

Tinkama skrydžio vieta yra nemažiau svarbi atviram renginiui nei čempionatams. Didžiausias skirtumas tas, kad nėra būtina suteikti apgyvendinimą ir maistą. Tai sukelia didesnę viešbučių bei kitų vietų poreikį, kur galima apsisėti netoli skrydžių vietos.

Renginio įtraukimas į FAI varžybų kalendorių reikalauja užbaigtos CIAM prašymo formos pateikimo su atitinkamu mokesčiu. Bendra informacija kartu su dalyvavimo formomis turi būti siunčiama Nacionaliniam Aeroklubui ir esant bet kokiam individualiam prašymui. Detalus žemėlapis, nurodantis skrydžių ir registracijos vietas, turi būti išsiunčiami visiems registruotiems dalyviams.

3.A3A.2. Tvarkaraštis

Tikėtina, kad bus galimybė sudaryti gerokai trumpesnę tvarkaraštį F1D Atviroms tarptautinėms nei, kad jis yra sudaromas čempionatams. Kol čempionatuose vyksta įprasti grupiniai skrydžiai tikėtina, kad pagrindinis apribojimas bus modelių skaičius, kuriems bus leidžiama skristi, kad išvengtų susidūrimų. Priklausomai nuo dalyvių skaičiaus ir vietos, trijų dienų trijų turų per dieną tvarkaraštis yra galimai trumpiausias leistinas.

Mažesnės modelių klasės, F1L ir F1M yra skirstomos pagal greitesnę skrydžio pasiruošimo laiką, trumpesnius skrydžių laikus, palimybę paleisti daugiau modelių į orą tuo pat metu. Šie faktoriai suteikia trumpesnę laikų lentelę, tačiau gali nebūti pakankamai laiko užbaigti varžybas per vieną dieną. Šie modeliai negali konkuruoti su F1D modeliais.

Kitais tvarkaraščio aspektais svarbu, kad dalyviams vis dar reikės laiko praktiniams skrydžiams, tačiau tikėtina, kad susitikimai ir ceremonijos bus paprastesnės ir trumpesnės nei čempionatuose. Užbaigtos laikų lentelės detalės turi būti iš anksto išsiųstos visiems registruotiems dalyviams, įskaitant visus reikalingus paaiškinimus, kurie bus išdalinami vos tik atvykus į renginį.

3.A3A.3. Skrydžio vietos organizavimas

Atviroms tarptautinėms yra taikomos lygiai tokios pat taisyklės, kaip ir čempionatams, tačiau su šiek tiek kitokia ar papildoma įranga F1L ir F1M modeliams.

3.A3A.4. Modelių tikrinimas

Modelių tikrinimas atvirose tarptautinėse išlieka toks pat, kaip ir čempionatuose. Svarbu sudaryti sąlygas papildomiems klasių savybių skirtumams ir patikrinti papildomus kiekius. F1L klasė reikalauja atlikti patikrinimus sparnų ilgiui, stygai ir uodegos bei sparno zonos santykiui, kaip ir minimaliam svoriui; be to struktūros forma ir dizainas turi būti patikrinti, kad atitiktų specifikacijas. F1M modeliai reikalauja sparnų ilgio patikrinimų, modelio svorio ir guminio motoro svorio.

3.A3A.5. Laiko įrašymas

Tai taip pat svarbu, kaip ir čempionatuose, tačiau gali būti sunku surasti kvalifikuotų laikininkų. Laikininkai turi būti patyrę aeromodeliuotojai, turintys gerą regą ir susipažinę su renginio taisyklėmis. Jiems turi būti suteikiamos svarbiausių taisyklių kopijos ir instruktažiniai lapai, kaip nurodoma B priede.

Atvirų tarptautinių reikalavimai taškams ir laikininkų įrangai yra tokie patys, kaip ir čempionatams.

3 PRIEDAS, B PRIEDĖLIS

KAMBARINIŲ LAISVOJO SKRIDIMO LAIKININKŲ INSTRUKTAŽAS

Laikininkų pareiga yra tinkamai stebėti ir įrašyti dalyvių skrydžių laikus. Atsižvelgiant į tai, jie privalo laikytis FAI Sportinio kodekso taisyklių ir turi užtikrinti, kad skrydžiai būtų atliekami pagal Sporto kodą. Siekiant gerų sportinių rezultatų svarbu, kad laikininkai užtikrintų geriausias galimybes dalyviams atlikti skrydžius.

Dieną prieš konkursą organizatoriai privalo surengti informacinį susitikimą laikininkams, kad būtų paaiškintos taisyklės ir būtų sekamos logistinės bei veiklos procedūros renginio metu. Laikininkų lentelė turi būti paskirstyta kiekvienai valstybei, nebent laikininkai yra pakviečiami, kai jų reikia.

Toliau seka kai kurie detalūs punktai skaičiuojant laiką, ypač siekiant nustatyti laiką čempionatuose, tačiau tai yra taikoma ir Atvirosiose tarptautinėse varžybose.

3.A3B.1. Varžybų pradžia

Laikininkai turi būti pasiruošę atlikti darbą kartu su nurodyta komanda mažiausiai 10 minučių prieš pirmojo turo pradžią. Jie privalo turėti visą reikalingą įrangą – laikmačius, taškų korteles, rašiklius – ir pasiruošę savo kėdes (jei jos reikalingos), tokiu būdu būti pasirengę stebėti skrydžius.

3.A3B.2. Pasiruošimas įrašyti skrydžio laiką

Kai dalyvis ruošiasi atlikti skrydį, laikininkai turi patikrinti dalyvio vardą ir numerį savo taškų kortelėse. Turi būti atliekama modelio patikra iš toliau, netrukdam dalyviui ar jo modeliui, tačiau tinkamai apžvelgiant ir patvirtinant, kad modelis nebuvo pakeistas po atliktos patikros ir prieš paleidimą. Laikininkai privalo įsidėmėti modelio formą ir savybes tam, kad jį būtų lengviau atpažinti. Jie turi nunulinti savo chronometrus.

3.A3B.3. Skrydžio laiko įrašymas

Laikininkai turi patikrinti, kad skrydis pradedamas po starto ir prieš finišo signalą atitinkamam turui.

Modelis turi būti stebimas atsakingai ir nepertraukiamai viso skrydžio metu. Turi būti skiriamas ypatingas dėmesys laiko tarpui iš karto po paleidimo, kai skrydis gali būti laikomas atidėtu. Modelis turi būti stebimas tam, kad būtų išvengta susidūrimų su kitu modeliu ar dėl kito dalyvio pražangos, kol jis valdo savo modelį; jei tai nutinka, laikininkai nedelsiant privalo pranešti dalyviui (ar jo vadovui), kad buvo pastebėtas susidūrimas. Laikininkai privalo tęsti laiko įrašymą iki skrydžio nutraukimo, nebent dalyvis nurodo, kad nebenori, jog laikas būtų toliau skaičiuojamas. Dalyvis gali pasirinkti tęsti skrydį arba jį atnaujinti bet kuriuo metu per dvi minutes po skrydžio nutraukimo. Jei jis pasirenka skrydį atnaujinti, tuomet naujasis skrydis turi būti atliekamas taikant pilną modelio apdorojimo procedūrą ir pasiruošimą skrydžiui (kuris gali būti atliktas su kitu modeliu).

Kita svarbi laikininkų užduotis skrydžio metu – stebėti modelio valdymą. To turi būti laikomasi pagal taisykles, su kuriomis turi būti atsakingai susipažinta. Konkretūs aspektai, kurie turi būti patikrinti apima:

- valdymas turi būti atliekamas taip, kad būtų išvengta aiškaus susidūrimo pavojaus su statiniu ar kitais modeliais;
- dalyvis privalo pats valdyti savo modelį;
- modelio aukštis negali būti labai keičiamas (nei aukščiau, nei žemiau);
- turi būti pasirūpinta, kad neįvyktų susidūrimai su kitais modeliais skrydžių metu.

Taip pat, kaip ir stebint tinkamą valdymą, laikininkai turi stebėti propelerį ir nustatyti laikus, kuomet jis sustojo. Tai turi būti skaičiuojama ir kaupiama papildomame laikrodyje, kol laikrodinis, skaičiuojantis skrydžio laiką, paliekamas ir toliau netrukdomai veikti, kaip nurodoma sporto kode.

Bet kuriuo metu laikininkai gali nevaržomai vaikščioti salėje tam, kad galėtų tinkamai stebėti modelio pozicijas ir jų valdymą. Tačiau laikininkai turi būti atsargūs ir netrikdyti kitų modelių skrydžių.

3.A3B.4. Skrydžio įrašymas

Laikininkai taškų lape privalo nurodyti, jei dalyvis turėjo atidėtą skrydį ar jei turėjo susidūrimą ir pasirinko skrydį atnaujinti. Kitu atveju, įprasto skrydžio pabaigoje jie turi įrašyti laikrodžių parodymus. Norint išvengti galimo nesusipratimo ar klaidos, geriausia užrašyti laikus tokius, kokie nurodomi laikrodžiuose. Tuomet gali būti atliekami atitinkami skaičiavimai ir jie užrašomi: atimamas valdymo/ propelerio sustojimo laikas ir paimamas dviejų įrašytų laikų vidurkis

(suapvalinamas iki sveikojo skaičiaus). Laikininkai turi pristatyti paruoštas taškų kortelės į centrinę rezultatų ir įrašų vietą.

Ginčas, kuris negali būti išspręstas tarp laikininkų ir grupės vadovų, turi būti perduodamas varžybų direktoriui. Laikininkai negali palikti savo pareigų, jei jie yra laiko įrašymo pusiaukelėje. Jei ginčas neišsprendžiamas turo metu, dalyviui gali reikėti skrydį pakartoti; jei jo protestas patenkinamas, tuomet laikininkai turi skaičiuoti pakartotinio skrydžio laiką atsižvelgiant į dalyvio ar jo grupės vadovo prašymą. Laikas turi būti įrašomas atskirai, jei to reikalaujama, kuomet ginčas yra išsprendžiamas.

4 PRIEDAS LAISVOJO SKRIDIMO VERTINIMAS

Laisvųjų skridimų vertinimo tikslas yra nuolatos parodyti dalyvių santykinį pasirodymų privalumą.

1. Klasės

F1A, F1B, F1C, F1E.

2. Varžybos

Yra įtraukti visi laisvojo skridimo pasaulio ir žemyniniai čempionatai bei visi laisvojo skridimo pasaulio taurės renginiai.

3. Sąrašo atnaujinimas

Veiksmingas vertinimo sąrašo atnaujinimas yra atliekamas kas du mėnesius, pradedant nuo gegužės 1 d. kiekvienais metais ir tęsiant iki paskutinių varžybų pabaigos tais metais. Sąrašas yra skelbiamas, kai visų varžybų rezultatai yra gauti iki tos dienos.

4. Taškai iš renginių

Kiekvieno renginio metu dalyvių taškai susidės iš dviejų dalių:

- a) Rezultatų komponentas. Tai susideda iš suteiktų taškų taip pat, kaip suteiktų pasaulio taurės taškų, dalyviams, kurie užbaigia varžybas būdami top sąrašo pusėje arba top 24 rezultatų sąrašė.
- b) Renginio reitingo komponentas. Tai įvertina kaip gerai dalyvis pasirodė renginyje palyginant su rezultatu, kurio būtų galima tikėtis iš jo dabartinės vietos reitingo.

Šiam apskaičiavimui visi dalyviai varžybose yra paskiriami į tokią vietą, kuri atspindi jų dabartinį reitingą. Dalyviai, kurie anksčiau nebuvo reitingų sąrašė, bus sąrašo apačioje. Kiekvienam dalyviui yra paskiriami taškai pagal skirtumą tarp jų tikrosios padėties konkurse ir vietos, apskaičiuotos, pagal reitingo sąrašą.

5. Taškų nebegaliojimas

Dalyviams yra taikomas laiko limitas tuo metu, kai yra atnaujinamas reitingų sąrašas. Taškai, gauti renginiuose per paskutinius 12 mėnesių, bus pilnai skaičiuojami. Bet kokie taškai, gauti renginiuose, kurie vyko prieš 12-24 mėnesius bus sumažinami atsižvelgiant į periodą, pasiekiant nulį taškų esant 24 mėnesiams. Taigi po dviejų metų dalyviai nėra reitinguojami.

6. Reitingų rezultatas

Dalyvių reitingai yra skaičiuojami pagal toliau nurodytą sistemą:

- a) Visi taškai kiekvienam renginiui yra gaunami pridėdant taškus, gautus pagal (4a) ir (4b) ir skaidant žemyn pagal rezultatą, jei renginys vyko daugiau nei prieš vienerius metus, klasifikavimo diena, nurodoma (5) ir taškai apvalinami iki sveikų skaitmenų.
- b) Dalyvis gali skaičiuoti savo geriausias 6 teigiamų taškų sumas. Tai gali apimti tinkamus renginius, be jokių organizavimo apribojimų ar šalies, kurioje vyksta renginiai.
- c) Yra skaičiuojami visi neigiami rezultatai.
- d) Reitingo rezultatas yra bendra tinkamų taškų suma iš (b) ir (c). Neigiamas reitingo rezultats bus laikomas 0.

7. Pradžios reitingas

Apibrėžtos sistemos bus laikomasi varžybose daugiau nei 2 metus iš anksto nuo oficialios reitingų pradžios. Šių 2 metų pradžioje klasifikavimo sąrašas yra apibrėžiamas galutiniais taškais ir vieta pasaulio taurėje paskutiniais metais. Šie pirminiai pasaulio taurės taškai yra taikomi taškų veiksnio pabaigai, kaip apibrėžta (5) taigi jie nebeprisideda prie balų prasidėjus oficialiam reitingavimui.

---oOo---