

ПРАВА НА ПРОВЕДЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ СПОРТИВНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ ПОД ЭГИДОЙ FAI

Все международные спортивные мероприятия, организуемые полностью или частично по правилам Спортивного кодекса Международной авиационной федерации (FAI)(1) называемые Международными Спортивными Мероприятиями FAI(2). Проводимые под Статусом FAI(3). FAI обладает и управляет всеми правами, относящимися к Международным Спортивным Мероприятиям. Представители FAI (4) на своих национальных территориях(5) во время проведения соревнований под эгидой FAI должны следить и настаивать на заблаговременном внесении организаторами таких соревнований в Календарь Спортивных Соревнований FAI(6) .

Разрешения и полномочия на использование каких-либо прав для любой коммерческой деятельности на этих мероприятиях, включая, но не ограничиваясь на этих или для этих мероприятий, использование названия мероприятия или логотипа для продажи товаров, использование любых звуков и/или изображений, записанных с помощью электронных или других средств, а так же транслируемых в реальном времени должны быть получены по предварительному соглашению с FAI. Это касается всех прав на использование любых материалов, электронных или других, которые являются частью любого способа или системы судейства, подсчетов, оценки эффективности или информации, используемых в любых Международных Спортивных Соревнованиях FAI(7).

Каждая Спортивная Комиссия FAI(8) уполномочена вести переговоры от имени FAI с Членами FAI или другими организациями в зависимости от обстоятельств, передачи всех или части прав на Международные Спортивные Мероприятия FAI (за исключением World Air Games(9)), которые организованы полностью или частично согласно разделам Спортивного Кодекса(10), за которые эта Комиссия несет ответственность(11). Любая такая передача прав должна осуществляться через "Организационное соглашение"(12), как это описано в текущем Уставе FAI, Глава 1, параграф 1.2 "Правила передачи прав на Международные спортивные мероприятия FAI".

Любое физическое или юридическое лицо, которое берет на себя ответственность за организацию Спортивного Мероприятия FAI, подписывая или не подписывая соглашение так же признает авторские права FAI, описанные выше. В случаях, когда не было установлено формальной передачи прав, FAI сохраняет за собой все права на мероприятие. Независимо от любого соглашения или передачи прав, FAI должна бесплатно иметь для архива или использования в рекламных целях доступ к аудио и видео материалам любых Спортивных Мероприятий FAI и всегда сохраняет за собой право на любые и все видеозаписи и/или фотографии мероприятий для этих целей бесплатно.

СТРАНИЦА НАМЕРЕННО ОСТАВЛЕНА НЕЗАПОЛНЕННОЙ

ФЗУ (ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ КЛАСС) - Р/У МУЛЬТИРОТОРНЫЕ FPV ГОНКИ

Мультироторные FPV (First-Person-View, вид от первого лица) Гонки представляют собой гонки нескольких мультироторных авиамodelей, летающих вместе по замкнутой гоночной трассе.

В дальнейшем в этом документе будет использоваться термин “модель”.

Каждая модель управляется FPV-пилотом, который считается участником. FPV-пилоту ассистирует помощник.

FPV-пилот использует видео очки (или монитор), которые позволяют ему контролировать полет своей модели по видео изображению с находящейся на борту камеры, передающей в реальном времени на видео очки (или монитор).

1. Основные спецификации гоночной модели FPV

Допускаются только мультироторы, соответствующие следующим спецификациям.

(Мультиротор это винтокрылая радиоуправляемая воздушная модель, снабженная как минимум тремя силовыми винтомоторными установками.)

Допустимая погрешность для измерительных приборов, применяемых для оценки размера, массы и напряжения батарей должна составлять не выше 1%.

Любая автоматическая система, позволяющая перевернуть модель в нормальное положение после аварии запрещена.

Для того, чтобы обеспечить публике лучшее визуальное распознавание моделей во время гонок, а так же облегчить задачу судей, каждая модель должна быть отчетливо различима в воздухе, например должна иметь ярко окрашенную часть рамы или обтекателя.

1.1. Масса и размер модели

Общий вес модели, включая все необходимое оборудование (в т.ч. батареи) не должен превышать 1 кг.

Расстояния между осями моторов не должны быть более 330 мм. Это расстояние измеряется по диагонали между осями моторов.

1.2. Моторы

Допускаются только электрические моторы с максимальным напряжением 17.0 Вольт (4S). Измерение напряжения производится до полета.

Максимально допустимый наклон моторов составляет 15 градусов от вертикали.

Для трикоптера допускается изменение наклона в полете только для мотора, отвечающего за управление аппаратом по рысканья (рудер).

1.3. Пропеллеры

Максимальный диаметр: 6 дюймов (15.2 см).

Полностью металлические пропеллеры запрещены.

Любые устройства защиты пропеллеров запрещены.

1.4. Прочее оборудование

Модель должна быть оборудована функцией фейл-сэйф, активация которой останавливает вращение моторов.

Запрещено использование предварительно запрограммированного маневрирования модели. Любая система для автоматического позиционирования по долготе, широте и высоте запрещена.

1.5. Идентификационные метки

Каждая модель должна иметь национальный идентификационный знак соответствующий Спортивной Лицензии FAI (или Национальной лицензии FAI). Буквы и цифры должны иметь высоту не менее 10 мм и нанесены как минимум один раз на каждую модель.

1.6. Частоты

На соревнованиях могут использоваться только те частоты, которые разрешены в стране где они проходят. Ограничения по мощности должны соблюдаться по тому же принципу. Это касается как аппаратуры управления, так и устройств, передающих видео изображение с бортовой камеры.

Что касается радиосистемы управления: могут быть использованы только системы, использующие технологию распределенного спектра 2.4 Гц (spread spectrum technology). Любой участник, использующий недопустимую частоту должен быть дисквалифицирован.

2. Гоночная трасса

2.1. Размер гоночной трассы

Минимальные размеры гоночной трассы должны быть:

- 250 метров для открытого поля
- 80 метров для закрытого поля либо лесной зоны (шорт трек)

Гоночная трасса должна уместиться в прямоугольник размера 180 метров x 100 метров.

Если гоночная трасса имеет потенциально проблемные для видеосигнала участки (такие как деревья или стены), организатор должен заранее убедиться, что видео сигнал будет иметь хорошее качество для безопасного пилотирования со стандартным видеопередатчиком.

2.2. Безопасность

Линия безопасности, разделяющая полетную зону от других должна быть организована физически.

Присутствие посторонних людей в полетной зоне во время гонки строго запрещено.

Организатор должен содействовать представителям средств массовой информации в освещении соревнований, при этом обеспечивая их безопасность.

2.3. Дизайн гоночной трассы

Творческий подход организаторов в разработке и строительстве гоночной трассы приветствуется. Они могут использовать особенности места проведения гонки. Тем не менее, он обязан соблюдать настоящие правила.

Гоночная трасса должна быть спроектирована таким образом, чтобы исключить возможность случайного вылета модели за пределы полетной зоны. Таким образом, любая траектория полета, ведущая в сторону линии безопасности должна осуществляться в направлении безлюдных зон, свободных от зрителей, пилотов, помощников, судей.

Кроме того, дистанция в 10 метров должна быть соблюдена между любыми воздушными воротами, препятствиями (флагшток, и пр.) и линией безопасности.

Крайне рекомендуется обозначить траекторию полета гоночного круга на земле. Каждое препятствие при необходимости может быть маркировано.

Кроме того, каждый поворот должен быть снабжен флагом с рекомендуемой высотой 2.5 метра для открытой площадки и 1.5 метра за закрытой площадки для того, чтобы пилоты могли четко видеть повороты на видео изображении.

2.4. Воздушные ворота

Гоночная трасса должна содержать от 3-х до 5 воздушных ворот.

Размеры воздушных ворот должны быть адаптированы под трассу в зависимости от естественных препятствий, а также от высоты потолка в закрытых помещениях.

Рекомендованные размеры воздушных ворот:

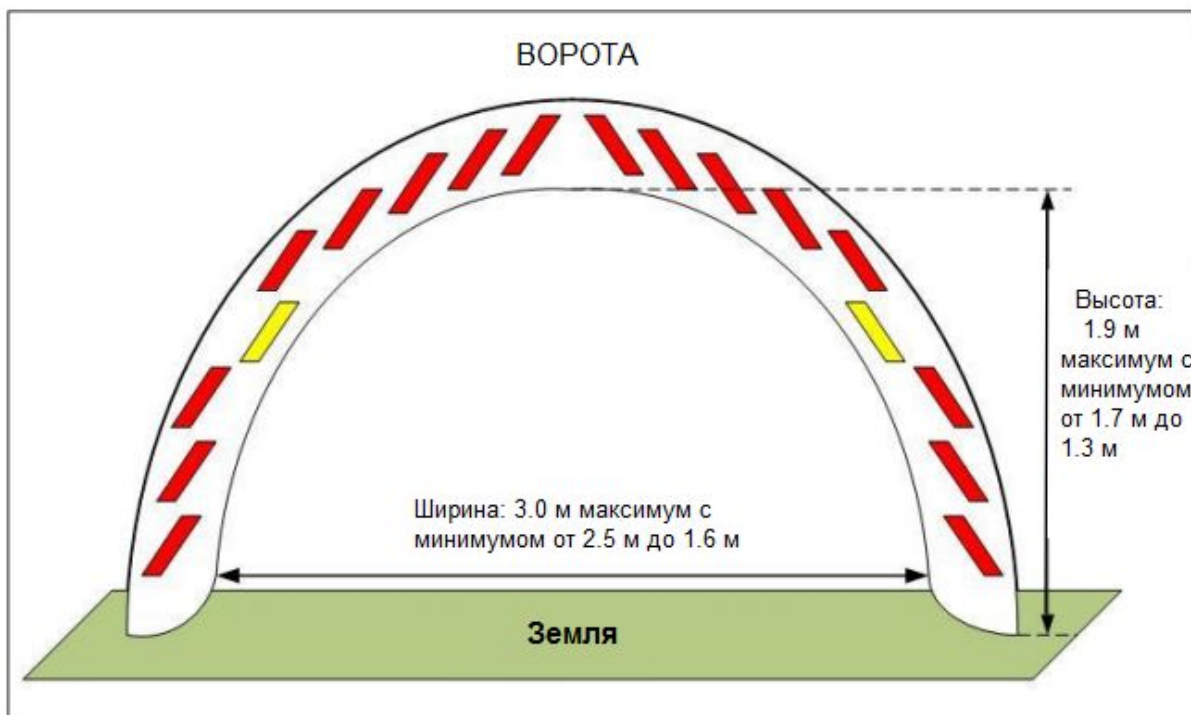
- Ширина: 3.0 м максимум с минимумом от 2.5 м до 1.6 м.
- Высота: 1.9 м максимум с минимумом от 1.7 м до 1.3 м.

Воздушные ворота, расположенные близко друг к другу одни за другими, рассматриваются как одни ворота.

Воздушные ворота должны контрастировать с окружающим фоном и должны быть отчетливо видны в стандартном FPV устройстве с расстояния 30 метров.

Расположению воздушных ворот на гоночном круге должны предшествовать 10 метров прямого участка трассы и угол расположения ворот не должен превышать 10 градусов по отношению к ее оси.

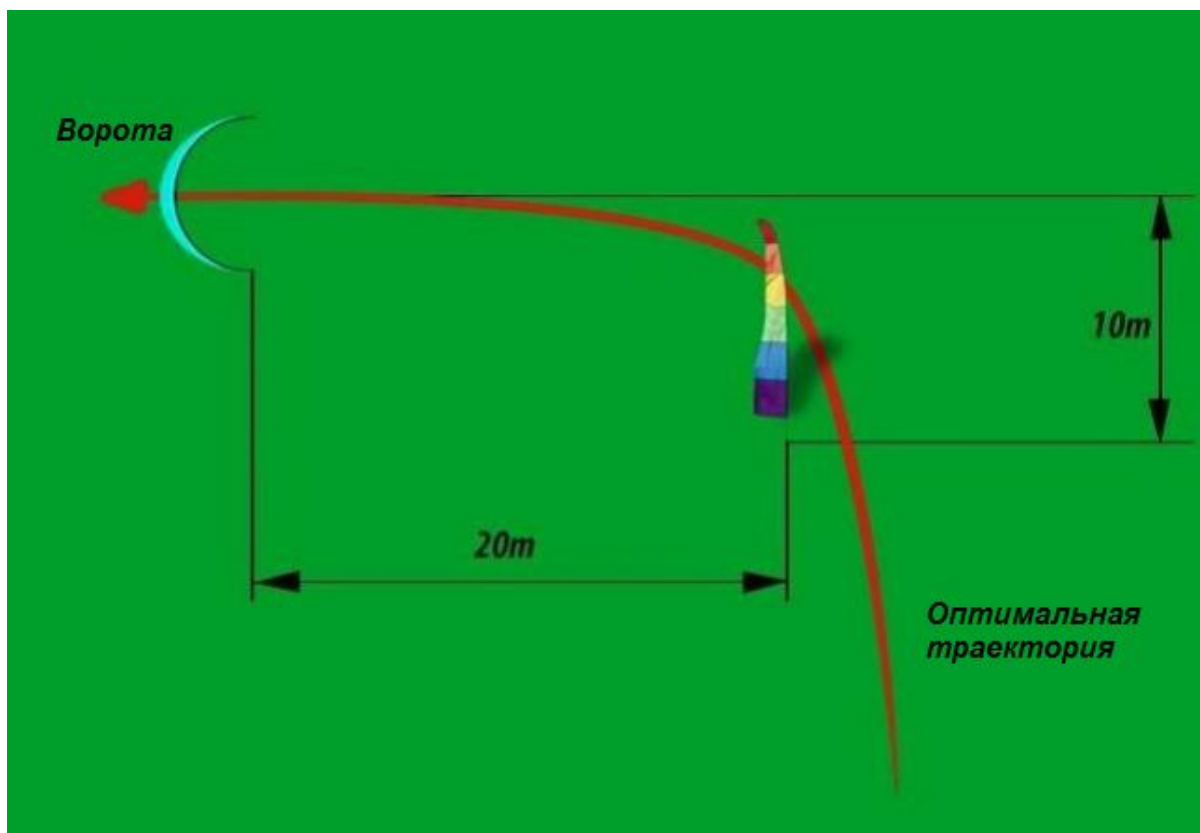
Тем не менее, ворота могут быть расположены в повороте с рекомендованным минимумом радиуса 15 метров (5 метров для закрытого помещения). В этом случае поворот должен быть отмечен флагами для того, чтобы предотвратить срезы и боковые прохождения ворот.



Ворота



**Плохая траектория
Флаг расположен очень
близко к оси ворот**



2.5. Препятствия

В дополнение к воротам гоночная трасса может содержать препятствия, которые необходимо преодолевать или избегать.

Каждое преодолеваемое препятствие должно иметь минимальные размеры 2 метра в ширину и 1.8 метра в высоту. Оно может быть расположено на земле или на высоте максимум 15 метров над землей и перед ним должен быть расположен прямой участок длиной минимум 10 метров.

Гоночная дистанция так же может быть оборудована препятствиями, которые необходимо избегать. Такие препятствия не должны располагаться на расстоянии минимум 10 метров от ворот, а так же не должны быть смешаны с препятствиями для преодоления. Они должны быть изготовлены из наиболее амортизирующих материалов.

Любое преодолеваемое или избегаемое препятствие должно контрастировать с окружающим фоном и должно быть отчетливо видно в стандартном FPV устройстве с расстояния 30 метров.

2.6. Линия старта

Линия старта должна быть перпендикулярна линии оси траектории гоночной трассы. Линия старта не обязательно располагается на самой гоночной трассе.

Все модели должны быть расположены на линии старта в шахматном порядке (как в Формула 1) с отступом друг от друга минимум в 0.7 метра в любом направлении.

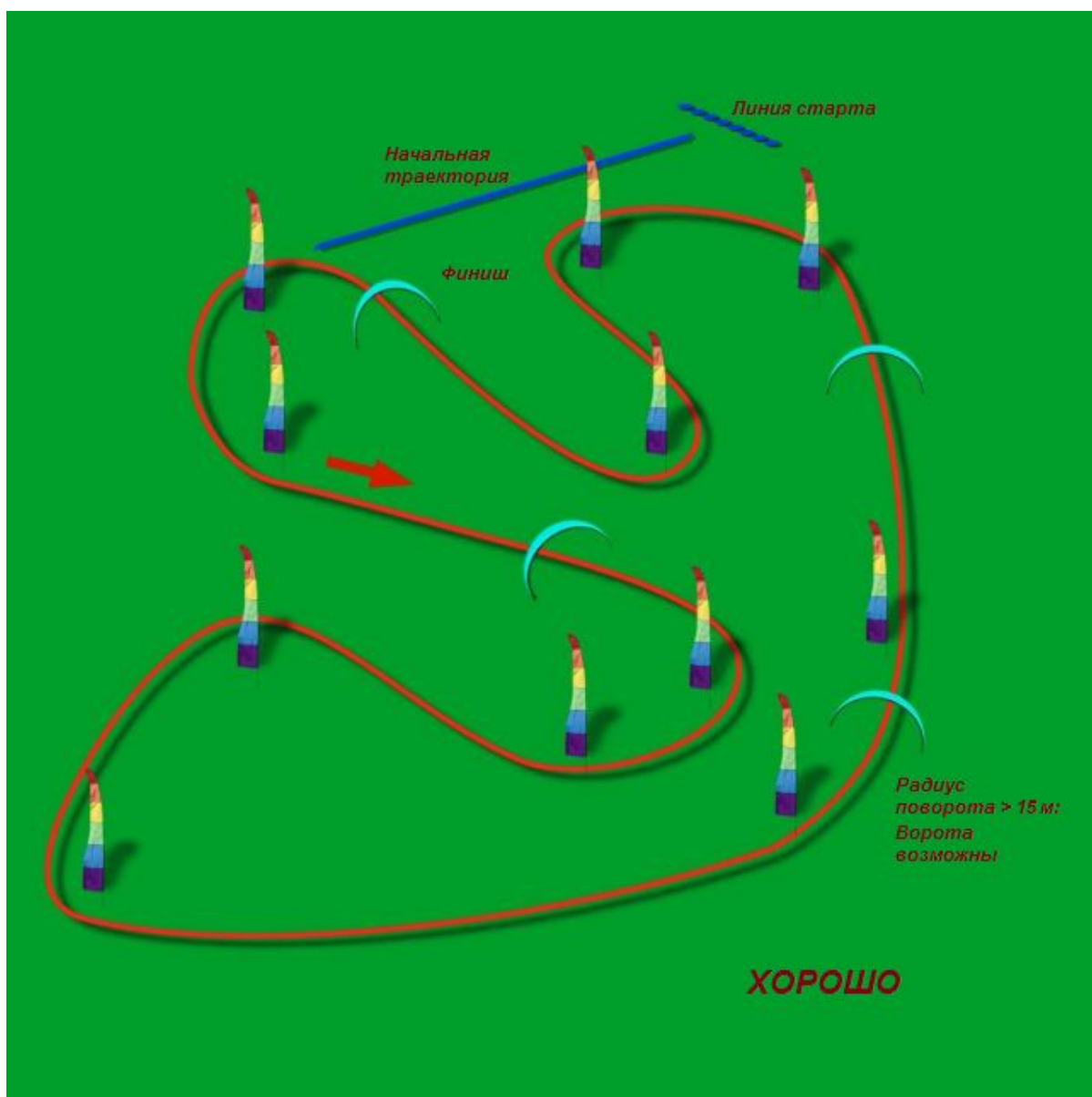
Если линия старта не плоская и не располагается на плоской поверхности, каждая модель может быть расположена на возвышенной стартовой площадке.

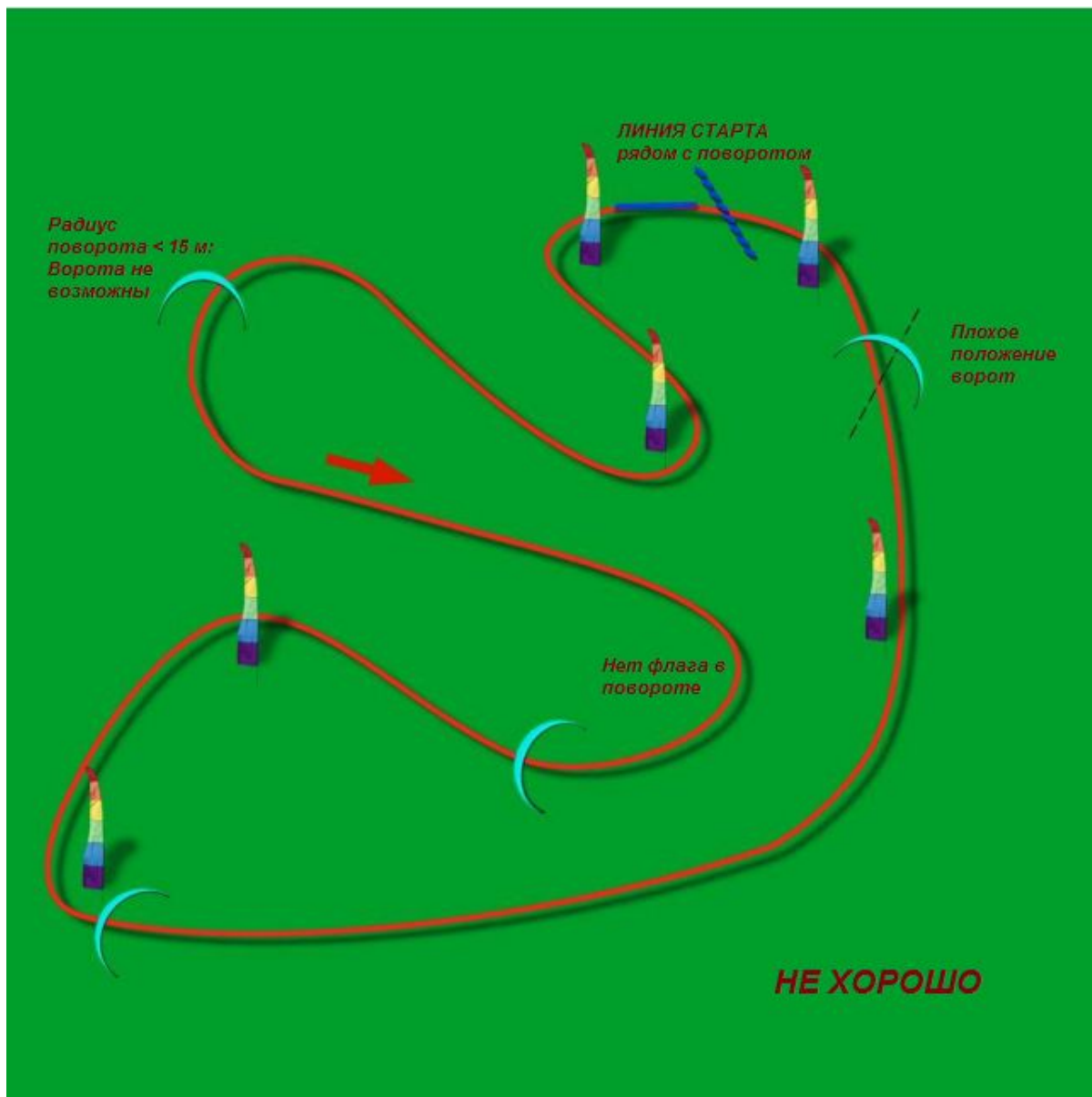
Любое препятствие может быть расположено на расстоянии 30 метров от линии старта. Линия старта должна располагаться на прямом участке гоночной трассы.

2.7. Другие элементы

Дизайн каждой новой гоночной трассы, должен как можно дольше сохраняться в секрете до дня соревнований. Публике могут быть раскрыты только технические характеристики, такие как количество ворот, типы препятствий, техническая реализация, скорости или другая техническая специфическая информация.

Как минимум за одну неделю до начала соревнований организатор должен сообщить информацию о видео системе (видео приемники передатчики, частоты, мощность и.т.д), которая будет использоваться во время гонок и информацию о дополнительном оборудовании, которое возможно будет установлено на моделях.





3. ЧИСЛО МОДЕЛЕЙ

Каждый участник может зарегистрировать и использовать 3 модели для каждого конкретного соревнования.

Каждая модель может быть использована только одним участником течение соревнований.

Участник может заменить свою модель:

- перед началом гонки, пока он не покинул место подготовки
- между двумя раундами квалификационного этапа и отборочных этапов

4. ОРГАНИЗАЦИЯ СОРЕВНОВАНИЙ

Соревнования проводятся в три этапа:

- Квалификационный этап (квалификационные раунды перед отборочным этапом)
- Отборочный этап (отборы в финальный этап посредством последовательных раундов на выбывание)

- Финальный этап

Примечание: Предлагаются два варианта. Выбор наиболее подходящего варианта для соревнований лежит на организаторе.

До начала соревнований организатор должен определить количество участников, которые примут участие в отборочном и финальном этапах. Количество участников, принимающих участие в отборочном этапе должно быть определено временными рамками соревнований и максимальным количеством участников, достигших этих этапов.

Каждый раунд на квалификационном этапе и отборочном этапе организуется по группам (разделение на раунды соответствует числу пилотов, летающих в то же время в той же гонке).

Примечание: Это не относится к варианту 2 в части квалификационного этапа.

Количество пилотов в каждой группе должно быть 4, 6 или 8. Это число может отличаться для каждого из этапов соревнований. Количество пилотов в каждой группе должно быть объявлено до начала предстоящего этапа.

В случае повторных перелетов или не возможности кого либо из участников принять участие в вылете после обнародования списка и последовательности вылетов, количество пилотов в группе может быть меньше чем было изначально заявлено.

Начало гонки объявляется маршалом дистанции. Для раундов, когда необходимо использование хронометража отсчет начинается в тот момент, когда маршал круга объявляет начало старта (исключая второй вариант проведения квалификационного этапа) Перелеты обычно назначаются на конец текущего раунда.

4.1. Квалификационный этап

Число квалификационных раундов определяется организатором исходя из доступного времени, но не должно быть менее двух.

а) Первый вариант проведения квалификационного этапа

Гонка для каждой группы выполняется по определенному количеству кругов, определенных организатором. Рекомендованное число кругов 3 для открытых площадок и 5 для крытых помещений с короткими дистанциями. Число кругов, которое необходимо пройти объявляется заранее перед началом соревнований.

Результат каждого участника определяется фиксированием времени, за которое ему удалось пройти установленное количество кругов и в случае нарушений дополнительных штрафных кругов, определенных в п 4.4.

Для каждого квалификационного раунда состав групп, стартовая позиция пилотов в каждой группе ф также порядок следования групп определяется жеребьевкой

а) Второй вариант проведения квалификационного этапа

Каждый квалификационный раунд проводится в течении времени, отведенного организатором. Отведенное время должно быть определено и оглашено перед началом квалификационных раундов. Рекомендуемое время вылетов в квалификационных раундов должно быть две или три минуты.

За отведенное на квалификационный полет время, пилот должен пролететь максимально возможное количество кругов по трассе. По истечении отведенного времени пилот должен закончить начатый круг. По окончании последнего круга отсчет времени для данного пилота останавливается. Штрафное время может быть присуждено пилоту в соответствии с параграфом §4.4

В данном варианте проведения квалификационного этапа каждый пилот пролетает свой раунд индивидуально. Вылет начинается сразу после команды судьи. Отсчет времени начинается с момента пересечения стартовой линии, таким образом пилот соревнуется со временем а не с другим пилотом.

Результат каждого пилота регистрируется и оценивается в виде количества пройденных кругов и времени прохождения всей дистанции.

Пример оценки квалификационного этапа:

- 5 кругов за 3 минуты 15 секунд это лучше чем 4 круга но со временем прохождения 3 минуты 5 секунд.

- 4 круга за 3 минуты 5 секунд это лучше чем 4 круга с общим временем прохождения 3 минуты 15 секунд.

Примечание: для данного варианта проведения квалификационного этапа наложение штрафного времени в соответствии с системой штрафных санкций определенных в параграфе § 4.4 настоящих правил может быть не корректна и затруднительна к пилотам с разницей в количестве пройденных за отведенное время кругов, по этому настоятельно не рекомендуется проводить квалификационный этап по данному второму варианту для гоночных трасс со сложной конфигурацией, требующих применения системы штрафных санкций.

Для каждого квалификационного раунда, порядковый номер вылета каждому пилоту присваивается в результате жеребьевки.

Для каждого из двух, описанных выше, вариантов проведения квалификации, по окончании, должен быть присвоен временный рейтинг пилотов основанный на лучших результатах, показанных каждым пилотом в течении квалификационных вылетов.

В случае спорных моментов в борьбе за последнее место (отбор спортсмена претендующего на дальнейшее выбывание) во внимание принимаются вторые после лучших результаты каждого из этих двух спортсменов. В случае спорных моментов связанных с недовольством двух спортсменов результатами их вылетов либо судейством, может быть назначен дополнительный вылет между спорящими спортсменами.

В случае если установленное количество участников, прошедших в следующий отборочный этап не достигнуто, для любого из этих вариантов проведения квалификационного этапа, то назначаются дополнительные квалификационные вылеты для тех кто не смог по каким либо причинам показать результат для прохождения квалификации. Эти дополнительные квалификационные вылеты будут проводиться до тех пор пока необходимое количество участников следующего (отборочного) этапа не будет достигнуто.

Соперники которым требуются дополнительные квалификационные вылеты для прохождения в следующий этап соревнований будут проранжированы по местам, идущим за спортсменами которые уже прошли квалификационный этап, а те, кому потребуется второй дополнительный квалификационный вылет, будут ранжированы на последующие места в турнирной таблице и так далее.

Участникам не способным показать хоть какой-то результат в квалификационном этапе соревнований не будут присвоен рейтинг на данном соревновании

4.2. Отборочный этап

Отборочный этап обычно состоит из:

- 1/8 финала (8 групп)
- 1/4 финала (4 группы)
- Полуфинал (2 группы)

Если общего количества участников не достаточно, отборочный этап может сразу начаться с 1/4 финала.

Примечание: для 1/8 финала и 8 пилотах в каждой группе, необходимо 64 пилота, для 1/4 финала и 4 пилотах в каждой группе необходимо 16 пилотов .

а) Вариант 1

Гонка для каждой группы выполняется по количеству кругов, определенных организатором с учетом результатов квалификационных раундов. Количество кругов необходимо определять таким образом, чтобы полетное время было от 2 до 3 минут. За исключением

особых случаев, количество кругов должно быть одинаковым для всех раундов отборочного этапа. Количество кругов должно быть объявлено до начала отборочного этапа.

Места гонщиков в турнирной таблице каждой группы распределяются в соответствии с порядком финиширования в вылете .

б) Вариант 2

Гонка для каждой группы выполняется в рамках выделенного времени, определенного организатором с учетом показателей квалификационного этапа. Выделенное время не может быть меньше, чем время, определенное для квалификационного этапа.

За исключением особых случаев выделенное время должно быть одинаковым для всех раундов отборочного этапа.

Расположение групп для первого раунда

1/8 финала																		
8 пилотов в группе									6 пилотов в группе						4 пилота в группе			
Группа А	1	9	17	25	33	41	49	57	1	9	17	25	33	41	1	9	17	25
Группа В	2	10	18	26	34	42	50	58	2	10	18	26	34	42	2	10	18	26
Группа С	3	11	19	27	35	43	51	59	3	11	19	27	35	43	3	11	19	27
Группа D	4	12	20	28	36	44	52	60	4	12	20	28	36	44	4	12	20	28
Группа E	5	13	21	29	37	45	53	61	5	13	21	29	37	45	5	13	21	29
Группа F	6	14	22	30	38	46	54	62	6	14	22	30	38	46	6	14	22	30
Группа G	7	15	23	31	39	47	55	63	7	15	23	31	39	47	7	15	23	31
Группа H	8	16	24	32	40	48	56	64	8	16	24	32	40	48	8	16	24	32

1/4 финала																		
8 пилотов в группе									6 пилотов в группе						4 пилота в группе			
Группа А	1	5	9	13	17	21	25	29	1	5	9	13	17	21	1	5	9	13
Группа В	2	6	10	14	18	22	26	30	2	6	10	14	18	22	2	6	10	14
Группа С	3	7	11	15	19	23	27	31	3	7	11	15	19	23	3	7	11	15
Группа D	4	8	12	16	20	24	28	32	4	8	12	16	20	24	4	8	12	16

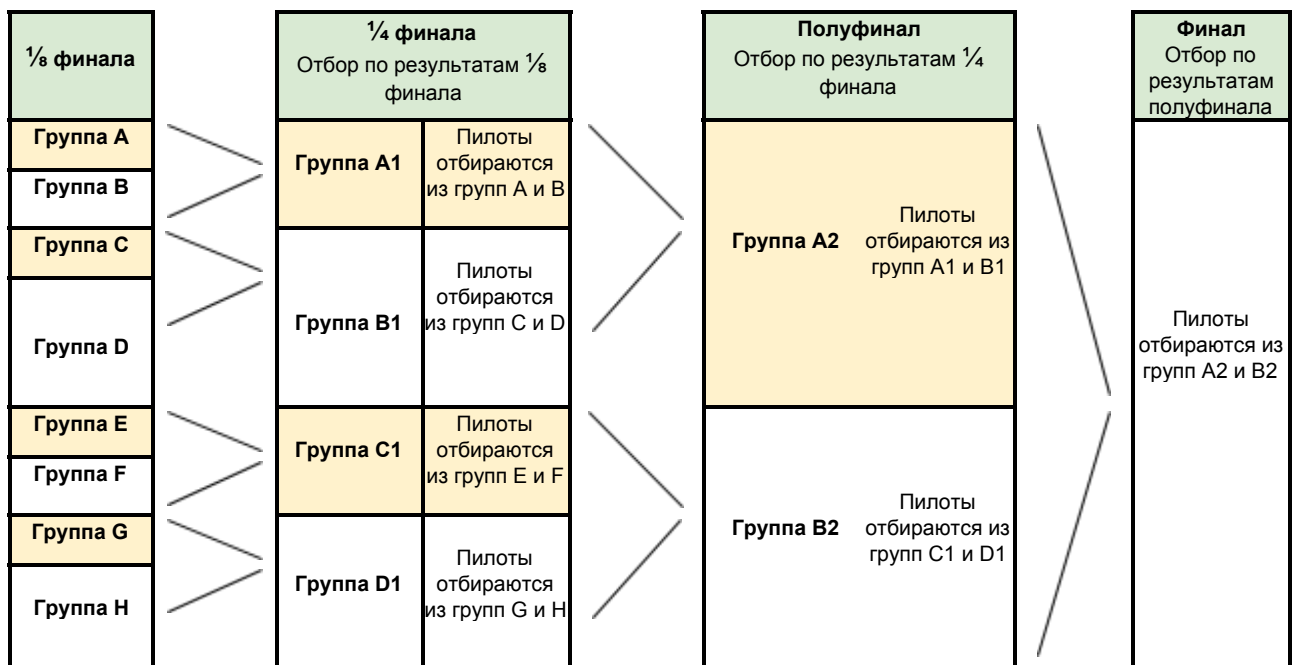
В случаях, когда участники занимают одинаковые позиции в предварительном рейтинге, размещение участников в соответствующих группах осуществляется по результатам жеребьевки.

Порядок вылетов - Группа А, затем Группа В и так далее.

Метод отбора для следующих раундов

Отбор для следующих отборочных раундов такой:

- четверо лучших участвуют в каждой гонке в случае 8 пилотов на группу
- трое лучших участвуют в каждой гонке в случае 6 пилотов на группу
- двое лучших участвуют в каждой гонке в случае 4 пилотов на группу.



4.3. Финальный этап

Пилоты, которые летели в полуфинале, но не прошли в финал должны будут лететь еще раз вместе для определения их рейтинга (так называемый “малый финал”).

Два варианта, определенные для отборочного этапа могут быть использованы в финальном этапе.

Количество кругов может быть увеличено по сравнению с количеством кругов, определенных для отборочного этапа и может определяться максимально возможным полетным временем. При определении количества кругов организатор должен учитывать возможности аккумуляторных батарей с учетом их безопасных эксплуатационных характеристик.

Количество кругов (вариант 1) или установленное время (вариант 2) для “малого финала” будет таким же, как для отборочного этапа; в любом случае они могут быть меньше, чем для отборочного раунда.

Тот, кто не смог достичь финиша в финале (по причине аварии или какой-то другой) будет оцениваться по временному рейтингу после квалификационного этапа.

Такая же ситуация и для оценки полета в “малом финале”.

Однако, если никто из участников финального полета не смог достичь финиша, новый финальный полет будет организован из тех участников, которые не были дисквалифицированы и с количеством кругов, установленных организатором. Это не применяется к “малому финалу”.

4.4. Нарушения во время официальной гонки

В тех случаях, когда ворота или препятствия, прохождение которых обязательно не были пройдены, пилот может попробовать повторить маневр. Если во время данного маневра пилот допустил столкновение с другой моделью, он будет дисквалифицирован и его текущий результат не будет засчитан. Если пилот во время прохождения круга не пересек ворота или препятствие, то судья не будет засчитывать прохождение данного круга.

В случаях ухода с маршрута трассы (например во время поворотов), пилот может сделать маневр для возврата на место, с которого ушел. Если во время данного маневра пилот допустил столкновение с другой моделью, он будет дисквалифицирован и его текущий результат не будет засчитан. Если судья решит, что участник не вернулся на маршрут достаточно быстро, данный круг может быть не засчитан.

В случае вылета с зоны полетов (пересечение линии безопасности) пилот будет дисквалифицирован. Решение о дисквалификации может быть так же принято в случаях несоблюдения безопасности.

Для трасс в закрытых помещениях с многочисленными элементами конструкций, а так же лесных трасс на которых для выполнения резкого поворота, пропустить препятствие либо срезать участок трассы может быть вопросом безопасности, описанные выше штрафные санкции могут быть заменены на штрафное время, добавляемое к результату вылета.

Для нарушений таких как пропущенные ворота или препятствие, срезание участков трассы штрафное время начисляется следующим образом:

- первое нарушение: 10 секунд
- второе нарушение: 20 секунд (в дополнение к 1 временному штрафу)
- третье нарушение: 30 секунд (в дополнение к предыдущим временным штрафам)
- четвертое нарушение: 1 круг не засчитывается (в дополнение к предыдущим временным штрафам)
- пятое нарушение: 1 круг не засчитывается (в дополнение к предыдущим штрафам)
- И так далее, пока круги не закончатся.

Если судья посчитает, участок трассы был срезан умышленно в целях сокращения дистанции, то он может не засчитать круг или назначить временной штраф.

Когда используется система временных штрафов все полеты должны фиксироваться хронометром.

Примечание: обе системы (штрафной маневр или временной штраф) не могут использоваться одновременно.

Если модель упала, но есть возможность снова взлететь участник может продолжить гонку. Однако судья может прекратить полет, посчитав состояние модели не безопасным. Если модель не может лететь дальше, то она должна оставаться на земле с выключенными моторами до окончания гонки: после этого участник не может запросить повторный вылет.

4.5. Видео

Когда пилот сталкивается с проблемами видео тракта, не позволяющими ему лететь дальше, он может запросить перелет только в том случае, если будет доказана причина,

связанная с внешними факторами. В тех случаях, когда видео оборудование предоставляется организатором действует аналогичное условие; пилот не может предъявить претензии организаторам.

В случае отказа видео системы пилота и невозможности судье дальше выполнять оценивать полет данного пилота:

- В квалификационном этапе полет отменяется и пилот получает право перелета
- В отборочном этапе судья не прерывает полет и производит оценку полета всеми возможными способами. Когда результаты участника позволяют ему пройти в следующий отборочный этап (или финал), то результат этого полета отменяется, но этот участник получает право повторного вылета.
- В финальном полете судья позволяет долететь до финиша без сообщения о проблеме и производит оценку полета всеми возможными способами. Если этот участник побеждает в данном вылете, то назначается финальный перелет

4.6. Перелет

Помимо ситуаций, перечисленных выше перелет может быть предоставлен, когда начало полета или сам полет не может быть выполнены по причинам, не зависящим от пилота.

Перелет может быть предоставлен если требуется дополнительная настройка модели, если полет не может быть выполнен в оставшееся время из соображений безопасности или нарушен внешними факторами.

Все те же условия действуют и в ситуациях, возникших не по вине участника, когда он был вынужден приземлиться по требованию организаторов.

Неисправности модели не могут считаться причинами, не зависящими от участника.

Инциденты во время гонок, такие как столкновения между моделями или столкновения с препятствиями не являются основанием для перелета.

Предоставление возможности повторного вылета лежит на директоре гонки. В случае спорных моментов и назначение перелета, результат предыдущего (спорного) вылета аннулируется.

4.7. Регистрация моделей

Каждый участник может зарегистрировать до трех моделей. Организатор маркирует каждую зарегистрированную модель хорошо видимой меткой (такой как стикер и пр.)

Во время регистрации характеристики модели могут быть проверены организатором.

Рекомендуется проверять модель по следующим характеристикам:

- Вес и размер
- Силовая установка и пропеллеры
- Фейл-сейф и устройства, отвечающие за экстренное выключение моторов
- Идентификационные метки

Выборочная проверка моделей может быть организована после полетов в любом раунде. Участник, чья модель не окажется соответствующей требованиям, может быть дисквалифицирован с соревнований на усмотрения директора гонки.

4.8. Пробные полеты (практика)

Пробные полеты, производимые на гоночной трассе без разрешения организатора строго запрещены и могут быть причиной дисквалификации с соревнований.

Пробные полеты организуются в самом начале мероприятия. Каждый участник допускается к пробным полетам только после того, как он завершил регистрацию своей модели.

Организатор объявляет условия пробных полетов исходя из доступного времени и количества участников. Они должны быть объявлены до начала мероприятия.

Свободные пробные полеты могут быть организованы по группам с отведенным временем для каждой группы. Выделенное время и количество участников в группе определяется организатором.

Пробные полеты могут быть организованы совместно с квалификационными. Каждой группе будет предоставлен один или несколько пробных полетов длительностью 3 минуты каждый. Количество пробных полетов определяет организатор. После последнего пробного полета группа должна оставаться на трассе до их квалификационного полета; дается 3 минутный перерыв для того, чтобы заменить аккумуляторную батарею или модель.

В любом случае каждый участник пробных полетов может пролететь столько кругов, сколько ему потребуется в рамках разрешенного времени для его группы.

После того, как выделенное время для пробных полетов закончилось, участники, находящиеся все еще в полете могут долететь круг до конца.

В случае поломки, когда модель не может лететь дальше модель должна оставаться на земле с отключенными моторами до окончания пробных полетов: участник не может запросить дополнительного времени для пробных полетов, за исключением случаев, когда причина поломки произошла не по его вине.

5. ПОМОЩНИК

Каждому пилоту помогает только один помощник, находящийся рядом с ним в течение всего полета.

Основная роль помощника - осуществление визуального контроля за моделью.

Кроме того, помощник должен информировать пилота обо всем, что может помешать его пилотированию. Если помощник просит пилота посадить модель на землю или отключить моторы, пилот должен выполнить требование незамедлительно.

В экстренных случаях помощник может выключить аппаратуру для того, чтобы сработал фейл-сейф.

6. Судейская бригада

6.1. Состав судейской бригады, необходимые для проведения соревнований

Для проведения соревнований необходимо наличие следующих лиц:

- Директор соревнований, ответственный за подготовку, организацию и надзор за соревнованиями. В особенности он должен обеспечить соблюдение действующих правил и безопасности на протяжении всех соревнований.
- Маршал дистанции, ответственный за объявление участникам начала гонки; условий, при которых модели подготавливаются и проверки их подготовки
- Судьи (один на участника в полете), отвечающие за оценку всех аспектов гонки участников на круге и хронометраж (если не используется автоматическое электронное устройство хронометража)
- Ответственный за проверку веса моделей и наличие идентификационных меток и соответствия этих меток требованиям настоящих правил
- Ответственные за сбор результатов
- Ответственные за подсчет результатов

Исходя из масштаба соревнований и количества участников некоторые задачи могут осуществляться одними и теми же должностными лицами.

6.2. Судейская коллегия ФАИ

На любых открытых международных соревнованиях проводимых под эгидой ФАИ судейская коллегия ФАИ должна быть назначена в соответствии со спортивным кодексом ФАИ (пункты В.4.1и В.4.3)

6.3. Судьи

В каждой гонке каждый пилот будет находится под наблюдением судьи, присутствующим рядом или позади него.

Судье должно быть доступно видео устройство, при помощи которого он может в реальном времени вести контроль за полетом наблюдаемого им пилота. Крайне рекомендуется судье и пилоту использовать один и тот же видео приёмник.

Судья должен громко оповещать участника о не прохождении им ворот или препятствия, срезании маршрута и т.д. Судья должен удостовериться в том, что участник пересек ворота или препятствие, либо вернулся на место срезания маршрута.

Примечание: организатор может так же назначить для судей одного или несколько помощников, информирующих судей о пересечении моделями безопасной линии (вылета с дистанции).

Кроме того судья может объявить о дисквалификации, если он посчитает, что участник летит слишком высоко над трассой и оценить полет невозможно.

Судья должен попросить участника немедленно произвести посадку, если ему покажется, что пилотирование выглядит опасным или нарушена безопасность. За этим последует дисквалификация на текущий(спорный) полет.

По окончанию полета судья информирует участника о том, что полет считается учтенным или о том, что назначена дисквалификация; в случае дисквалификации учитывается количество кругов, достигнутое на момент дисквалификации и сообщается участнику.

7. ПРЕРЫВАНИЕ СОРЕВНОВАНИЙ

Соревнования должны быть отменены или начало задержано членами жюри FAI, если скорость непрерывного ветра превышает 9 м/с на высоте 2 метров от в течении одной минуты.

Когда прерывание происходит во время официального полета, результаты этого полета не засчитываются.

Если соревнования не могут продолжиться, последние доступные предварительные результаты будут считаться финальными.

8. ИНФОРМИРОВАНИЕ УЧАСТНИКОВ

Организатор обязан на месте соревнований предоставлять следующую информацию:

- Состав жюри FAI
- Стартовый список для каждого раунда
- Результаты после каждого квалификационного раунда
- Результаты после каждого отборочного раунда
- Предварительные и финальные результаты

Примечание: рекомендуется так же размещать информацию на Интернет сайте мероприятия, чтобы те, кто не имеют возможности присутствовать на месте соревнований получали актуальную информацию.

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРАВИЛА КУБКА МИРА ПО FPV ГОНКАМ

1- Класс

Класс F3U (Мультироторные гонки от первого лица) по предварительной классификации FAI лицензирован на проведение соревнований Кубка мира по гонкам FPV

2- Участники

Все участники различных открытых международных соревнований имеют право на участие в Кубке Мира.

3- Соревнования

Только Открытый международный чемпионат, проводимый под эгидой и по правилам FAI может быть признан Кубком Мира.

Отбор соревнования претендующих на Кубок Мира на каждый конкретный год должен быть сделан до окончания предыдущего года Оргкомитетом CIAM при FAI по Организации Международных Соревнований Дронов (ОМСД)

В исключительных случаях мероприятие может быть включено и по окончании данного срока на комитете CIAM по решению FAI.

Соревнования, включенные в список этапов Кубка Мира, будут внесены в календарный план состязаний FAI и должны быть проведены в строгом соответствии с правилами и спортивным кодексом FAI. Максимум два соревнования для каждой страны может быть выбрано этапом Кубка Мира, если страна имеет более трех временных поясов то для такой страны одно соревнование на каждую временную зону может быть включено в список этапов Кубка, но не более четырех на страну. Страна может выбрать проведение этапа Кубка Мира на территории другой страны. Для этого Принимающая страна должна внести это мероприятие и название страны-организатора в календарный список FAI. Любая страна может проводить максимум одно такое соревнование от имени и по поручению другой, организующей страны, вне зависимости от количества временных зон в принимающей стране.

4- Начисление очков

В соревнованиях Кубка Мира очки начисляются только в том случае, если участники, совершившие полет являются резидентами как минимум трех различных стран.

Очки будут распределены между участниками в зависимости от количества (N) участников, совершивших как минимум один полет на мероприятии.

Очки распределяются между совершившими как минимум один полет участниками исходя из занятого ими места по результатам мероприятия.

а) N > 40

Место	1	2	3	4	5	6	.....	40	41 и далее
Очки	40	39	38	37	36	35	.....	1	0

Бонус в 8 очков дается первому победителю, бонус в 5 очков второму и бонус в 3 очка дается за третье место.

б) N = 40 или N < 40

Место	1	2	3	4	5	6	.....	N-1	N
Очки	N	N-1	N-2	N-3	N-4	N-5	.....	2	1

5- Классификация

Результаты Кубка Мира определяются с учетом баллов, полученных каждым участником в соревнованиях Кубка Мира.

Для каждого участника результаты по одному соревнованию в стране-организаторе могут быть рассмотрены для участия в Кубке Мира (наибольшее количество очков которое он набрал в двух соревнованиях). Для страны, где используется более трех часовых зон одно соревнование может быть засчитано в каждой временной зоне страны.

Общий рейтинг Кубка Мира для участника определяется суммой результатов по четырем соревнованиям (количество очков). Победитель Кубка Мира это участник с наибольшим общим рейтингом

The total World Cup score of the competitor is the sum of his best four contest results (numbers of points). The winner of the World Cup is the competitor with the greatest total score, and so on for the placing. In the event of a tie for first, second or third place, placing will be determined by taking in account for the competitors in question, their best fifth result, then if necessary their sixth best result, and so on. If this does not separate the tied competitors, then the placing will be determined by considering for their best four results the points that they obtained in each of those four events multiplied by the number of competitors who will have completed at least one flight in the event; the winner is the one with the greatest total thus calculated.

6- Награждение

Победитель награждается титулом победителя Кубка Мира.

Медали, трофеи, призы или сертификаты могут быть так же быть использованы для награждения.

7- Организация

Координатор Кубка Мира назначается бюро CIAM для управления Кубком Мира и сбора результатов.

8- Коммуникации

Координатор Кубка Мира подсчитывает результаты и регулярно публикует текущий рейтинг Кубка Мира.

Результаты могут быть распространены по информационным агентствам, а так же быть доступными по платной подписке для любых заинтересованных лиц.

Финальные результаты Кубка Мира должны быть также отправлены в CIAM с годовым отчетом Координатором кубка Мира.

9- Обязанности организатора соревнований