



Международная авиационная федерация.
Федерация авиамodelьного спорта России.
Комитет по радиоуправляемым моделям планеров.
e-mail: fasf3b@mail.ru <http://www.fas-f3b.narod.ru>



Российские правила проведения соревнований в классе моделей F3J

РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ ДЛЯ ПОЛЁТОВ НА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ В ТЕРМИЧЕСКИХ ПОТОКАХ

**Редакция 2010 года.
(Все изменения и дополнения выделены красным)**

5.6. КЛАСС F3J – РАДИОУПРАВЛЯЕМЫЕ МОДЕЛИ ПЛАНЕРОВ ДЛЯ ПОЛЁТОВ НА ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ.

Цель соревнований:

Проведение личного первенства для спортсменов, пилотирующих радиоуправляемые модели планеров на продолжительность полёта в термических потоках. На соревнованиях проводится несколько туров квалификационных полётов. В каждом туре участники делятся на группы. Лидер группы в каждом туре получает 1000 очков, а все остальные спортсмены получают очки относительно лидера своей группы (это сделано для того, чтобы уравнивать результаты групп летавших в данном туре в разных погодных условиях.). Участники, имеющие лучшую сумму очков в квалификационных турах, участвуют в дополнительных (не менее двух) финальных турах, где в одной группе они распределяют окончательные личные места. Количество квалификационных и финальных туров, а так же количество спортсменов попадающих в финальные туры должно быть объявлено организаторами до начала соревнований.

5.6.1. Общие правила.

5.6.1.1. Определение радиоуправляемой модели планера.

Авиационная модель, которая не снабжена двигательной установкой, полёт которой осуществляется под действием аэродинамических сил, действующих на неподвижно закреплённую поверхность (не разрешается применять вращающиеся и машущие поверхности).

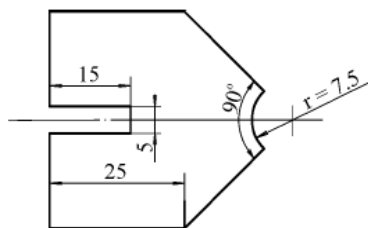
Если у модели меняется геометрия или площадь крыла, а также геометрия профиля, то это должно управляться пилотом с земли по радио, при этом модель должна соответствовать общим характеристикам (пункт – 5.6.1.3.а.).

5.6.1.2. Изготовление модели класса F3J.

Модель не обязательно должна быть изготовлена пилотом (раздел 4.b, пункт B.3.1. кодекса FAI не применим к классу моделей F3J).

5.6.1.3. Технические характеристики радиоуправляемых моделей планеров класса F3J.

- а) Максимальная площадь 150 дм²
Максимальный полётный вес 5 кг
Минимальная нагрузка 12 гр/дм²
Максимальная нагрузка 75 гр/дм²
Минимальный радиус носовой части фюзеляжа 7,5 мм
(контролируется шаблоном)



Шаблон для контроля носовой части фюзеляжа и буксировочного крючка.

- б) Радиоаппаратура для управления моделью должна уверенно работать одновременно с другой радиоаппаратурой при интервале частоты в 10 КГц и не мешать ей. Если радиоаппаратура не отвечает этому требованию, то спортсмен должен заявить об этом при регистрации, но ширина полосы всё равно не должна превышать 50 КГц.
- с) Запрещаются любые устройства передачи информации от модели к пилоту. Запрещается использовать спортсменам, руководителям команд и помощникам любых радиопередающих средств связи (телефоны, радиостанции) в стартовой зоне.
- д) Участник имеет право использовать в соревнованиях три модели. Несколько пилотов могут выступать на конкретных соревнованиях на одной модели.
- е) Участник может комбинировать части всех трёх зарегистрированных моделей во время соревнований, но так, чтобы полученная модель отвечала всем техническим требованиям правил (пункт – 5.6.1.3.а.).
- ф) Для проведения жеребьёвки и составления групп, участник должен заявить минимум три разные частоты с минимальной разницей в 10 КГц. От участника могут потребовать использование любой из трёх заявленных частот, которая не должна меняться в течение квалификационных туров соревнований, кроме перелётов. В перелёте и в финале участнику могут назначить любую из заявленных частот, но это должно быть сообщено участнику или руководителю команды заранее.
- Примечание: так как каналы Европейских, Американских и Азиатских производителей аппаратуры не совпадают по частотам, спортсмен при регистрации должен указывать именно частоту кварца передатчика.
- г) Балласт должен быть расположен внутри модели и надёжно закреплён.
- х) Запрещается применение управляемых и не управляемых устройств, позволяющих принудительно останавливать модель на земле во время посадки. Нижняя часть модели, не должна иметь ни каких выступающих частей, кроме буксировочного крючка на фюзеляже и управляющих элементов на крыле. Буксировочный крючок должен быть не более 5 мм толщиной и 15 мм высотой.

5.6.1.4. Пилот и его помощники.

- a) Пилот должен управлять своей моделью по радио только сам.
- b) Пилот может иметь трёх помощников, включая руководителя команды. Только двое из них могут буксировать модель во время старта, как описано в пункте 5.6.8.2.

5.6.2. Площадка для соревнований.

5.6.2.1. Соревнования должны проводиться на достаточно ровной площадке, где существует малая вероятность восходящих потоков воздуха на склоне.

5.6.2.2

- a) На площадке для проведения соревнований должны быть размечен стартовый коридор (перпендикулярно ветру) шириной 6 метров, с центральной линией и взлётные коридоры (против ветра) с отмеченными точками на центральной линии стартового коридора для каждого пилота на удалении не менее 15 метров друг от друга.
- b) На площадке для проведения соревнований должны быть размечены посадочные круги, для каждого спортсмена группы. Каждый посадочный круг должен соответствовать своему стартовому коридору и быть расположен не менее чем в 30 метрах от стартовой линии с подветренной стороны.

5.6.2.3. На площадке для проведения соревнований, должны быть точно размечены центры посадочных кругов и линия старта. По решению организаторов соревнований, разметка внешних окружностей посадочных кругов может, не проводится, а быть заменена другими средствами измерения, например рулеткой, для замера расстояния от центра посадочного круга до носа остановившейся модели.

5.6.2.4 Правила безопасности.

- a) В целях безопасности, модель или её часть не должна приземляться в зонах определённых организаторами (места расположения зрителей, судей, спортсменов, автотранспорта и т.д.).
- b) В целях безопасности, модель не должна летать ниже трёх метров от земли в зонах определённых организаторами (места расположения зрителей, судей, спортсменов, автотранспорта и т.д.).
- c) Каждый случай нарушения этого пункта правил наказывается вычитанием 100 очков из финального результата соревнований. Штраф должен быть занесён в протокол того тура, в котором произошло нарушение.

5.6.3. Полёты на соревнованиях

- 5.6.3.1. a) Спортсменам должно быть предоставлено на соревнованиях минимум два (предпочтительно больше) зачётных полётов.
- b) Спортсмен имеет право на две попытки в каждом зачётном полёте. Вторая попытка может производиться на другой модели.
 - c) Попытка начинается с момента, когда модель выпускается из рук пилота или его помощника при натяжении леера.
 - d) Зачётным полётом считается, последний полёт, совершённый в течение рабочего времени.
 - e) Все полёты должны хронометрироваться двумя секундомерами. В случае если оба секундомера работали не верно, то участнику даётся перелёт.

5.6.4. Перелёты.

Спортсмен имеет право на новое рабочее время если:

- a) Его модель сталкивается с другой моделью в процессе полёта или запуска.
- b) Его модель во время полета или взлета заденет леер другого участника.
- c) В процессе взлета леер участника был задет другой моделью.
- d) Полёт не был оценен по вине хронометристов.
- e) В случае любого другого события, помешавшего запуску или полёту модели не по вине участника или его помощников. (Например: зафиксированная судьями радио помеха, или модель скрылась при низкой облачности.). Перехлест своего леера с чужим леером во время старта не рассматривается как причина для перелёта.
- f) Чужой леер не был убран после запуска и лежит на его леере перед стартом. (В случае, если пилот задержался во время общего старта или общего взлёта на вторую попытку с другими пилотами, и чужой леер упал на его леер, в то время как его убирают из взлётного коридора, это не рассматривается как причина для перелёта.)

Чтобы запросить перелет по вышеупомянутым условиям, пилот должен убедиться, что судья – хронометрист зафиксировал это событие и посадить свою модель как можно быстрее.

В случае если участник продолжает полёт или выполняет перезапуск модели (делает следующую попытку) в текущее рабочее времени, после устранения помехи, считается, что он отказался от своего права на новое рабочее время.

- e.1) Результат группы аннулируется, если только один участник не получает право на новое рабочее время. В этом случае всей группе будет дано новое рабочее время, а результат этого нового полёта будет признан официальным для всех.
- e.2) Если в результате полёта только один участник получает не нулевой результат, то ему предоставляется новое рабочее время, а его предыдущий результат аннулируется.

Когда участник получает новое рабочее время, то группа для него формируются следующим образом в порядке приоритетности:

1. Участник добавляется в недоукомплектованную группу из ещё не летавших спортсменов (если это возможно).
2. Участник входит в состав группы, заново сформированной из минимум трёх пилотов которым дан перелёт (если это возможно).
3. Новая группа для перелета может быть сформирована с другими пилотами, выбранными случайно по жребию. Если частоты случайно выбранных пилотов пересекаются, то выбор осуществляется заново.
4. Если предыдущие пункты не возможны, то участник получает новое рабочее время в составе своей старой группы ещё раз.

В 3-м и 4-м случае результат нового полёта для пилота, запросившего перелет, будет официальным, а для остальных участников группы лучший из 2-х результатов будет признан официальным. В случае если по каким либо причинам пилот отказался лететь в данной группе, то он теряет право на новое рабочее время.

5.6.5. Аннулирование полёта и дисквалификация.

5.6.5.1.

- a) Полет участника аннулируется без повторения попыток, если им нарушен какой-либо пункт правил 5.6.1. В случае намеренного или грубого нарушения правил, участник по решению главной судейской коллегии может быть дисквалифицирован на данные соревнования.
- b) Полёт аннулируется без повторения попыток, если во время запуска или во время полёта от модели, отделяется какая либо деталь, кроме случаев когда это происходит при столкновении с другой моделью или леером.
- c) Потеря детали во время посадки при контакте с землёй во внимание не принимается.
- d) Полёт аннулируется без повторения попыток, если во время выполнения упражнения модель управлялась кем-либо другим, помимо самого пилота.
- e) Полёт аннулируется, если модель или какая-либо её часть приземляется дальше 75 метров от центра посадочного круга.
Пилот может совершить вторую попытку на первой модели или взять другую модель. Если это событие происходит во второй попытке, спортсмен получает ноль очков в данном туре.

5.6.6. Организация полетов.

5.6.6.1. Туры и группы.

- a) В квалификационных турах участники комплектуются в группы по жеребьёвке в соответствии с заявленными частотами и командами так, чтобы одновременно летало как можно большее количество моделей. Минимум три, а предпочтительно не менее пяти участников должны быть в каждой группе.
- b) Порядок полётов групп в каждом туре, так же должен определяться жеребьёвкой.
- c) Жеребьёвка участников определяется матричной системой, которая минимизирует ситуацию, когда пилоты летают вместе на данных соревнованиях более одного раза (см. Пункт 5.6.12.5. в конце этих правил, описывающий матричную систему).
- d) Перед началом соревнований организаторы должны объявить:
 - d1) Сколько планируется провести квалификационных туров или до какого времени они будут проводиться.
 - d2) Сколько участников войдёт в финальную часть (если она будет проводиться) и сколько туров будет проведено в финальной части.

5.6.6.2. Полеты в группах.

- a) Участникам предоставляется 5 минут подготовительного времени, которое начинается с момента вызова группы на линию старта. По истечении подготовительного времени начинается рабочее время.
- b) Рабочее время для каждой группы составляет ровно 10 минут.
- c) Организаторы должны ясно и четко обозначать начало рабочего времени звуковым сигналом (см. Пункт 5.6.12.1.).
- d) Звуковой и визуальный сигналы должны быть даны по истечении 8 минут рабочего времени.
- e) Окончание рабочего времени должно быть четко обозначено звуковым сигналом.

- f) Все модели, находящиеся в воздухе, по истечении рабочего времени должны быть немедленно посажены.

5.6.7. Контроль передатчиков.

5.6.7.1.

- a) Начальник старта не начинает соревнования, пока все участники не сдадут передатчики организаторам (если организаторами не предусмотрен другой вариант контроля).
- b) Если передатчик не сдан организаторам до официального времени начала стартов, участник может быть лишен права на участие в первом туре.
- c) Любое включение передатчика во время соревнований, без разрешения начальника старта запрещено и влечет за собой дисквалификацию на данные соревнования.
- d) Пилот должен сдать свой передатчик судье сразу после завершения полета (обычно это судья, хронометрист).

5.6.8. Взлет

5.6.8.1. Модель должна взлетать против ветра из обозначенного стартового коридора (см. Пункт 5.6.2.2). Попытка аннулируется, если модель стартовала вне стартового коридора.

5.6.8.2. Если взлет модели осуществляется леером, находящимся в руках (без применения блока), то не разрешается крепить леер к земле или к любому неподвижному объекту.

5.6.8.3.

- a) Помощникам, которые буксируют модель, не разрешается использование каких либо механических устройств, за исключением блока, для затяжки модели, но разрешается использование ручного устройства (лебедки) для быстрой смотки леера после завершения взлета.
- b) Сразу после освобождения модели от леера, помощники которые буксируют модель, без промедления должны или смотать леер на катушку, или при использовании блока, продолжать движение до того как леер полностью покинет зону старта для предотвращения перехлеста с находящимися там леерами.

Это пункт не применяется, если происходит обрыв леера. В этом случае только остаток леера, который закреплен к земле, должен быть удалён помощниками из зоны старта.

Специальный судья (на линии буксировки моделей), в случае необходимости, обращается к помощникам буксирующим модели, чтобы они удалили леера из стартовой зоны после того как модель освободилась от леера. Если после требования судьи, леер не был убран из стартовой зоны, пилот наказывается вычитанием 100 штрафных очков из финального результата соревнований. Штраф должен быть занесён в протокол того тура, в котором произошло нарушение.

- c) При использовании блока, сразу за ним должен быть закреплен прочный щиток диаметром не менее 15 см. для защиты буксировщиков в случае обрыва леера.

Если буксировка осуществляется двумя помощниками с помощью блока, разрешается использование одного из следующих вариантов:

- К блоку с защитным щитком должны быть прикреплены два крепких шнура диаметром не менее 5 мм., которые образуют V, длиной от 1,5м. до 3 м. и иметь петли для рук на концах.

- Блок с защитным щитком должны быть установлены в центре прочного коромысла, длиной не менее 80 см с ручками на каждом конце.

При буксировке с использованием блока, конец леера должен быть закреплен к основному штырю, забитому в землю, который также соединен растяжками с двумя дополнительными штырями безопасности. Длина основного штыря должна быть не менее 50 см. от места крепления леера. Дополнительные штыри должны быть длиной не менее 30 см. Основной штырь должен быть забит в грунт на глубину не менее 40 см. Место крепления леера не должно находиться выше 10 см. над поверхностью земли.

5.6.8.4. Начальник старта определяет зону для буксировки моделей. Буксировщики должны находиться в этой зоне на протяжении всего время буксировки модели.

5.6.8.5. Полёт аннулируется без повторения попыток, если участник соревнований или его помощники во время буксировки выпускают из рук пусковое устройство (за исключением леера, одного или с каким либо приспособлением, объёмом не более 5 см³ и весом не более 5 г.), или вырывается основной штырь из земли.

5.6.8.6. Любая модель, взлетевшая до начала рабочего времени, должна быть, как можно скорее посажена и взлететь заново во время рабочего времени. Невыполнение этого условия ведёт к аннулированию результата пилота в этом туре.

5.6.8.7. Леера

- Леера каждого пилота должны быть размотаны только в период пятиминутного подготовительного времени и должны быть смотаны до окончания рабочего времени (если организаторами не предусмотрен другой вариант).
- Длина леера не должна быть более 150 метров под нагрузкой 2 кг.
- Весь леер должен быть изготовлен из полиамидной моно нити (лески). Он должен иметь флажок или парашют площадью минимум 5 дм². При этом парашют не должен быть установлен на модели и не должен раскрываться до освобождения модели от леера. Соединительные детали (узлы соединения, петли, стропы парашюта и т.д.) могут быть выполнены из других материалов, общей длиной не более 1.5 м. Они должны быть включены в общую длину леера 150 метров.

5.6.9. Посадка

5.6.9.1. До начала соревнований, организаторы должны указать каждому пилоту его посадочный круг. Использование правильного посадочного круга является ответственностью пилота.

5.6.9.2. Судьи должны оставаться за 15 метров против ветра во время посадки модели. Только пилот и один его помощник может находиться внутри посадочного круга радиусом 15 метров.

5.6.9.3. После посадки пилот или его помощник может забрать модель до окончания рабочего времени, при условии, что он не создаст помеху другим пилотам или моделям.

5.6.10. Подсчет очков

5.6.10.1. Время попытки хронометрируется с момента схода модели с леера до:

- первого касания модели с землёй, или
- первого касания модели любого предмета, имеющего контакт с землей (части стартовых устройств, в том числе леера, тянущиеся с земли, не считаются предметами, имеющими контакт с землей), или

- с) окончания рабочего времени группы.
- д) Или до полной остановки модели (этот пункт должен быть объявлен судейской коллегией до начала соревнований).

5.6.10.2. Полётное время должно быть зафиксировано в секундах с точностью до десятых. Каждая секунда полёта соответствует одному очку (округление производится следующим образом: 32,4 секунды = 32 очка, а 32,5 секунды = 33 очка).

5.6.10.3. Штраф в 30 очков вычитается из результата полёта если, пилот посадил модель в течение 1 минуты после окончания рабочего времени.

5.6.10.4. Если пилот не посадил модель в течение 1 минуты после окончания рабочего времени, то его полет аннулируется.

5.6.10.5. Дополнительные очки за посадку начисляются в соответствии с расстоянием от центра посадочного круга по таблице:

| Расстояние до центра круга в метрах. | Очки за посадку. | Расстояние до центра круга в метрах. | Очки за посадку. |
|--------------------------------------|------------------|--------------------------------------|------------------|
| 0,2 | 100 | 5 | 80 |
| 0,4 | 99 | 6 | 75 |
| 0,6 | 98 | 7 | 70 |
| 0,8 | 97 | 8 | 65 |
| 1 | 96 | 9 | 60 |
| 1,2 | 95 | 10 | 55 |
| 1,4 | 94 | 11 | 50 |
| 1,6 | 93 | 12 | 45 |
| 1,8 | 92 | 13 | 40 |
| 2 | 91 | 14 | 35 |
| 3 | 90 | 15 | 30 |
| 4 | 85 | Больше 15 | 0 |

5.6.10.6. Расстояние измеряется от носа остановившейся модели до центра посадочного круга, закрепленного за пилотом.

5.6.10.7. Номер участника соревнований, полученный из матрицы, должен быть присвоен каждому пилоту, и не должен меняться во время всех квалификационных турах.

5.6.10.8. Если модель во время посадки коснулась пилота или его помощника, то очки за точность посадки пилоту не начисляются.

5.6.10.9. Если посадка осуществлена после окончания рабочего времени, то очки за точность посадки пилоту не начисляются.

5.6.10.10. Пилот, который набрал наибольшее количество очков, состоящих из очков за продолжительность полета плюс очки за точность посадки минус штрафные очки, объявляется победителем группы и ему начисляется результат в 1000 очков. Этот результат должен быть занесён в протокол.

- 5.6.10.11. Остальным пилотам группы начисляются очки от результата победителя группы по следующей формуле:

$$A = 1000 \times \frac{P1}{Pw}$$

Где: A - Очки пилота, полученные от лидера группы.
P1 - Очки пилота, полученные за полёт
Pw - Очки лидера группы полученные за полёт

Результат вычисляется и заносится в протокол с точностью до десятых долей очка.

5.6.11. Окончательная классификация

5.6.11.1

- a) Если на соревнованиях проводилось 5 или менее квалификационных туров, то окончательный результат пилота суммируется из очков за все туры. Если проводилось более 5 туров, то худший результат отбрасывается, и сумма за оставшиеся туры является его официальным результатом.
- b) По результатам квалификационных туров, минимум четыре лучших пилота собираются в одну группу для проведения финальных туров. По решению организаторов, если позволяют частоты, количество участников финальных туров может быть увеличено. Рекомендуется не проводить финальные полёты, если число участников соревнований меньше восьми.

- 5.6.11.2. Рабочее время в финальных турах составляет 15 минут. Звуковой сигнал должен даваться в момент начала рабочего времени, по истечении 13 минут рабочего времени и в момент окончания рабочего времени.

- 5.6.11.3. Подсчет очков в финальных турах производится так же, как описано в пункте 5.6.10.

- 5.6.11.4. Окончательное распределение мест между пилотами-финалистами определяется на основании очков, набранных в финальных турах, результаты квалификационных туров не учитываются. Если финальных туров было 5 и менее, то результат пилота складывается из очков, полученных за все финальные туры. Если проводилось 6 и более туров, то результат худшего финального тура отбрасывается.

В случае, если у двух или более пилотов совокупный результат, показанный в финале одинаков, то занятые ими места определяются в зависимости от результатов, показанных в квалификационных турах. Пилот, занявший более высокое место в квалификационных турах, занимает, соответственно, более высокое место в общем зачёте.

5.6.12 Рекомендации

- 5.6.12.1. Требования к организаторам соревнований.

- a) Оборудование организаторов должно гарантировать, чтобы каждый пилот точно знал о моменте начала и окончания рабочего времени.
- b) Звуковым сигналом может быть автомобильный гудок, звонок и т.д. Следует помнить, что звук не распространяется далеко против ветра, поэтому расположение источника сигнала должно быть соответствующим.
- c) В группе должно быть не менее трёх пилотов. В ходе соревнований некоторые пилоты могут выбыть из соревнований по различным причинам. Тогда в группу, в которой осталось два или менее пилотов, организаторы присоединяют пилотов из ещё не летавших групп, убеждаясь, по возможности, что они не встречались в предыдущих турах, и конечно, что их частоты совместимы.

5.6.12.2. Обязанности судей

- a) Организаторы должны быть уверены, что все судьи-хронометристы хорошо знают правила проведения соревнований, особенно в тех моментах, которые требуют быстрого положительного решения, чтобы не уменьшить шансы пилота в соревновании.
- b) Судьи-хронометристы отвечают за выдачу передатчиков пилотам до начала рабочего времени и за возвращение пилотами передатчиков сразу после окончания полетов (если организаторами не предусмотрен другой вариант).
- c) Организаторы должны гарантировать, что специальный судья следит за полетами, свыше рабочего времени и ведёт их хронометраж

5.6.12.3. Группы

- a) Состав группы должен быть такой, что бы предотвратить ситуацию, когда два пилота попадают в одну группу более одного раза за соревнования, кроме финальных полётов. Установлено, что при определенном количестве участников, или при проведении более трёх туров, такие ситуации могут быть. Это по возможности должно быть предотвращено или минимизировано.
- b) Для ускорения проведения соревнований, очень важно, подобрать такой вариант матрицы, которая дает минимальное количество групп и максимальное число пилотов в каждой группе. Рекомендуется, чтобы не полные группы летали в конце тура, для заполнения их пилотами которым дан перелёт.
- c) Пилоты из одной команды не должны летать в одной и той же группе, кроме финальных полётов.

5.6.12.4. Частотные и командные группы.

- a) В зависимости от количества участников, учитывая команды и наличие частотных каналов, организаторы выбирают матрицу и распределяют участников по частотным группам, с максимально одинаковым числом пилотов. Каждая частотная группа может включать в себя различные частотные каналы, но одинаковые частотные каналы могут быть только в одной частотной группе. Частотные группы в матрицах обозначаются как «А», «В», «С» и т.д. На этой стадии некоторые участники могут быть вынуждены поменять частоты, чтобы сбалансировать число пилотов в каждой группе.
- b) Затем организаторы присваивают каждому пилоту номер из матрицы первого тура, который будет у него до окончания соревнований.

Например: в соревнованиях с 25 участниками, используя матрицу (№5), пилот был помещен в частотную группу (В), и ему был присвоен 7 номер. Тогда в первом туре он летит во 2 группе, во втором туре в 1 группе, в третьем туре в 5 группе, в четвёртом туре в 4 группе, и в пятом туре в 3 группе.

5.6.12.5. Матрицы для жеребьёвки.

Матрица (№1) – 5 частотно командных групп (A, B, C, D, E). В каждом туре 1 полётная группа.

| | | Тур | | | | |
|----|---|-----|---|---|---|---|
| | | A | B | C | D | E |
| 1) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | |

Примечание:

Рекомендуется применять на соревнованиях с числом пилотов от 3 до 5. Все пилоты летают все туры в одной группе.

Матрица (№2) – 4 частотно командных групп (A, B, C, D). В каждом туре 2 полётных групп.

| | | 1 Тур | | | | | | 2 Тур | | | |
|----|---|-------|---|---|---|----|---|-------|---|---|---|
| | | A | B | C | D | | | A | B | C | D |
| 1) | 1 | 2 | 3 | 4 | | 1) | 1 | 6 | 3 | 8 | |
| 2) | 5 | 6 | 7 | 8 | | 2) | 5 | 2 | 7 | 4 | |

| | | 3 Тур | | | | | | 4 Тур | | | |
|----|---|-------|---|---|---|----|---|-------|---|---|---|
| | | A | B | C | D | | | A | B | C | D |
| 1) | 1 | 2 | 7 | 4 | | 1) | 1 | 6 | 7 | 8 | |
| 2) | 5 | 6 | 3 | 8 | | 2) | 5 | 2 | 3 | 4 | |

Примечание:

Рекомендуется применять на соревнованиях с числом пилотов от 6 до 8. Если число пилотов меньше чем 8, то не присваиваются номера из частотно командной группы (D). Если на соревнованиях проводится больше четырёх туров, то по жеребьёвке какие-то уже проведённые туры проводятся повторно.

Матрица (№3) – 4 частотно командных групп (A, B, C, D). В каждом туре 3 полётных групп.

| | | 1 Тур | | | | | | 2 Тур | | | | | | 3 Тур | | | |
|----|---|-------|----|---|---|----|---|-------|----|---|---|----|---|-------|----|---|---|
| | | A | B | C | D | | | A | B | C | D | | | A | B | C | D |
| 1) | 1 | 2 | 3 | 4 | | 1) | 1 | 6 | 11 | | | 1) | 1 | 10 | 7 | 8 | |
| 2) | 5 | 6 | 7 | 8 | | 2) | 5 | 10 | 3 | 4 | | 2) | 5 | 2 | 11 | | |
| 3) | 9 | 10 | 11 | | | 3) | 9 | 2 | 7 | 8 | | 3) | 9 | 6 | 3 | 4 | |

Примечание:

Рекомендуется применять на соревнованиях с числом пилотов от 9 до 11. Если число пилотов меньше чем 11, то не присваиваются номера из частотно командной группы (D). Если на соревнованиях проводится больше трёх туров, то по жеребьёвке какие-то уже проведённые туры проводятся повторно.

Матрица (№4) – 4 частотно командных групп (A, B, C, D). В каждом туре 4 полётных групп.

| 1 Тур | | | | |
|-------|----|----|----|---|
| | A | B | C | D |
| 1) | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 2) | 5 | 6 | 7 | 8 |
| 3) | 9 | 10 | 11 | |
| 4) | 12 | 13 | 14 | |

| 2 Тур | | | | |
|-------|----|----|----|---|
| | A | B | C | D |
| 1) | 1 | 6 | 11 | |
| 2) | 5 | 10 | 14 | 4 |
| 3) | 9 | 13 | 3 | 8 |
| 4) | 12 | 2 | 7 | |

| 3 Тур | | | | |
|-------|----|----|----|---|
| | A | B | C | D |
| 1) | 1 | 10 | 3 | |
| 2) | 5 | 13 | 7 | |
| 3) | 9 | 2 | 11 | 4 |
| 4) | 12 | 6 | 14 | 8 |

| 4 Тур | | | | |
|-------|----|----|----|---|
| | A | B | C | D |
| 1) | 1 | 13 | 11 | 8 |
| 2) | 5 | 2 | 14 | |
| 3) | 9 | 6 | 3 | |
| 4) | 12 | 10 | 7 | 4 |

Примечание:

Рекомендуется применять на соревнованиях с числом пилотов от 12 до 14. Если число пилотов меньше чем 14, то не присваиваются номера из частотно командной группы (D). Если на соревнованиях проводится больше четырёх туров, то по жеребьёвке какие-то уже проведённые туры проводятся повторно.

Матрица (№5) – 5 частотно командных групп (А, В, С, D, E). В каждом туре 5 полётных групп.

| 1 Тур | | | | | | 2 Тур | | | | | |
|-------|----|----|----|----|----|-------|----|----|----|----|----|
| | A | B | C | D | E | | A | B | C | D | E |
| 1) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 1) | 1 | 7 | 13 | 19 | 25 |
| 2) | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 2) | 6 | 12 | 18 | 24 | 5 |
| 3) | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 3) | 11 | 17 | 23 | 4 | 10 |
| 4) | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 4) | 16 | 22 | 3 | 9 | 15 |
| 5) | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 5) | 21 | 2 | 8 | 14 | 20 |

| 3 Тур | | | | | | 4 Тур | | | | | |
|-------|----|----|----|----|----|-------|----|----|----|----|----|
| | A | B | C | D | E | | A | B | C | D | E |
| 1) | 1 | 12 | 23 | 9 | 20 | 1) | 1 | 17 | 8 | 24 | 15 |
| 2) | 6 | 17 | 3 | 14 | 25 | 2) | 6 | 22 | 13 | 4 | 20 |
| 3) | 11 | 22 | 8 | 19 | 5 | 3) | 11 | 2 | 18 | 9 | 25 |
| 4) | 16 | 2 | 13 | 24 | 10 | 4) | 16 | 7 | 23 | 14 | 5 |
| 5) | 21 | 7 | 18 | 4 | 15 | 5) | 21 | 12 | 3 | 19 | 10 |

| 5 Тур | | | | | |
|-------|----|----|----|----|----|
| | A | B | C | D | E |
| 1) | 1 | 22 | 18 | 14 | 10 |
| 2) | 6 | 2 | 23 | 19 | 15 |
| 3) | 11 | 7 | 3 | 24 | 20 |
| 4) | 16 | 12 | 8 | 4 | 25 |
| 5) | 21 | 17 | 13 | 9 | 5 |

Примечание:

Рекомендуется применять на соревнованиях с числом пилотов от 15 до 25. Если число пилотов меньше чем 25, то не присваиваются номера из частотно командных групп (E) затем (D). Если на соревнованиях проводится больше пяти туров, то по жеребьёвке какие-то уже проведённые туры проводятся повторно.

Матрица (№6) – 7 частотно командных групп (A, B, C, D, E, F, G) В каждом туре 7 полётных групп.

1 Тур

| | A | B | C | D | E | F | G |
|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1) | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 2) | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 |
| 3) | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 |
| 4) | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 |
| 5) | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 |
| 6) | 36 | 37 | 38 | 39 | 40 | 41 | 42 |
| 7) | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 | 48 | 49 |

2 Тур

| | A | B | C | D | E | F | G |
|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1) | 1 | 9 | 17 | 25 | 33 | 41 | 49 |
| 2) | 8 | 16 | 24 | 32 | 40 | 48 | 7 |
| 3) | 15 | 23 | 31 | 39 | 47 | 6 | 14 |
| 4) | 22 | 30 | 38 | 46 | 5 | 13 | 21 |
| 5) | 29 | 37 | 45 | 4 | 12 | 20 | 28 |
| 6) | 36 | 44 | 3 | 11 | 19 | 27 | 35 |
| 7) | 43 | 2 | 10 | 18 | 26 | 34 | 42 |

3 Тур

| | A | B | C | D | E | F | G |
|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1) | 1 | 16 | 31 | 46 | 12 | 27 | 42 |
| 2) | 8 | 23 | 38 | 4 | 19 | 34 | 49 |
| 3) | 15 | 30 | 45 | 11 | 26 | 41 | 7 |
| 4) | 22 | 37 | 3 | 18 | 33 | 48 | 14 |
| 5) | 29 | 44 | 10 | 25 | 40 | 6 | 21 |
| 6) | 36 | 2 | 17 | 32 | 47 | 13 | 28 |
| 7) | 43 | 9 | 24 | 39 | 5 | 20 | 35 |

4 Тур

| | A | B | C | D | E | F | G |
|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1) | 1 | 23 | 45 | 18 | 40 | 13 | 35 |
| 2) | 8 | 30 | 3 | 25 | 47 | 20 | 42 |
| 3) | 15 | 37 | 10 | 32 | 5 | 27 | 49 |
| 4) | 22 | 44 | 17 | 39 | 12 | 34 | 7 |
| 5) | 29 | 2 | 24 | 46 | 19 | 41 | 14 |
| 6) | 36 | 9 | 31 | 4 | 26 | 48 | 21 |
| 7) | 43 | 16 | 38 | 11 | 33 | 6 | 28 |

5 Тур

| | A | B | C | D | E | F | G |
|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1) | 1 | 30 | 10 | 39 | 19 | 48 | 28 |
| 2) | 8 | 37 | 17 | 46 | 26 | 6 | 35 |
| 3) | 15 | 44 | 24 | 4 | 33 | 13 | 42 |
| 4) | 22 | 2 | 31 | 11 | 40 | 20 | 49 |
| 5) | 29 | 9 | 38 | 18 | 47 | 27 | 7 |
| 6) | 36 | 16 | 45 | 25 | 5 | 34 | 14 |
| 7) | 43 | 23 | 3 | 32 | 12 | 41 | 21 |

6 Тур

| | A | B | C | D | E | F | G |
|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1) | 1 | 37 | 24 | 11 | 47 | 34 | 21 |
| 2) | 8 | 44 | 31 | 18 | 5 | 41 | 28 |
| 3) | 15 | 2 | 38 | 25 | 12 | 48 | 35 |
| 4) | 22 | 9 | 45 | 32 | 19 | 6 | 42 |
| 5) | 29 | 16 | 3 | 39 | 26 | 13 | 49 |
| 6) | 36 | 23 | 10 | 46 | 33 | 20 | 7 |
| 7) | 43 | 30 | 17 | 4 | 40 | 27 | 14 |

7 Тур

| | A | B | C | D | E | F | G |
|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 1) | 1 | 44 | 38 | 32 | 26 | 20 | 14 |
| 2) | 8 | 2 | 45 | 39 | 33 | 27 | 21 |
| 3) | 15 | 9 | 3 | 46 | 40 | 34 | 28 |
| 4) | 22 | 16 | 10 | 4 | 47 | 41 | 35 |
| 5) | 29 | 23 | 17 | 11 | 5 | 48 | 42 |
| 6) | 36 | 30 | 24 | 18 | 12 | 6 | 49 |
| 7) | 43 | 37 | 31 | 25 | 19 | 13 | 7 |

Примечание:

Рекомендуется применять на соревнованиях с числом пилотов от 21 до 49. Если число пилотов меньше чем 49, то не присваиваются номера из частотно командных групп (G) затем (F) затем (E) затем (D).

Приложение к правилам №1

Образец заполнения анкеты-заявки участника соревнований.

| | |
|---|--|
| Название соревнований, город и дата проведения | 18й этап 10го открытого кубка России в классе моделей F3J 2004 « 2й кубок Европа-Азия » г. Первоуральск 7 августа 2004 года |
| АНКЕТА – ЗАЯВКА | |
| Я _____ Иванов Иван Иванович _____ | |
| Спортивный разряд _____ КМС _____ Команда _____ Москва _____ | |
| Прошу Вас включить меня в число участников соревнований в классе моделей _____ F3J _____ | |
| F3B | F3J |
| Основная частота передатчика <table border="1" style="display: inline-table; width: 100px; height: 20px; vertical-align: middle;"></table> | Основная частота передатчика <table border="1" style="display: inline-table; width: 100px; height: 20px; vertical-align: middle; text-align: center;">35,040 МГц (К-64)</table> |
| Запасная частота передатчика <table border="1" style="display: inline-table; width: 100px; height: 20px; vertical-align: middle;"></table> | Запасная частота передатчика <table border="1" style="display: inline-table; width: 100px; height: 20px; vertical-align: middle; text-align: center;">35,160 МГц (К-76)</table> |
| Я использую радиоаппаратуру _____ "GRAUGNER MC-20" _____ | |
| Дата рождения 25 . 04 . 1990 г. Юноша <table border="1" style="display: inline-table; width: 20px; height: 20px; text-align: center; vertical-align: middle;">+</table> Мл. юноша <table border="1" style="display: inline-table; width: 20px; height: 20px; text-align: center; vertical-align: middle;">+</table> Спортсмен Ст. группы <table border="1" style="display: inline-table; width: 20px; height: 20px; vertical-align: middle;"></table> | |
| Домашний адрес _____ 333 333 г. Москва, ул. Московская, дом 22, кв.22 _____ | |
| | |
| Телефон: _____ (495) 666-66-66 _____ | Факс: _____ (495) 555-55-55 _____ |
| E-mail: _____ ivanov@mail.ru _____ | |
| Мой личный тренер _____ Сергеев Сергей Сергеевич _____ | |
| Отметка об уплате взноса в ФАС <table border="1" style="display: inline-table; width: 20px; height: 20px; text-align: center; vertical-align: middle;">+</table> | Отметка об уплате медицинской страховки <table border="1" style="display: inline-table; width: 20px; height: 20px; text-align: center; vertical-align: middle;">+</table> |
| Отметка об уплате стартового взноса <table border="1" style="display: inline-table; width: 20px; height: 20px; text-align: center; vertical-align: middle;">+</table> | |
| Личная подпись _____ Иванов _____ | Заявку принял _____ Петров _____ |

Примечание:

- 1) Спортсмен подробно заполняет все графы и ставит свою подпись.
- 2) Так как номера каналов Европейских, Американских, и Азиатских производителей аппаратуры не совпадают в графе, основная и запасная частота передатчика, пишется именно частота передатчика, а в скобках номер Европейского канала. Например: 35,160 МГц (К-76).
- 3) Организаторы заполняют: полное название соревнований, город и дату проведения, а также после заполнения спортсменом делают отметки о возрастной категории (юноши, юноши младшей группы и ветераны), об уплате членского взноса в ФАС, стартового взноса на соревнованиях и наличие медицинской страховки.
- 4) После проверки всех данных, ответственное лицо ставит свою подпись в графе « Заявку принял ».

Приложение к правилам №2

Соответствие частот Европейским каналам.

| Полоса 27 МГц | | Полоса 35 МГц (А) | | Полоса 35 МГц (В) | | Полоса 40 МГц | | Полоса 41 МГц | |
|------------------|-------|----------------------|-------|----------------------|-------|------------------|-------|------------------|-------|
| частота | канал | частота | канал | частота | канал | частота | канал | частота | канал |
| 26.965 | 1 | 35.000 | 60 | 35.820 | 182 | 40.665 | 50 | 41.000 | 400 |
| 26.975 | 2 | 35.010 | 61 | 35.830 | 183 | 40.675 | 51 | 41.010 | 401 |
| 26.985 | 3 | 35.020 | 62 | 35.840 | 184 | 40.685 | 52 | 41.020 | 402 |
| 26.995 | 4 | 35.030 | 63 | 35.850 | 185 | 40.695 | 53 | 41.030 | 403 |
| 27.005 | 5 | 35.040 | 64 | 35.860 | 186 | 40.715 | 54 | 41.040 | 404 |
| 27.015 | 6 | 35.050 | 65 | 35.870 | 187 | 40.725 | 55 | 41.050 | 405 |
| 27.025 | 7 | 35.060 | 66 | 35.880 | 188 | 40.735 | 56 | 41.060 | 406 |
| 27.035 | 8 | 35.070 | 67 | 35.890 | 189 | 40.765 | 57 | 41.070 | 407 |
| 27.045 | 9 | 35.080 | 68 | 35.900 | 190 | 40.775 | 58 | 41.080 | 408 |
| 27.055 | 10 | 35.090 | 69 | 35.910 | 191 | 40.785 | 59 | 41.090 | 409 |
| 27.065 | 11 | 35.100 | 70 | | | 40.815 | 81 | 41.100 | 410 |
| 27.075 | 12 | 35.110 | 71 | | | 40.825 | 82 | 41.110 | 411 |
| 27.085 | 13 | 35.120 | 72 | | | 40.835 | 83 | 41.120 | 412 |
| 27.095 | 14 | 35.130 | 73 | | | 40.865 | 84 | 41.130 | 413 |
| 27.105 | 15 | 35.140 | 74 | | | 40.875 | 85 | 41.140 | 414 |
| 27.115 | 16 | 35.150 | 75 | | | 40.885 | 86 | 41.150 | 415 |
| 27.125 | 17 | 35.160 | 76 | | | 40.915 | 87 | 41.160 | 416 |
| 27.135 | 18 | 35.170 | 77 | | | 40.925 | 88 | 41.170 | 417 |
| 27.145 | 19 | 35.180 | 78 | | | 40.935 | 89 | 41.180 | 418 |
| 27.155 | 20 | 35.190 | 79 | | | 40.965 | 90 | 41.190 | 419 |
| 27.165 | 21 | 35.200 | 80 | | | 40.975 | 91 | 41.200 | 420 |
| 27.175 | 22 | 35.210 | 281 | | | 40.985 | 92 | | |
| 27.185 | 23 | 35.220 | 282 | | | | | | |
| 27.195 | 24 | 35.230 | 283 | | | | | | |
| 27.205 | 25 | 35.240 | 284 | | | | | | |
| 27.215 | 26 | 35.250 | 285 | | | | | | |
| 27.225 | 27 | 35.260 | 286 | | | | | | |
| 27.235 | 28 | 35.270 | 287 | | | | | | |
| 27.245 | 29 | 35.280 | 288 | | | | | | |
| 27.255 | 30 | 35.290 | 289 | | | | | | |
| 27.265 | 31 | 35.300 | 290 | | | | | | |
| 27.275 | 32 | 35.310 | 291 | | | | | | |
| | | 35.320 | 292 | | | | | | |
| | | 35.330 | 293 | | | | | | |

Соответствие частот Американским каналам.

| Полоса 50 МГц | | Полоса 72 МГц | | | | | | | | |
|------------------|-------|------------------|-------|--|---------|-------|---------|-------|---------|-------|
| частота | канал | частота | канал | | частота | канал | частота | канал | частота | канал |
| 50.800 | 00 | 72.010 | 11 | | 72.510 | 36 | | | | |
| 50.820 | 01 | 72.030 | 12 | | 72.530 | 37 | | | | |
| 50.840 | 02 | 72.050 | 13 | | 72.550 | 38 | | | | |
| 50.860 | 03 | 72.070 | 14 | | 72.570 | 39 | | | | |
| 50.880 | 04 | 72.090 | 15 | | 72.590 | 40 | | | | |
| 50.900 | 05 | 72.110 | 16 | | 72.610 | 41 | | | | |
| 50.920 | 06 | 72.130 | 17 | | 72.630 | 42 | | | | |
| 50.940 | 07 | 72.150 | 18 | | 72.650 | 43 | | | | |
| 50.960 | 08 | 72.170 | 19 | | 72.670 | 44 | | | | |
| 50.980 | 09 | 72.190 | 20 | | 72.690 | 45 | | | | |
| | | 72.210 | 21 | | 72.710 | 46 | | | | |
| | | 72.230 | 22 | | 72.730 | 47 | | | | |
| | | 72.250 | 23 | | 72.750 | 48 | | | | |
| | | 72.270 | 24 | | 72.770 | 49 | | | | |
| | | 72.290 | 25 | | 72.790 | 50 | | | | |
| | | 72.310 | 26 | | 72.810 | 51 | | | | |
| | | 72.330 | 27 | | 72.830 | 52 | | | | |
| | | 72.350 | 28 | | 72.850 | 53 | | | | |
| | | 72.370 | 29 | | 72.870 | 54 | | | | |
| | | 72.390 | 30 | | 72.890 | 55 | | | | |
| | | 72.410 | 31 | | 72.910 | 56 | | | | |
| | | 72.430 | 32 | | 72.930 | 57 | | | | |
| | | 72.450 | 33 | | 72.950 | 58 | | | | |
| | | 72.470 | 34 | | 72.970 | 59 | | | | |
| | | 72.490 | 35 | | 72.990 | 60 | | | | |

Приложение к правилам №3

Заявка от пилотов на распределение по частотно-командным группам.

**Просим распределить нас по частотно командным группам
следующим образом:**

Группа – № _____

| № | Ф.И.О. | Частота 1 | Частота 2 |
|---|-------------|-------------------|-------------------|
| 1 | Иванов Иван | 35,040 МГц (К-64) | 35,160 МГц (К-76) |
| 2 | | | |
| 3 | | | |
| 4 | | | |

Группа – № _____

| № | Ф.И.О. | Частота 1 | Частота 2 |
|---|--------|-----------|-----------|
| 1 | | | |
| 2 | | | |
| 3 | | | |
| 4 | | | |

Группа – № _____

| № | Ф.И.О. | Частота 1 | Частота 2 |
|---|--------|-----------|-----------|
| 1 | | | |
| 2 | | | |
| 3 | | | |
| 4 | | | |

Группа – № _____

| № | Ф.И.О. | Частота 1 | Частота 2 |
|---|--------|-----------|-----------|
| 1 | | | |
| 2 | | | |
| 3 | | | |
| 4 | | | |

Примечание:

Для проведения жеребьевки, спортсмены по их желанию объединяются в группы не более чем по четыре пилота (эти спортсмены будут всегда летать из одного коридора и не будут летать друг с другом в течении соревнований). Желательно, чтобы у всех пилотов этой группы были одинаковые каналы.

Приложение к правилам №4

Распределение пилотов по частотно командным группам
и присвоение стартовых номеров.
(Для матрицы № 5 с числом участников от 15 до 25)

Группа А - (1 взлётный коридор, 1 посадочный круг)

| Ст.№ | Ф.И.О | Город, команда | Канал (частота) 1 | | Канал (частота) 2 | |
|------|-------------|----------------|-------------------|--------|-------------------|--------|
| № 1 | Иванов Иван | Москва | К-64 | 35,040 | К-76 | 35,160 |
| № 6 | | | | | | |
| № 11 | | | | | | |
| № 16 | | | | | | |
| № 21 | | | | | | |

Группа В - (2 взлётный коридор, 2 посадочный круг)

| Ст.№ | Ф.И.О | Город, команда | Канал (частота) 1 | | Канал (частота) 2 | |
|------|-------|----------------|-------------------|--|-------------------|--|
| № 2 | | | | | | |
| № 7 | | | | | | |
| № 12 | | | | | | |
| № 17 | | | | | | |
| № 22 | | | | | | |

Группа С - (3 взлётный коридор, 3 посадочный круг)

| Ст.№ | Ф.И.О | Город, команда | Канал (частота) 1 | | Канал (частота) 2 | |
|------|-------|----------------|-------------------|--|-------------------|--|
| № 3 | | | | | | |
| № 8 | | | | | | |
| № 13 | | | | | | |
| № 18 | | | | | | |
| № 23 | | | | | | |

Группа D - (4 взлётный коридор, 4 посадочный круг)

| Ст.№ | Ф.И.О | Город, команда | Канал (частота) 1 | | Канал (частота) 2 | |
|------|-------|----------------|-------------------|--|-------------------|--|
| № 4 | | | | | | |
| № 9 | | | | | | |
| № 14 | | | | | | |
| № 19 | | | | | | |
| № 24 | | | | | | |

Группа Е - (5 взлётный коридор, 5 посадочный круг)

| Ст.№ | Ф.И.О | Город, команда | Канал (частота) 1 | | Канал (частота) 2 | |
|------|-------|----------------|-------------------|--|-------------------|--|
| № 5 | | | | | | |
| № 10 | | | | | | |
| № 15 | | | | | | |
| № 20 | | | | | | |
| № 25 | | | | | | |

Примечание:

Подобной таблицей нужно пользоваться при присвоении стартовых номеров и в матрицах с другим количеством пилотов.

Приложение к правилам №5

Образец полётного листа. (Для группы из пяти пилотов)

| Тур - 1 Группа - 1 | | | | | | |
|-------------------------|-------------|---------------------|--------------|------------|---------|-------|
| Ст. № | Ф.И.О. | Канал (частота) | В.П. кор. | Результат | | |
| | | | | Полёт | Посадка | Штраф |
| №1 | Иванов Иван | (К-64) 35,040 МГц | 1 | 8мин 32сек | 4м | -30 |
| №2 | | | 2 | | | |
| №3 | | | 3 | | | |
| №4 | | | 4 | | | |
| №5 | | | 5 | | | |

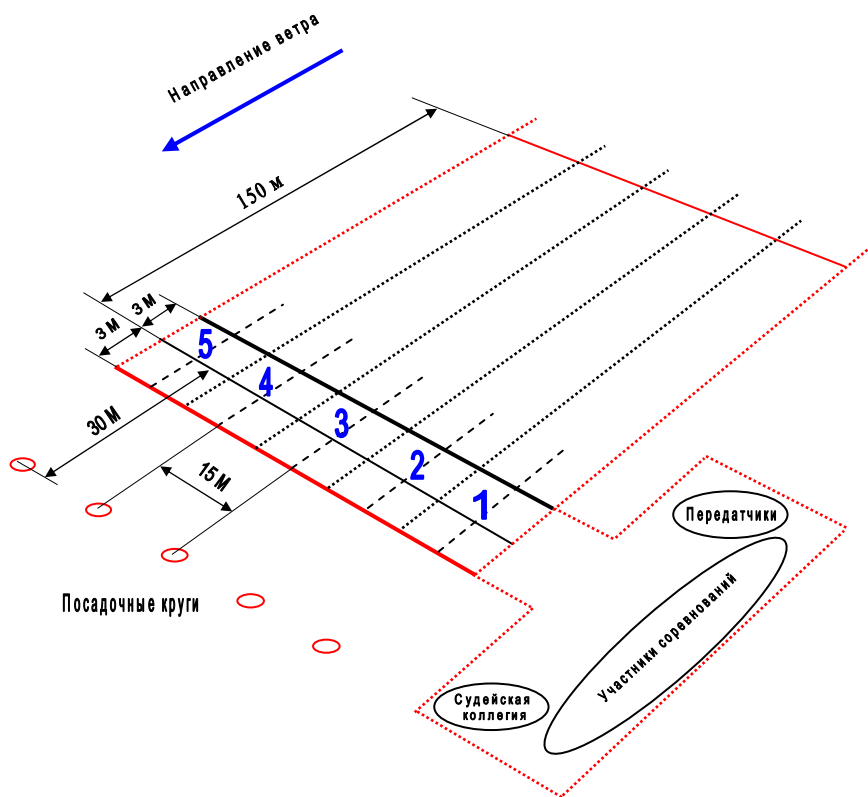
Примечание:

После полёта результаты (время полёта, посадка в метрах и штрафные очки) заносится судьями в полётный лист, который сдаётся секретарю соревнований.

Подобным полётным листом нужно пользоваться и при другом количестве пилотов в группе.

Приложение к правилам №6

Разметка площадки для соревнований в классе моделей F3J.



Примечание:

- 1) Число взлётных коридоров и посадочных кругов должно соответствовать количеству частотно командных групп в зависимости от выбранной матрицы для жеребьёвки.
- 2) Зоны безопасности, над которыми нельзя летать ниже 3 метров и садиться, обозначены красным.

Приложение к правилам №7

Образец протокола соревнований

18й этап 10го открытого кубка России в классе моделей F3J 2004 года « 2й кубок Европа-Азия »

"УТВЕРЖДАЮ"

Главный судья СВК _____ Рынковой С. В.

7 августа 2004 года.

г. Первоуральск

Результаты среди спортсменов

| М п/п | Фамилия, Имя | в | ю | мю | Разр. | Город | 1 тур | 2 тур | 3 тур | 4 тур | Штраф | Сумма туров | 1 финал | 2 финал | Сумма финала |
|----------|---------------------|---|---|----|-------|--------------|----------|----------|----------|----------|-------|----------------|------------|------------|-----------------|
| 1 | Султанов Ильдар | ю | | | KMC | Екатеринбург | 1000 | 1000 | 959 | 1000 | - | 3959 | 1000 | 1000 | 2000 |
| 2 | Статкевич Дмитрий | ю | | | KMC | Екатеринбург | 1000 | 431 | 950 | 853 | - | 3234 | 800 | 944 | 1744 |
| 3 | Калабурдин Андрей | ю | | | MC | Екатеринбург | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | - | 4000 | 706 | 813 | 1519 |
| 4 | Бароха Дмитрий | | | | MC | Екатеринбург | 874 | 876 | 1000 | 738 | - | 3488 | 574 | 675 | 1249 |
| 5 | Христолюбов Николай | | | | MC | Екатеринбург | 1000 | 627 | 800 | 805 | - | 3232 | 294 | 94 | 388 |
| 6 | Садовский Алексей | в | | | MC | Екатеринбург | 982 | 1000 | 1000 | 1000 | - | 3982 | 0 | 0 | 0 |
| 7 | Гашнев Дмитрий | | ю | мю | 2 | Екатеринбург | 983 | 348 | 856 | 845 | - | 3032 | | | |
| 8 | Помаскин Александр | | ю | | 2 | Екатеринбург | 563 | 541 | 1000 | 855 | - | 2959 | | | |
| 9 | Чернов Дмитрий | | ю | мю | 3 | Первоуральск | 611 | 1000 | 316 | 1000 | - | 2927 | | | |
| 10 | Комаров Андрей | | | | MCMK | Пермь | 748 | 531 | 965 | 553 | - | 2797 | | | |
| 11 | Дорошенко Олег | в | | | ЗМС | Екатеринбург | 688 | 578 | 911 | 272 | - | 2449 | | | |
| 12 | Костарев Михаил | в | | | 1 | Пермь | 623 | 0 | 597 | 558 | - | 1778 | | | |
| 13 | Пусенко Максим | | ю | мю | 3 | Екатеринбург | 350 | 295 | 297 | 401 | -100 | 1243 | | | |
| 14 | Иванов Иван | | ю | мю | KMC | Москва | 0 | 192 | 437 | 354 | - | 983 | | | |

Результаты среди юношей

| М п/п | Фамилия, Имя | ю | мю | Разр. | Город | 1 тур | 2 тур | 3 тур | 4 тур | Штраф | Сумма туров | 1 финал | 2 финал | Сумма финала |
|----------|--------------------|---|----|-------|--------------|----------|----------|----------|----------|-------|----------------|------------|------------|-----------------|
| 1 | Статкевич Дмитрий | ю | | KMC | Екатеринбург | 1000 | 431 | 950 | 853 | - | 3234 | 1000 | 777 | 1777 |
| 2 | Султанов Ильдар | ю | | KMC | Екатеринбург | 1000 | 1000 | 959 | 1000 | - | 3959 | 548 | 1000 | 1548 |
| 3 | Помаскин Александр | ю | | 2 | Екатеринбург | 563 | 541 | 1000 | 855 | - | 2959 | 553 | 518 | 1071 |
| 4 | Калабурдин Андрей | ю | | MC | Екатеринбург | 1000 | 1000 | 1000 | 1000 | - | 4000 | 380 | 655 | 1035 |
| 5 | Чернов Дмитрий | ю | мю | 3 | Екатеринбург | 611 | 1000 | 316 | 1000 | - | 2927 | 324 | 0 | 324 |
| 6 | Гашнев Дмитрий | ю | мю | 2 | Екатеринбург | 983 | 348 | 856 | 845 | - | 3032 | 0 | 214 | 214 |
| 7 | Пусенко Максим | ю | мю | 3 | Екатеринбург | 350 | 295 | 297 | 401 | -100 | 1243 | | | |
| 8 | Иванов Иван | ю | мю | KMC | Москва | 0 | 192 | 437 | 354 | - | 983 | | | |

Результаты среди юношей (младшая возрастная группа)

| М п/п | Фамилия, Имя | ю | мю | Разр. | Город | 1 тур | 2 тур | 3 тур | 4 тур | Штраф | Сумма туров |
|----------|----------------|---|----|-------|--------------|----------|----------|----------|----------|-------|----------------|
| 7 | Гашнев Дмитрий | ю | мю | 2 | Екатеринбург | 983 | 348 | 856 | 845 | - | 3032 |
| 9 | Чернов Дмитрий | ю | мю | 3 | Первоуральск | 611 | 1000 | 316 | 1000 | - | 2927 |
| 13 | Пусенко Максим | ю | мю | 3 | Екатеринбург | 350 | 295 | 297 | 401 | -100 | 1243 |
| 14 | Иванов Иван | ю | мю | KMC | Москва | 0 | 192 | 437 | 354 | - | 983 |

Результаты среди спортсменов (старшая возрастная группа)

| М п/п | Фамилия, Имя | в | ю | мю | Разр. | Город | 1 тур | 2 тур | 3 тур | 4 тур | Штраф | Сумма туров |
|----------|-------------------|---|---|----|-------|--------------|----------|----------|----------|----------|-------|----------------|
| 6 | Садовский Алексей | в | | | MC | Екатеринбург | 982 | 1000 | 1000 | 1000 | - | 3982 |
| 11 | Дорошенко Олег | в | | | ЗМС | Екатеринбург | 688 | 578 | 911 | 272 | - | 2449 |
| 12 | Костарев Михаил | в | | | 1 | Пермь | 623 | 0 | 597 | 558 | - | 1778 |

Начальник старта С1К _____ Зайцев В. Н Секретарь старта СВК _____ Веселов Д. А.

Приложение к правилам №8

Штырь для крепления леера к земле при буксировке с использованием блока.

