FAI Sporting Code

Fédération Aéronautique Internationale

Section 4 – Aeromodelling

Volume F5
Radio Control Electric Powered Model Aircraft

2013 Edition

Effective 1st January 2013

F5A - ELECTRIC AEROBATICS
F5B - ELECTRIC MOTOR GLIDER
F5D - ELECTRIC PYLON
F5E - ELECTRIC SOLAR MODEL AIRCRAFT (Provisional)
F5F - ELECTRIC 4 CELL MOTOR GLIDERS (Provisional)
F5G - ELECTRIC BIG GLIDERS (Provisional)
F5H - OPEN ELECTRIC MOTOR GLIDER (PROVISIONAL)
F5J - ELECTRIC THERMAL DURATION GLIDERS (PROVISIONAL)
F5K ELECTRIC INDOOR RACING MODEL AIRCRAFT
ANNEX 5 A - F5A MANOEUVRE DRAWINGS
ANNEX 5 E - RULES FOR WORLD CUP EVENTS

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

Tłumaczenie: Salamon Michał

FEDERATION AERONAUTIQUE INTERNATIONALE

Maison du Sport International, Avenue de Rhodanie 54, CH-1007 Lausanne, Switzerland

Copyright 2013

Wszelkie prawa zastrzeżone. Prawa autorskie w tym dokumencie są własnością Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Każda osoba działająca w imieniu FAI lub jednego z jej członków jest upoważniona do kopiowania, drukowania oraz rozpowszechniania tego dokumentu, z zastrzeżeniem następujących warunków.

1. **Dokument może być stosowany wyłącznie w celach informacyjnych i nie może być wykorzystywany do celów komercyjnych.**
2. **Każda kopia niniejszego dokumentu lub jego część musi zawierać tą informację o prawach autorskich.**

Należy pamiętać, że każdy produkt, proces lub technologia opisana w tym dokumencie mogą być przedmiotem innych praw własności intelektualnej zastrzeżonych przez Fédération Aéronautique Internationale lub innych podmiotów i nie są objęte niniejszą licencją.

PRAWA DO MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SPORTOWYCH FAI

Wszystkie międzynarodowe imprezy sportowe organizowane w całości lub części zgodnie z przepisami Fédération Aéronautique Internationale (FAI) Sporting Code[1] określane są jako Międzynarodowe Zawody Sportowe *FAI*[2]. Zgodnie ze statutem FAI[3], FAI posiada i kontroluje wszystkie prawa związane z *Międzynarodowymi Zawodami Sportowymi FAI*. Członkowie FAI[4] powinni, na terenie ich krajów[5], egzekwować prawa własności FAI do *Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI* oraz wymagać od nich zarejestrowania w Kalendarzu Sportowym FAI[6].

Zezwolenie i upoważnienie do wykorzystania wszelkich praw do jakiejkolwiek działalności gospodarczej na takich imprezach, zawiera, ale nie ogranicza do reklamy na takich imprezach, użycie nazwy imprezy lub loga dla celów handlowych i stosowania dowolnego dźwięku i/lub obrazu, również w wersji elektronicznej lub innej lub transmisji w czasie rzeczywistym, może być wydane z uprzednim porozumieniem z FAI. Dotyczy to w szczególności wszelkich praw do korzystania jakichkolwiek materiałów, elektronicznych lub innych, które stanowią część jakiejkolwiek metody lub systemu dla sędziowania, punktacji, oceny wyników lub informacji wykorzystywanych w dowolnych *Międzynarodowych Zawodach Sportowych FAI*[7].

Każda Komisja Sportowa Lotnicza FAI[8] jest autoryzowana do negocjacji wstępnych umów w imieniu FAI z Członkami FAI lub innymi podmiotami w stosownych przypadkach, przeniesienia całości lub części praw do dowolnych Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI (za wyjątkiem World Air Games[9]),które są organizowane w całości lub częściowo zgodnie Kodeksem Sportowym[10] za który ta Komisja odpowiada[11]. Każde takie przeniesienie praw powinno być przez “Umowę Organizatora”[12] jak określono w bieżącym Regulaminie w rozdziale 1, par. 1.2 “Zasady przeniesienia Praw do Międzynarodowych Zawodów Sportowych FAI”.

Każda osoba lub podmiot prawny, która przyjmuje odpowiedzialność za zorganizowanie Zawodów Sportowych FAI, w drodze lub bez formy pisemnej umowy, w ten sposób przyjmuje również prawa własności FAI, jak wspomniano powyżej. Gdzie nie ustalono formalnego przeniesienia praw, FAI utrzymuje wszelkie prawa do tej imprezy. Niezależnie od jakiejkolwiek umowy lub przeniesienia praw, FAI przysługuje, bezpłatnie dla własnej archiwizacji i/lub użytku promocyjnego, pełny dostęp do dźwięków i/lub obrazów każdych Zawodów Sportowych FAI i zawsze zastrzega sobie prawo do wszelkich części dowolnego zdarzenia zapisanego sfilmowanego i/lub sfotografowanego do takiego wykorzystania, bez opłat.

---

1 Status FAI, Rozdział 1, par. 1.6

2 Kodeks Sportowy FAI, Sekcja ogólna, Rozdział 3, par. 3.1.3.

3 Statut FAI, Rozdział 1, par. 1.8.1

4 Statut FAI, Rozdział 5, par. 2.1.1; 2.4.2; 2.5.2; 2.7.2

5 Regulamin FAI, Rozdział 1, par. 1.2.1

6 Statut FAI, Rozdział 5, par. 2.4.2.2.5,

7 Regulamin FAI, Rozdział 1, par. 1.2.3

8 Statut FAI, Rozdział 5, par. 5.1.1; 5.5; 5.6

9 Kodeks Sportowy FAI, Sekcja ogólna, Rozdział 3, par. 3.1.7

10 Kodeks Sportowy FAI, Sekcja Ogólna, Rozdział 1, par. 1.2. i 1.4

11 Statut FAI, Rozdział 5, par. 5.6.3

12 Regulamin FAI, Rozdział 1, par. 1.2.2

Strona celowo pozostawiona pusta

TOM F5

SEKCJA 4C – MODEL SAMOLOTU – F5 – O NAPĘDZIE ELEKTRYCZNYM

Część Piąta – Przepisy techniczne dla Zawodów Zdalnie Sterowanych

5.5 Model Samolotu z Napędem Elektrycznym

5.5.1 Zasady Ogólne

5.5.2 Zasady Zawodów

5.5.3 Klasa F5A - Akrobacja

5.5.4 Klasa F5B - Motoszybowce

5.5.6 Klasa F5D - Pylony

Aneks 5A Klasa F5A Szkice Manewrów

Klasy tymczasowe

5.5.7 Klasa F5E – Modele solarne

5.5.8 Klasa F5F – Motoszybowce na 4 ogniwa (dla juniorów i seniorów)

5.5.9 Klasa F5G – Duże Szybowce

5.5.10 Klasa F5H – Otwarte Elektryczne Motoszybowce

5.5.11 Klasa F5J – Elektro szybowce Termiczne

5.5.12 Klasa F5K – Halowe Modele Wyścigowe z Napędem Elektrycznym

Aneks 5E Zasady dla Zawodów Pucharu Świata

TOM F5

Część Piąta – Przepisy techniczne dla Zawodów Zdalnie Sterowanych

5.5. KATEGORIA F5 – MODEL SAMOLOTU Z NAPĘDEM ELEKTRYCZNYM

5.5.1 ZASADY OGÓLNE

5.5.1.1 Definicja Modelu Samolotu z Napędem Elektrycznym.

Model samolotu w którym wznoszenie jest generowane przez siły aerodynamiczne działające na powierzchnie pozostające nieruchome w czasie lotu, za wyjątkiem powierzchni sterowych i który wykonuje manewry kontrolowane przez pilota na ziemi, za pomocą sterowania radiowego lub przez powierzchnie wirujące w przypadku śmigłowców. Zasilanie silnika elektrycznego nie może mieć żadnego stałego połączenia z ziemią lub innym modelem w powietrzu. Ładowanie pakietu zasilającego w czasie lotu przez ogniwa słonecznie jest dozwolone.

5.5.1.2 Wykonawca Modelu Samolotu

Przepis B.3.1. Sekcji 4b (wykonawca modelu samolotu) nie ma zastosowania dla kategorii F5.

5.5.1.3 Ogólna Charakterystyka Modelu Samolotu RC z Napędem Elektrycznym F5

(Dla śmigłowców zobacz par. 5.5.5.3)

Maksymalna powierzchnia całkowita	150 dm^2
Maksymalna masa	5 kg
Obciążenie	12 do 75 g/dm^2 (dla Pylonów patrz par. 5.5.6.2)

a) Źródło zasilania powinno składać się z wszelkiego rodzaju akumulatorów (lub ogniw wtórnych), maksymalne napięcie bez obciążenia nie może przekraczać 42 Volt. W przypadku, gdy napięcie jest mierzone, powinno to być wykonane w chwili trwania czasu przygotowawczego dla startującego pilota. Po wykonaniu pomiaru, pilotowi pozostawia się 5 minut czasu przygotowawczego jak w par. 5.5.2.4.

b) Charakterystyka akumulatorów dla kategorii F5B, F5D oraz F5F jest zapisana w specjalnych zasadach dla tej kategorii.

c) Mechaniczna lub chemiczna modyfikacja poszczególnych ogniw, np. w celu zmniejszenia ich masy, nie jest dozwolona poza tym, że tuleje izolacyjne poszczególnych ogniw mogą być zmieniane.

d) Jakiekolwiek przesyłanie informacji z modelu do pilota jest zakazane za wyjątkiem siły sygnału i napięcia zasilania odbiornika.

5.5.1.4 Ogranicznik Energii

Ogranicznik energii/loger jest umieszczony w obwodzie elektrycznym pomiędzy akumulatorem i silnikiem. W przypadku ogranicznika, przerwa musi być ciągła lub przez zdefiniowany okres czasu. Zamiast ogranicznika energii, organizator zawodów może dostarczyć “radiowy loger telemetrii w czasie rzeczywistym”, który przesyła dane logowania na ziemię. Dane energii oraz dane prawy silnika powinny być dostępne dla pilotów.

5.5.1.5 Procedura Sprawdzania Ograniczników

a) Ogólna procedura sprawdzania ograniczników występuje w B.17. w Sekcji 4B, Ogólnych Zasad dla Zawodów Międzynarodowych.
b) Sprawdzenie przeprowadza się natychmiast po wylądowaniu. Wszystkie ograniczniki/logery powinny być sprawdzane przy użyciu tej samej metody. Urządzenie sprawdzające ograniczenie może być zewnętrznym urządzeniem lub urządzeniem używanym w modelu.
c) Organizator sprawdzi, czy ogranicznik jest właściwie podłączony do RX, akumulatora LiPol i regulatora. Nie może być żadnego rodzaju "zwory" obecnej w przewodzie RX lub w czujniku prądowym.
d) Ogranicznik w każdym modelu powinien być wyposażony w przewody oraz konektory 6 mm tak, że może być łatwo sprawdzony szeregowo z układem kontrolnym. W przypadku, kiedy ogranicznik posiada inny typ konektorów, zawodnik musi dostarczyć adaptery pasujące do konektorów 6 mm używanych przez organizatora.

e) Należy zapewnić konektory JR/Futaba na ograniczniku lub adaptery tak, że połączenia wyjściowe odbiornika i wejściowe regulatora mogą być dokonane na jednostce testowej.

f) Powinno być użyte zmienne obciążenie, symulując, w miarę możliwości, typowy lot.

g) Organizator powinien użyć SM UniLog lub podobne urządzenia jako liczniki energii w każdej kategorii.

h) Tolerancja 2% w pomiarach ogranicznika jest dozwolona.

i) Zawodnik może sprawdzić swój ogranicznik przed i w trakcie zawodów, ale musi dostarczyć w pełni naładowany akumulator LiPol jako źródło zasilania.

5.5.1.6 Ilość Modeli Samolotów

W zawodach zawodnik może użyć dwa modele, trzy w pylonach. Zawodnik może wymieniać części modelu w czasie zawodów, pod warunkiem, że powstający model samolotu jest zgodny z zasadami i, że części zostały sprawdzone przed rozpoczęciem zawodów.

5.5.1.7 Zawodnik i pomocnik

Każdy zawodnik musi obsługiwać swój sprzęt radiowy osobiście. Każdy zawodnik może mieć dwóch zawodników oraz kierownika ekipy.

5.5.2 ZASADY ZAWODÓW

5.5.2.1 Definicja oficjalnego lotu

W trakcie dwu (2) minutowego czasu startowego, zawodnik może wykonać nieograniczoną ilość prób, wyrzutów z ręki lub startów z ziemi (za wyjątkiem F5B, par. 5.5.4.4 d). Próba zaczyna się kiedy model jest wypuszczony przez zawodnika lub pomocnika(ów). Po pierwszej próbie, nie jest dozwolona zmiana modelu. Sędzia chronometrażysta uruchomi urządzenie pomiarowe przy każdej próbie. Po upływie dwóch minut, dalsze starty nie są dozwolone i lot zostaje uznany za oficjalny, bez względu na to , czy model wystartował, czy nie. Pilot może powtórzyć dwu minutowy czas startowy tylko w przypadku:

a) Zawodnik nie mógł wykonać lotu z powodu zewnętrznych zakłóceń zweryfikowanych przez organizatora.

b) Brak punktacji powstał z przyczyn niezależnych od zawodnika. W takim przypadku lot może być powtórzony w dowolnej chwili ustalonej przez Dyrektora Zawodów.

5.5.2.2 Anulowanie Lotu oraz Dyskwalifikacja

Lot zostaje anulowany:

b) Jeśli zawodnik używa modelu nie spełniającego przepisy FAI. W przypadku umyślnego lub rażącego naruszenia przepisów, w wyroku Dyrektora Zawodów, zawodnik może zostać zdyskwalifikowany.

c) Jeśli model zgubi jakąkolwiek część w czasie lotu. Utrata części w czasie lądowania (np. kontakt z ziemią lub inną przeszkodą), w czasie lotu z powodu kolizji z innym modelem nie jest brane pod uwagę;

d) Jeśli model był rzeczywiście używany przez innego zawodnika w tych samych zawodach;

e) Jeśli pilot korzysta z więcej niż dwóch pomocników;

e) Jeśli jakakolwiek część modelu nie zatrzymała się i nie pozostała z resztą w odległości do 100m od koła lądowania. Dla motoszybowców, ta reguła ma zastosowanie wyłącznie po rozpoczęciu zadania termicznego i lądowania.

f) Jeśli, dla motoszybowców, nie rozpoczęło się zadanie termiczne i lądowania i również lądowanie nie nastąpiło na wyznaczonej stronie lotów linii bezpieczeństwa i do 100 m od przecięcia tej linii z bazą A lub B.

g) Jeśli w przeciwieństwie do deklaracji zawodnika przewozi więcej niż dozwoloną liczbę ogniw zasilających silnik lub napięcie przekracza 42V.

h) Zawodnik jest zdyskwalifikowany, jeśli model jest kontrolowany przez inną osobę niż zawodnik.

i) Jeśli model dotknie albo zawodnika albo jego pomocnika w czasie lądowania, nie dodaje się punktów za lądowanie.

j) W przypadku naruszenia zasad ograniczenia energii, wynik danej rundy jest odrzucany.

5.5.2.3 Organizacja Zawodów

Dla kontroli nadajników i częstotliwości patrz Sekcja 4b, Par. B.8.

Osoba odpowiedzialna wydaje nadajnik zawodnikowi tylko na początku czasu przygotowawczego, Zgodnie z 5.5.2.4.

5.5.2.4 Organizacja Startów

Zawodnicy powinni być powiązani w grupy w zależności od używanych częstotliwości, by umożliwić tak wiele lotów jednocześnie, jak to tylko praktyczne. Powiązanie jest zorganizowane w taki sposób, aby jak to tylko możliwe, nie ma pilotów tej samej narodowości lub drużyny w jednej grupie. Kolejność lotów różnych grup jest również ustalona w zależności od używanych częstotliwości. Zawodnicy mają prawo do pięciu minut przygotowania, zanim zostaną wezwani na start.

5.5.2.5 Sprawdzanie Ograniczników Energii

Organizator zawodów musi zapewnić zasilanie urządzeń do sprawdzania ograniczników energii.
Zawodnik musi mieć możliwość sprawdzić swoje ograniczniki przed i w czasie zawodów.

5.5.2.6 Sędziowanie

Organizator musi wyznaczyć panel co najmniej trzech sędziów różnych narodowości, wybranych z oficjalnej listy sędziów CIAM.

Uwaga: Powyższe Ogólne Zasady i and Zasady Zawodów dotyczą klas F5: Akrobacja (5.5.3.), Motoszybowce (5.5.4.), Pylony (5.5.6.).

5.5.4. Klasa F5B – Modele szybowców z napędem elektrycznym

5.5.4.1. Definicje

a) Definicja: Kategoria jest wielozadaniową konkurencją dla modeli szybowców z napędem elektrycznym, składającą się z dwóch zadań:

1) Odległość

2) Długotrwałość lotu i celność lądowania

Oba zadania należy wykonać nieprzerwanie w czasie jednego lotu. Należy wykonać co najmniej dwie i maksymalnie 8 kolejek lotów. Jeśli odbędą się więcej niż trzy kolejki lotów, wtedy skreśla się najgorszy wynik każdego zawodnika.

b) Specyfikacja modelu.

Minimalna masa bez akumulatora:	1000g
Minimalna powierzchnia nośna:	26.66dm^2
Typ akumulatorów:	Lithium Polymer (LiPol)
Maksymalna ilość ogniw połączonych szeregowo:	10
Minimalna masa pakietu akumulatorów:	450g
Ograniczenie energii przez elektroniczny ogranicznik/loger	maks. 1750Wmin

Limiter jest sprawdzany przez organizatora w czasie zawodów

c) Jeśli wykorzystuje się loger dane muszą być pobierane w trakcie lub natychmiast po zakończeniu lotu.

d) Z logerem, 1 (jeden) punkt jest odejmowany za każde 3 (trzy) watt-min zużyte ponad limit.

e) Kolejność startów w Mistrzostwach Świata i Mistrzostwach kontynentów: Kolejność startów do pierwszej kolejki ustalana jest w drodze losowania. Dla następnych kolejek lotów kolejność startów stanowi odwróconą listę rankingową. Częstotliwości nie mogą się pokrywać oraz członkowie drużyn nie startują po sobie.

f) Kolejność startów dla pozostałych zawodów:

Przed rozpoczęciem pierwszej kolejki dyrektor zawodów poinformuje pilotów który tryb kolejności startów zostanie ustalony.

Tryb A:

Kolejność startów do pierwszej kolejki ustalana jest w drodze losowania.

Ilość zawodników jest podzielona przez ilość kolejek, dając wynik „X”

Dla każdej następnej kolejki, pierwsza ilość „x” pilotów w kolejności startów przesuwana jest na koniec kolejki.

Przykład:

Zgłoszonych jest 24 zawodników i planowane są 4 rundy, dając wynik 6.

Kolejność startów dla rund będzie następująca:

Runda 1:	Kolejność startów 1-24
Runda 2:	Kolejność startów – pierwszych sześciu pilotów przechodzi na koniec kolejki co daje kolejność 7-24 oraz 1-6.
Runda 3:	Kolejność startów – pierwszych sześciu pilotów przechodzi na koniec kolejki co daje kolejność 13-24 oraz 1-12.
Runda 4:	Kolejność startów – pierwszych sześciu pilotów przechodzi na koniec kolejki co daje kolejność 19-24 oraz 1-18.

Tryb B:
Kolejność startów do pierwszej kolejki ustalana w drodze losowania.
Taka kolejność będzie obowiązywać we wszystkich kolejnych kolejkach, za wyjątkiem ostatniej.
Dla ostatniej kolejki kolejność startu będzie odwzorowywać odwróconą listę wyników.

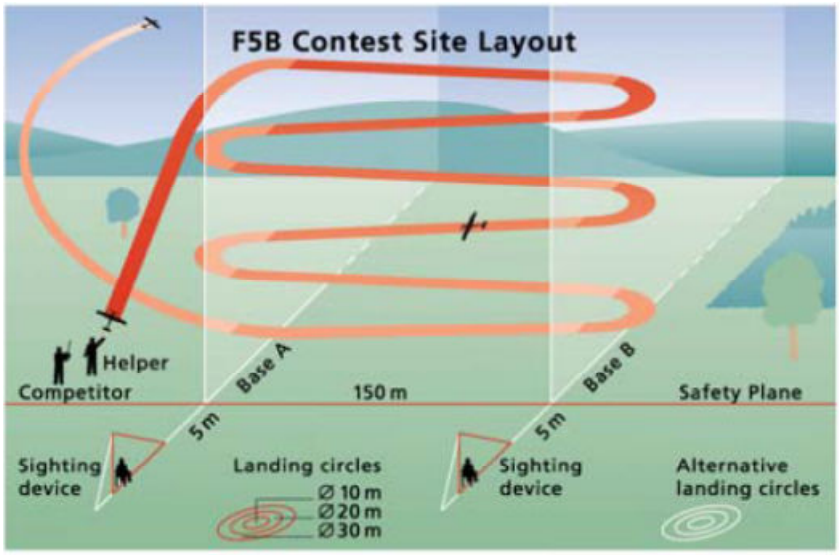
5.5.4.2 Układ Pola i Organizacja

a) Dwie wyimaginowane płaszczyzny pionowe w odległości 150 m od siebie określają linię skrętu i nazwane są Baza A i Baza B. Płaszczyzna bezpieczeństwa jest ustalona prostopadle do tych płaszczyzn. Płaszczyzna bezpieczeństwa jest nieskończona. Urządzenia obserwacyjne używane do wykrycia przekroczenia Bazy A i B są umieszczone w odległości 5 m od płaszczyzny bezpieczeństwa poza torem lotów.

b) Dla lądowania, organizator musi zapewnić trzy współśrodkowe okręgi o średnicy 30, 20 i 10 m lub taśmę lub linię z oznaczeniami z tymi samymi odległościami, umieszczoną w miejscu na polu lotów, gdzie nie ma niebezpieczeństwa wystąpienia z jednocześnie latającym modelem na odległość.

5.5.4.2 Układ przestrzeni zawodniczej F5B

Baza B może być po lewej albo po prawej stronie Bazy A.



5.5.4.3 Punktacja

a) Dla każdego lotu całkowity wynik jest opracowany przez dodanie częściowych wyników A i B dla każdego zawodnika;

b) Indywidualny wynik każdej kolejki porównywany jest z najlepszym wynikiem zawodnika w tej rundzie.

P kolejki = 1000 x Indywidualny wynik / wynik najlepszego zawodnika

Przeliczone punkty powinny zostać zaokrąglone do pierwszej liczby po przecinku.

c) W celu wyłonienia zwycięzcy, kiedy jest remis, najlepszy skreślony wynik powinien być brany pod uwagę.

5.5.4.4 Wyrzucenie

a) Przed startem zawodnik musi pokazać sędziemu w jaki sposób włącza silnik na nadajniku;

b) Start nastąpi za linią bezpieczeństwa do 10 m od bazy A.

c) Model jest wypuszczony do lotu bezpośrednio z rąk zawodnika lub pomocnika, bez pomocy innych. Model nie powinien być wyrzucony z wysokości większej niż normalny zasięg osoby nad ziemią.

d) Po wyrzuceniu modelu i uruchomieniu urządzenia pomiarowego, dalsze starty nie są dozwolone. Lot zostaje uznany za oficjalny, bez względu na to, czy model wystartował czy nie.

5.5.4.5 Zadanie na odległość

a) To zadanie zaczyna się po wyrzuceniu modelu z ręki i kończy po 200 sekundach. Moment wyrzucenia powinien zostać uchwycony przez sędziego.

To zadanie musi być wykonane w co najmniej dwóch wznoszeniach na silniku aczkolwiek nie można wykonać więcej niż dziesięć wznoszeń na silniku. Nie zostaną przyznane punkty za przeloty wykonane po jedenastym lub więcej wznoszeniu na silniku.

Zawodnik musi zdecydować ile czasu będzie przeznaczać na każde wznoszenie, a ile na szybowanie.

b) Kiedy, po wyłączeniu silnika model po raz pierwszy przekroczy Bazę A w kierunku Bazy B, zaczyna się zliczanie przelotów. Model musi zakończyć tyle przelotów, ile to możliwe od punktu rozpoczęcia Bazy A do Bazy B i z powrotem;

c) Ponowne uruchomienie silnika zatrzymuje zliczanie przelotów, tak samo jak upłynięcie 200 sekund.

d) Sędzia informuje zawodnika, kiedy jego model przekracza Bazę A i Bazę B. Brak sygnału oznacza, że model nie przekroczył we właściwy sposób bazy. Urządzenia używane do sprawdzenia przekroczenia płaszczyzn pionowych musza zapewnić równoległość tych płaszczyzn.

W czasie trwania tego zadania, przelecenie jakiejkolwiek części modelu w zakazaną stronę strefy bezpieczeństwa daje wynik ZERO punktów za cały lot, odległość i termikę.

Okoliczności poza kontrolą pilota (awaria systemu zliczającego, zakłócenia itd.) nie zezwalają na przekroczenie linii bezpieczeństwa. Powtórzenie startu nie jest możliwe jeśli linia bezpieczeństwa została przekroczona bez zgody Dyrektora Zawodów.

e) Zawodnik, jego pomocnik(cy) oraz kierownik ekipy muszą pozostać przy Bazie A aż do zakończenia zadania - odległość. Nikt, oprócz sędziego Bazy B, nie może przebywać w strefie bazy b i dawać sygnały.

f) Każdy zaliczony przelot będzie punktowany 10 punktami. Kiedy model nie zaliczy co najmniej jednego przelotu po jednym z pierwszych dwóch wznoszeń, 30 punktów zostanie odjętych od wyniku tego zadania; po 200 sekundach tego zadania, co będzie wskazane przez sygnał dźwiękowy, zadanie termiki rozpoczyna się natychmiast.

5.5.4.6 Zadanie Termika i Lądowanie

a) To zadanie musi być zrealizowane w przeciągu 600 sekund od chwili podania sygnału dźwiękowego.

b) Zawodnik musi sam zdecydować jak dużo i jak często będzie włączać silnik.

c) Urządzenie do pomiaru termiki śledzi czas pracy silnika oraz czas lotu. Zadanie termiki kończy się po zatrzymaniu modelu po lądowaniu.

d) Czas trwania lotu podlega kumulacji i dodawany jest jeden punkt za jedną pełną sekundę lotu modelu przy wyłączonym silniku.

e) Jeden punkt będzie odejmowany od wyniku za każdą pełną sekundę przelecianą po upływie 600 sekund.

f) Dodatkowe punkty zostaną uznane za lądowanie; kiedy model wyląduje w kole 30 m, 10 punktów zostanie dodanych do wyniku, 20 punktów kiedy model wyląduje w kole 20 m, a wylądowanie w kole 10 m daje 30 punktów. Odległość jest mierzona od środka okręgu do dzioba modelu.

g) Nie będą dodane punkty za lądowanie, jeśli model wyląduje po czasie 630 sekund po rozpoczęciu tego zadania (jak w par. 5.5.4.6.a)).

h) Latanie przez lub w pobliżu strefy przelotów w takim stopniu, że zakłóca innemu zawodnikowi latanie odległości spowoduje naliczenie kary odjęcia 100 punktów od wyniku zawodnika w tej rundzie. Ta kara może zostać nałożona przez dyrektora zawodów lub wyznaczonego przedstawiciela.

5.5.4.7 Pole lotów

Zawody muszą odbywać się w miejscu o rozsądnym poziomie terenu z rozsądnie niskim prawdopodobieństwem noszeń zboczowych lub falowych.