

Lista zmian

Temat zmiany	Data Publikacji	Opis
Wydanie oryginalne	1/1/2015	Publikacja Zasad Współzawodnictwa
Specyfikacja modeli samolotów	1/1/2015	4.3 zasady elektronicznej stabilizacji
Kontrola samolotu przez Pilota	1/1/2015	10.3 Kontrola samolotu przez Pilota
Kryteria ogólne	1/1/2015	8.2.1 Kryteria ogólne
Zaokrąglenie narożników	1/1/2015	8.2.2a Zaokrąglenie narożników
Promienie narożników	1/1/2015	8.2.2b Promienie narożników
“shall” replacing “should” in several instances	1/1/2017	RCSA17091 Supporting attachment
Clarification of rule 6.2	1/1/2017	6.2 Beginning and ending a figure
Ling length criteria	1/1/2017	Family 7.8.1 – 7.8.8 Horizontal Eights
Use of another airplane	1/1/2017	10.1.3 alternate IMAC legal airplanes
Penalty Change	1/1/2017	10.1.1 Official Flight
Penalty Change	1/1/2017	10.1.1 Official Flight
Penalty Change	1/1/2017	10.2.1 Official Flight Unknown
Penalty Change	1/1/2017	13.1 Prior to entering
Freestyle	1/1/2019	Part 1, Section 17
Procedure to resume scored flight	1/1/2019	Section 10
Procedure to resume scored flight	1/1/2019	Section 8.9.3, Family 9.9
Clarifies Snap Rolls	1/1/2019	Section 13.5
Clarifies Legal Positioning and Turn-Around Figures	1/1/2019	Section 6.3
Clarifies Zeros	1/1/2019	Section 8.7, paragraph 8.7.1
Loops and Eights	1/1/2019	Section 11
Changes to support Electric flight	1/1/2019	Section 11

Spis Treści

SEKCJA I: ZASADY OGÓLNE

1.	<i>Cele</i>	1
2.	<i>Regulacje</i>	1
3.	<i>Zasady ogólne</i>	1
4.	<i>Specyfikacje Modeli Samolotów</i>	2
5.	<i>Limity Głośności w Akrobacji IMAC</i>	2
6.	<i>Dowód odwzorowania samolotu</i>	3
7.	<i>Materiały i wykonanie</i>	4
8.	<i>Klasy współzawodnictwa</i>	4
9.	<i>Klasyfikacja—Zawodnik, Sezon, Postęp</i>	5
10.	<i>Loty Oficjalne</i>	6
11.	<i>Liczba Lotów</i>	8
12.	<i>Przestrzeń Akrobacyjna</i>	8
13.	<i>Limity Czasowe</i>	8
14.	<i>System punktacji</i>	10
15.	<i>Zasady obliczania wyników</i>	10
16.	<i>Loty programowe</i>	11
17.	<i>Czterominutowy (4) Program Freestyle</i>	13

SEKCJA II: OFICJALNE WYKONYWANIE I SĘDIZOWANIE AKROBACJI IMAC

1.	<i>Wstęp</i>	14
2.	<i>FAI ARESTI System (Kompilacja)</i>	16
3.	<i>Zasady</i>	17
4.	<i>Przestrzeń Akrobacyjna</i>	17
5.	<i>Tor Lotu, Wysokość Lotu oraz Poprawki na Wiatr</i>	19
6.	<i>Ocenianie Figur</i>	22
7.	<i>FAI "ARESTI Katalog Figur Akrobacyjnych(Kompilacja)"</i>	31
8.	<i>Sekcja III: Słowniczek I Definicje</i>	60

SEKCJA I: ZASADY OGÓLNE

1. CELE

Zainspirowani akrobacją lotniczą pragniemy wykonywać akrobacje modelami samolotów akrobacyjnych w realistyczny sposób, który stanowi wyzwanie dla zawodników, a jednocześnie jest interesujące dla widzów.

2. REGULACJE

Wszystkie zasady AMA (Academy Of Model Aeronautic) oraz FCC (Federal Communications Commission) określające pilotów RC (Remote Control), modele samolotów oraz wyposażenie RC muszą być stosowane podczas zawodów.

Dodane przez tłumacza

W Europie należy stosować się do przepisów EASA (European Aviation Safety Agency). Natomiast w Polsce do regulacji wydanych przez ULC (Urząd Lotnictwa Cywilnego) oraz do prawa krajowego.

2.1.

Bezpieczeństwo widzów, obsługi zawodów oraz zawodników jest rzeczą najważniejszą podczas rozgrywania zawodów. Jakiegokolwiek niesportowe zachowanie lub niebezpieczne manewry wykonywane nad kontrolowaną strefą kibiców będzie karane automatyczną dyskwalifikacją lotu oraz nakazem natychmiastowego lądowania. Kolejne wykroczenia będą skutkowały wykluczeniem pilota z zawodów.

3. ZASADY OGÓLNE

3.1.

Do zawodów dopuszczone są jedno- i dwupłatowe modele samolotów akrobacyjnych będące replikami samolotów biorących udział w zawodach International Aerobatic Club (IAC) lub samolotów zdolnych do wykonywania akrobacji w przestrzeni powietrznej określonej jako „BOX”.

3.2.

Wszystkie klasy poza „Basic” wymagają by uczestnicy zawodów spełniali wymagania zawarte pkt. 3.1. Klasa „Basic” jest otwarta dla wszystkich modeli samolotów jedno oraz dwupłatowych. Zasady nie określają minimalnych rozmiarów modeli dla wszystkich klas. Dyrektor zawodów może ustanowić wyjątek dla modelu samolotu zbudowanego do współzawodnictwa w IAC, który do tej pory nie uczestniczył w zawodach akrobatycznych IAC. Dostarczenie dowodu na taki stan rzeczy leży w gestii zawodnika.

3.3.

Znane „wiązanki” akrobatyczne będą opracowywane corocznie przez Komisję Programową IMAC w oparciu o oficjalny FAI „Katalog Figur Akrobatycznych ARESTI”. Rada nadzorcza IMAC musi aprobować wszystkie znane programy do użytku podczas zawodów IMAC.

3.4.

Wiązanki nieznane będą opracowywane na podstawie oficjalnego katalogu figur dla wiązańek nieznanych dla każdej z klas. Oficjalny katalog figur do tworzenia wiązańek nieznanych jest dostępny na stronie internetowej ARESTI.

3.5.

Stopień trudności współczynników „K” dla wiązańek znanych i nieznanych będzie pochodną od obowiązującego Katalogu FAI “ARESTI”.

4. Model Aircraft Specifications

4.1.

Dozwolone jest używanie tylko jednego (1) śmigła w modelu. Dozwolone są silniki tłokowe o wewnętrznym spalaniu oraz silniki elektryczne. Jeśli samolot wykorzystuje silnik tłokowy o spalaniu wewnętrznym to dozwolony jest jeden (1) silnik w samolocie. Jeśli samolot jest napędzany silnikiem elektrycznym to dozwolone jest zastosowanie więcej niż jednego (1+) silnika.

4.2.

Modele samolotów muszą spełniać wymagania Zasad Bezpieczeństwa AMA oraz wewnętrzne przepisy bezpieczeństwa dla zdalnie sterowanych modeli samolotów kraju, w którym rozgrywane są zawody.

4.3.

Zabronione jest wykorzystywanie urządzeń pokładowych, które wspomagają lub wyręczają pilota w kontrolowaniu samolotu. Urządzeniami takimi są stabilizatory loty “Gyro”, automatyczny pilot, elektroniczna stabilizacja lotu oraz urządzenia chronometrażowe. Żadne dodatkowe urządzenia wspomagające poza podstawowymi funkcjami nadajnika nie są dozwolone.

Pilot, któremu udowodnione zostanie użycie niedozwolonych urządzeń zostanie zdyskwalifikowany z zawodów.

4.4.

Zasada Budowniczy-Modelu (BOM) nie ma zastosowania. j.ang. The Builder-of-the-Model.

5. Limity głośności w Akrobacji IMAC

5.1. Kryteria oceniania podczas wykonywania wiązańki znanej i nieznanej.

Sędziowie oceniają każdą wiązańkę z osobna pod kątem ogólnego poziomu dźwięku. Na końcu karty oceny każdego lot konkursowego, wiązańki znanej oraz nieznanej, po ocenie wszystkich manewrów znajduje się pozycja traktowana jako „figura”. Nazwa tej „figury” to Ocena Dźwięku. Ocena dźwięku będzie posiadać również swój współczynnik „K” zależny od klasy rywalizacji.

Współczynnik “K” dla Oceny Dźwięku w poszczególnych klasach rywalizacji:

- | | |
|----------------|------|
| • Unlimited | 15 K |
| • Advanced | 12 K |
| • Intermediate | 9 K |
| • Sportsman | 6 K |
| • Basic | 3 K |

Ocena dźwięku będzie prowadzona w skali od 10 pkt do 0 pkt. Przyznane 10 pkt oznacza bardzo cicho natomiast 0 pkt bardzo głośno. Wykorzystywany jest cały zakres ocen. Przyznana ocena zostanie zwielokrotniona przez współczynnik „K” dla danej klasy rywalizacji i dodana do końcowego wyniku lotu. Każdy sędzia ocenia dźwięk indywidualnie i niezależnie, dlatego nie ma potrzeby konsultacji pomiędzy sędziami.

Jeśli pilot otrzyma ocenę za dźwięk na poziomie trzy (3) lub niżej od dwóch (2) lub więcej sędziów w tym samym locie to zostanie poinformowany przez Dyrektora Zawodów o tym fakcie. Pilot ten zostanie również poproszony o dokonanie modyfikacji w samolocie w celu obniżenia poziomu hałasu jeszcze przed kolejnym lotem konkursowym. Jeśli w kolejnym locie pilot znów otrzyma trzy (3) lub mniej punktów od dwóch (2) lub więcej sędziów będzie to skutkowało dyskwalifikacją z zawodów.

6. Dowód odwzorowania samolotu

6.1.

Aby dowieść, że model przypomina samolot wymagany jest dowód odwzorowania samolotu w skali.

6.2.

Dowód odwzorowania samolotu jest obowiązkiem zawodnika.

6.3.

Ogólny kształt modelu powinien być przybliżony do kształtu odwzorowywanego samolotu. Dokładne odwzorowanie nie jest wymagane. Model powinien być oceniany na podobieństwo do samolotu z około 10-ciu stóp (tj. około 3 metrów).

6.4.

Jeśli zawodnik nie dostarczy dowodu odwzorowania, a Dyrektor Zawodów (CD – Contest Director) może stwierdzić podobieństwo pełnowymiarowego samolotu, wtedy zawodnik zostanie dopuszczone do współzawodnictwa.

6.5.

Skalę określa się na podstawie rozpiętości skrzydeł. Zmiana rozpiętości skrzydeł zmienia się w ogólną Skalę. Szerokość kadłuba, wysokość i plan samolotu lub jakiegokolwiek inne odmiany nie mogą przekraczać 10% skali, z wyjątkiem wielkości / kształtu powierzchni sterowych w ramach zasady konturu skali.

6.6.

Realistyczny trójwymiarowy pilot i widoczna tablica przyrządów muszą być odpowiednio zainstalowane we wszystkich Samolotach Akrobacyjnych w skali. (Za brak pilota oraz panelu instrumentów pokładowych zostanie nałożona kara jednego procenta [1%] z końcowego wyniku lotu.)

7. Materiały i wykonanie

Jakość wykonania musi być zadowalająca. Dyrektorzy zawodów są uprawnieni do odmowy zezwolenia na lot lub do zdyskwalifikowania jakiegokolwiek samolotu, który ich zdaniem nie spełnia racjonalnie bezpiecznych standardów w zakresie materiałów, wykonania lub instalacji radiowej.

8. Klasy współzawodnictwa

8.1.

Zawody zostaną podzielone na pięć (5) klas, w kolejności rosnących trudności. Klasy są następujące: Basic (411), Sportsman (412), Intermediate (415), Advanced (413), and Unlimited (414).

8.2.

W trakcie zawodów może być również rozgrywany opcjonalny czterominutowy (4) Freestyle. Pilot musi wziąć udział w jednej z powyższych klas, aby móc wziąć udział w konkursie Freestyle.

8.3.

Dyrektorzy zawodów i / lub sponsorzy dedykowanego spotkania określą, które klasy i wydarzenia zostaną zorganizowane. Informacje takie muszą towarzyszyć wszystkim powiadomieniom dotyczącym zawodów, w tym wszelkim planowanym odstępstwom od standardowych zasad, co najmniej 30 dni przed datą zawodów.

9. Klasyfikacja—Zawodnik, Sezon, Postęp

9.1.

Zawodnik może wziąć udział w dowolnej klasie zawodów według własnego wyboru. Po zakończeniu zawodów w klasie zawodnik nie może brać udziału w niższej klasie bez pisemnej zgody dyrektora regionalnego.

9.2.

W USA nowy sezon konkursowy rozpoczyna się 1 stycznia każdego roku. W tym czasie nowe znane sekwencje dla wszystkich klas zostaną zatwierdzone przez zarząd IMAC i udostępnione członkom IMAC na stronie internetowej IMAC.

9.3.

Zawodnik w klasach od podstawowej do zaawansowanej będzie musiał przejść do następnej wyższej klasy na początku następnego roku kalendarzowego, jeśli uczestnik wygra pięć (5) lub więcej konkursów w bieżącym roku, pod warunkiem, że w każdym zwycięskim konkursie zawodnik leciał przeciwko co najmniej czterech (4) innym zawodnikom, którzy wykonali loty oficjalne. Jeśli którykolwiek ze zwycięskich konkursów uczestnika miał mniej niż czterech (4) innych zawodników, którzy wykonali loty oficjalne, konkurs ten nie będzie liczony w sumie zwycięskich konkursów wykorzystanych do wymuszenia awansu w klasie.

10. Loty oficjalne

10.1 Lot oficjalny w programie znanym.

10.1.1

Lot oficjalny (okrągły) dla nieznanego programu jest definiowany jako jedna (1) sekwencja. Zawodnicy powinni wykonać jedną próbę ukończenia sekwencji. Próba rozpoczyna się, gdy pilot lub osoba dzwoniąca złoży deklarację głosową, taką jak „W skrzynce”, „Wchodzenie” lub podobną

instrukcję wskazującą, kiedy pilot rozpoczyna sekwencję. Sygnał głosowy jest wymagany do rozpoczęcia próby. Jeśli deklaracja głosowa nie zostanie wydana, pilot wyzeruje sekwencję, dla której wykonano lot, dla której nie został utworzony sygnał wokalny.

Gdy próba zostanie podjęta za pomocą deklaracji głosowej, ocenianie rozpocznie się, gdy tylko samolot odejdzie od poziomej linii wejściowej na poziomie skrzydeł i rozpocznie pierwszy manewr sekwencji. Pozioma linia wejścia do pierwszego manewru sekwencji nie jest oceniana.

10.1.2

Jeżeli sędziowie stwierdzą, że znana sekwencja w toku została przerwana z powodu okoliczności niezależnych od zawodnika, zawodnik może wznowić sekwencję z manewrem w toku w chwili przerwania. Ten manewr zostanie zaliczony. Zauważ, że kolizja w powietrzu jest uważana za „poza kontrolą zawodnika”. Jeśli dojdzie do lotu w powietrzu, każdy pilot, jeśli nadal lata, musi wylądować i przejść kontrolę bezpieczeństwa przez CD przed kontynuowaniem lotu tym samolotem. Pilot ma również możliwość kontynuowania podróży z inną płaszczyzną. Po powrocie do powietrza każdy zaangażowany pilot zadeklaruje zamiar ukończenia rundy lub nie. Jeśli zawodnik zdecyduje się kontynuować, zostanie umieszczony na ostatnim miejscu w rundzie i będzie podlegał obowiązującym ograniczeniom czasowym na zawodach. W takim przypadku nie zostanie nałożona kara za zmianę położenia do końca obrotu rundy. Gdy zawodnik ponownie znajdzie się w powietrzu, wznowi rundę z figurką przed tą, w której nastąpiła przerwa. Ta liczba nie zostanie osądzona. Sędziowanie zostanie wznowione po zakończeniu wspomnianego wcześniejszego rysunku. Jeśli zawodnik zdecyduje się nie kontynuować rundy, otrzyma zera dla wszystkich manewrów, które nie zostały jeszcze zdobyte w czasie lotu w powietrzu.

10.1.3

Jeśli nie można ukończyć znanej sekwencji w toku z powodu problemów mechanicznych w samolocie (w tym między innymi awarii silnika, awarii radia itp.), Zawodnik otrzyma zera za każdy manewr bez punktacji w tej sekwencji. Jeśli druga sekwencja ma jeszcze zostać użyta, a samolot nie może być przygotowany do bezpiecznego lotu, zawodnik może spróbować drugiej sekwencji z alternatywnym legalnym samolotem IMAC (jak zdefiniowano w sekcjach 4, 6 i 7 powyżej). W takich przypadkach zawodnik zostanie umieszczony na ostatniej pozycji w rundzie i będzie podlegał obowiązującym ograniczeniom czasowym na zawodach. Gdy zawodnik ponownie znajdzie się w powietrzu, polecą drugą sekwencją. W takim przypadku nie zostanie nałożona kara za zmianę położenia do końca obrotu rundy.

10.1.4.

Oficjalny lot (runda) to dwie (2) sekwencje i oczekuje się, że zawodnik będzie mógł latać w obu sekwencjach bez tankowania między sekwencjami. Jeśli nie można ukończyć drugiej sekwencji, zawodnicy otrzymają zero (0) za każdy manewr bez punktacji w tej sekwencji. Jedynym wyjątkiem jest to, czy obowiązuje przepis 10.1.2.

10.2: Oficjalny lot programu nieznanego.

10.2.1.

Lot oficjalny (okrągły) dla nieznanego programu jest definiowany jako jedna (1) sekwencja. Zawodnicy powinni wykonać jedną próbę ukończenia sekwencji. Próba rozpoczyna się, gdy pilot lub osoba dzwoniąca złoży deklarację głosową, taką jak „W skrzynce”, „Wchodzenie” lub podobną instrukcję wskazującą, kiedy pilot rozpoczyna sekwencję. Sygnał głosowy jest wymagany do rozpoczęcia próby. Jeśli deklaracja głosowa nie zostanie wydana, pilot wyzeruje sekwencję, dla której wykonano lot, dla której nie został utworzony sygnał wokalny.

Gdy próba zostanie podjęta za pomocą deklaracji głosowej, ocenianie rozpocznie się, gdy tylko samolot odejdzie od poziomej linii wejściowej na poziomie skrzydeł i rozpocznie pierwszy manewr sekwencji. Pozioma linia wejścia do pierwszego manewru sekwencji nie jest oceniana.

10.2.2.

Jeśli sędziowie ustalą, że trwająca nieznana sekwencja została przerwana z powodu okoliczności niezależnych od zawodnika, zawodnik może wznowić sekwencję z cyfrą przed przerwą. Ta liczba nie zostanie osądzona. Sędziowanie zostanie wznowione po zakończeniu wspomnianego wcześniejszego rysunku. Zauważ, że kolizja w powietrzu jest uważana za „poza kontrolą zawodnika”. Jeśli nastąpi lot w powietrzu, każdy pilot, jeśli nadal lata, musi wylądować i przejść kontrolę bezpieczeństwa przez CD przed kontynuowaniem. Pilot ma możliwość kontynuowania podróży innym samolotem.

Po powrocie do powietrza każdy zaangażowany pilot zadeklaruje zamiar ukończenia rundy lub nie. Jeśli zawodnik zdecyduje się kontynuować, zostanie umieszczony na ostatnim miejscu w rundzie i będzie podlegał obowiązującym ograniczeniom czasowym na zawodach. W takim przypadku nie zostanie nałożona kara za zmianę położenia do końca obrotu rundy. Gdy zawodnik ponownie znajdzie się w powietrzu, wznowi rundę z figurką przed tą, w której nastąpiła przerwa. Ta liczba nie zostanie osądzona. Sędziowanie zostanie wznowione po zakończeniu wspomnianego wcześniejszego rysunku. Jeśli zawodnik zdecyduje się nie kontynuować rundy, otrzyma zera

10.2.3

Jeśli nie można ukończyć trwającej nieznanej sekwencji z powodu problemów mechanicznych w samolocie (w tym między innymi awarii silnika, niskiego poziomu paliwa, wadliwego działania radia itp.), Zawodnik otrzyma zera (0) za każdy manewr bez punktacji w tej sekwencji.

10.3: Pilotowanie statku powietrznego.

Gdy pilot ogłosi próbę, dopóki pilot nie ukończy sekwencji (znany, nieznany lub dowolny), tylko pilot może obsługiwać nadajnik, który kontroluje samolot. Jakakolwiek pomoc jakiegokolwiek rodzaju zapewniana przez inną osobę w celu obsługi nadajnika (np. Zmiana przełączników, trybów programowania itp.) Spowoduje, że pilot otrzyma zero dla sekwencji lub Freestyle w toku, gdy udzielono pomocy. Ta reguła obowiązuje tylko od momentu wprowadzenia sekwencji do jej ukończenia. Ta zasada nie ma zastosowania do startu, lądowania lub lotu między sekwencjami.

11. Liczba lotów.

Nie ma ograniczenia liczby lotów (inne niż narzucone przez dostępny czas).

12. Akrobacyjna przestrzeń powietrzna.

Patrz sekcja II ust. 4.

13. Limity Czasowe.

13.1

Zawodnik ma dwie (2) minuty na uruchomienie silnika i wzniesienie się w powietrze. Jeśli po dwóch (2) minutach zawodnik nie będzie mógł uruchomić silnika, zostanie przesunięty na koniec listy startowej danej rundy. Jeżeli zawodnik nie wystartuje po raz drugi, otrzyma zero za rundę.

13.2

Zawodnik ma jedną (1) minutę od momentu, gdy koła opuszczają ziemię podczas startu, aby wejść do przestrzeni akrobacyjnej „In The Box”.

13.3

Podczas przebywania w przestrzeni akrobacyjnej nie ma ograniczeń czasowych.

13.4

Zawodnik ma dwie (2) minuty między opuszczeniem przestrzeni akrobacji, a lądowaniem. Chyba że zostanie wstrzymany przez osobę funkcyjną.

13.5

Przed wejściem do przestrzeni akrobacyjnej, między sekwencjami i przed lądowaniem, pilotom wolno wykonywać tylko następujące manewry trzymowania i pozycjonowania:

- Zakręty,
- Pół ósemki kubańskiej z tylko ½ beczki na linii 45° w dół i pół odwróconej ósemki kubańskiej z ½ beczki na linii 45 w górę. Pół beczka jest opcjonalna w zależności od wymaganej pozycji samolotu do wejścia w przestrzeń akrobacyjną,
- Półbeczka do pozycji odwróconej bezpośrednio przed próbą, gdy pierwsza figura wymaga rozpoczęcia z pozycji odwróconej.
- Półbeczka do pozycji normalnej bezpośrednio po zakończeniu wiązanki, gdy ostatnia figura kończy się w pozycji odwróconej.
- Półpętla:
 - 1) Połowa wewnętrznej pętli z tylko 1/2 beczki przy wejściu lub wyjściu. Uwaga: 1/2 beczki jest opcjonalna w zależności od orientacji samolotu wymaganej do rozpoczęcia lub wyjścia z sekwencji akrobacyjnej.
 - 2) Połowa zewnętrznej pętli do pozycji normalnej (kabiną do góry) dla sekwencji kończących się lotem odwróconym.

Uwaga: W przypadku sekwencji, które zaczynają się odwrócone, po odwróceniu pilot podejmuje próbę i musi zainicjować sekwencję. O ile nie zaznaczono inaczej, wszystkie figury zawracające muszą inicjować lot w pozycji normalnej, a po zakończeniu pierwszej wiązanki samoloty muszą zostać obrócone do pozycji lotu normalnego.

Wyjątki od dopuszczalnych wartości obrotu mogą być określane tylko przez CD lub szefa linii w trakcie zarządzania przestrzenią powietrzną. Piloci będą postępować zgodnie z tymi instrukcjami i nie będzie obowiązywać kara.

Manewry nawrotowe nie mogą być wykonywane na małej wysokości lub bezpośrednio przed sędziami. Żadne inne manewry akrobatyczne nie są dozwolone bezpośrednio po oderwaniu samolotu od ziemi.

Niedozwolony manewr wykonany przed rozpoczęciem sekwencji spowoduje wyzerowanie następującej sekwencji. Nielegalny manewr przed lądowaniem spowoduje wyzerowanie poprzedniej sekwencji.

Czterominutowy Freestyle jest zwolniony z tych ograniczeń.

Chodzi tutaj o to, aby zapobiec czemukolwiek, co może być postrzegane jako „ćwiczenie”, a tym samym dać jednemu konkurentowi przewagę nad drugim. Dlatego też snapy, spiny, beczki akcentowane lub inne figury akrobacyjne oparte na Aresti nie mogą być nigdy wykonywane po starcie i przed wejściem do sekwencji, między sekwencjami lub po ukończeniu sekwencji i przed lądowaniem.

14. System punktacji

14.1

Wszystkie klasy muszą mieć zaplanowane manewry punktowane w skali od 10 do 0. Przy ocenie można wykorzystać połowę (0,5) punktów. Punkty są odejmowane za niedoskonałości zgodnie z oficjalnym przewodnikiem Scale Aerobatics Flying and Judging Guide (sekcja II tego dokumentu).

14.2

Wartości współczynnika stopnia trudności (współczynnik K) przypisuje się do poszczególnych manewrów w oparciu o aktualny katalog manewrów FAI, z modyfikacjami wymaganymi przez Międzynarodowy Klub Akrobacyjny Miniatur (IMAC). Przy obliczaniu wyników zawodnika, każdy indywidualny wynik manewru należy pomnożyć przez jego współczynnik K. Wynik z lotu będzie wynikiem zsumowania wyników „K-factored” (wynik manewru pomnożony przez współczynnik K).

15. Zasady obliczania wyników

15.1 Ocenianie sekwencji

a) Punktacja.

W celu ustalenia liczby sekwencji, które zostaną ocenione (harmonogram zrzutu) oraz wagi nieznanych sekwencji w oparciu o kategorię zawodów (2 dni, wielodniowe, regionalne itp.), Należy użyć oficjalnego przewodnika o konkursach akrobacyjnych w skali IMAC. Zapoznaj się z Załącznikiem A do oficjalnego Przewodnika konkursu akrobatyki IMAC w celu uzyskania harmonogramu zrzutów dla znanych i nieznanych lotów sekwencyjnych.

b) Nieznane.

Każda nieznana sekwencja będzie wykonywana tylko raz. Oficjalny przewodnik konkursowy IMAC zostanie wykorzystany do ustalenia, w jaki sposób znane wyniki i nieznane wyniki są łączone na podstawie kategorii zawodów.

c) Wyniki łączone.

Najwyższe połączone wyniki określą zwycięzcę.

d) Normalizacja.

Wszystkie sekwencje zostaną znormalizowane do 1000, jak opisano w Przepisie 15.4.

15.2

W przypadku remisów do wyłonienia zwycięzcy zostanie wykorzystana najlepsza sekwencja zawodnika bez punktacji.

15.3

Ten sam zestaw sędziów ocenia w każdej rundzie. Sędziowie mogą się obracać między rundami.

15.4

Każda sekwencja powinna być znormalizowana do standardowego 1000 punktów. Pilot z najwyższym wynikiem otrzymuje 1000 punktów za sekwencję. Każdy pilot musi następnie podzielić swój wynik przez najwyższy wynik, co daje procent tego najlepszego wyniku, który jest następnie mnożony przez 1000 w celu uzyskania wyniku znormalizowanego. Wyniki zaokrągla się do dwóch (2) miejsc z dokładnością dziesiętną. Na przykład: Zawodnik A wygrywa sekwencję wynikiem 4850 punktów. Zawodnik B jest drugi z wynikiem 4766,5 punktów. Zawodnik A otrzymuje 1000 punktów za sekwencję. Wynik uczestnika B wynosi 982,78 punktów ($4766,5 \text{ podzielone przez } 4850 = 0,982783 * 1000$ dla 982,783, co zaokrągliło do dwóch (2) miejsc z dokładnością dziesiętną dla końcowego wyniku 982,78).

16. Loty programowe

16.1

Zawody powinny obejmować jedną (1) lub więcej rund znanych sekwencji i mogą obejmować jedną (1) lub więcej nieznaną sekwencję. Każda nieznaną sekwencję może być użyta tylko raz w trakcie konkursu konkurs.

16.2

Obowiązkowe znane sekwencje manewrów określa reguła 3.3.

16.3

Opcjonalne nieznaną sekwencje/wiązanki są odrębne dla kategorii Sportsman, Intermediate, Advanced i Unlimited. Każda wiązanka nieznaną może składać się z maksymalnie 15 manewrów.

a) Nieznane sekwencje będą rozdawane uczestnikom w dniu zawodów lub w nocy poprzedzającej, aby umożliwić pilotom latanie mentalne i wizualizację. Jeśli okaże się, że zawodnik ćwiczył nieznaną program z modelem latającym (w powietrzu) lub na skomputeryzowanym symulatorze lotów, zostanie zdyskwalifikowany z całego konkursu.

b) Kolejność lotów dla sekwencji nieznaną powinna być ustalona losowo.

16.4

Zawodnik musi przelecieć cały swój lot zgodnie z ustalonym rozkładem programem dla swojej konkretnej klasy oraz w podanej kolejności. Manewry wykonywane poza sekwencją lub wykonywane niezgodnie z sekwencją zostaną ocenione na „0” zero. Pozostałe manewry, które odbywają się w odpowiednim obszarze i we właściwej kolejności po manewrze ocenionym na „0” zero punktów, zostaną zaliczone.

16.5

Startu i lądowania nie należy uważać za manewry. Sędziowie nie muszą widzieć, jak samolot startuje lub ląduje. Dron może być przewieziony do punktu startu, a w razie potrzeby, przeniesiony z miejsca lądowania.

17. Czterominutowy (4) Program Freestyle

17.1

4-minutowy program Freestyle ma być pokazem, artystycznym występem łączącym choreograficzne manewry akrobatyczne, dopasowujące się do rytmu i tonu muzyki w sposób, który wywołuje emocjonalną reakcję sędziów i widzów. Aby kwalifikować się do uczestnictwa w tym wydarzeniu, zawodnik musi również wziąć udział w jednej z pięciu kategorii precyzyjnych sekwencji IMAC latających na tym samym wydarzeniu. Powinien on mieć oddzielne nagrody, jeśli są oferowane. Jest klasyfikowany według następujących kryteriów:

Wykorzystanie całkowitej powierzchni lotu (20 K) Pilot powinien w pełni wykorzystać dostępną powierzchnię lotu ze zrównoważoną mieszanką manewrów na obu końcach strefy lotu. Piloci, którzy korzystają tylko z jednej strony lub nigdy nie opuszczają środka obszaru lotu, powinni otrzymać niższe wyniki. Piloci powinni rozmieszczać manewry, aby pomóc sędziom i widzom obserwować wszystkie aspekty manewru. Piloci powinni stosować kombinację szybkich, wysokoenergetycznych manewrów z małym śladem oraz długimi, powolnymi manewrami z wykorzystaniem dużego śladu, aby zademonstrować szeroki zakres umiejętności lotu.

Oryginalność i złożoność (20 K) Piloci powinni wykonywać różnorodne figury. Piloci, którzy wielokrotnie wykonują ten sam manewr, powinni otrzymać niższe wyniki, nawet jeśli manewr ten jest bardzo złożony. Sędziowie powinni przyznawać najwyższe wyniki pilotom wykazującym różnorodne złożone manewry. Piloci powinni wykazać złożoność, wykorzystując wszystkie dostępne siły aerodynamiczne i żyroskopowe, w lot na przeciągnięciu, autorotację i moment obrotowy śmigła.

Precyzja (20 K) Wszystkie manewry powinny wykazywać precyzję oczekiwaną dla normalnych manewrów. Szybkość beczek powinna być stała dla beczek kontynuowanych. Beczki powinny zatrzymać się w normalnych punktach (np. 1/8, 1/4, 1/2, pełne). Beczki akcentowane powinny mieć stały rytm. Linie powinny być proste i poziome, pionowe lub 45 stopni. Łuki i zwoje powinny mieć stały, ciągły promień. Zmiany wysokości podczas manewru powinny być zgodne z manewrem, pokazując zdolność pilota do kontrolowania samolotu przez cały czas.

Wrażenia artystyczne i prezentacja (30 K) Muzyka powinna stworzyć nastrój, a ruch samolotu powinien pasować do tego nastroju. Rytm manewrów powinien podążać za muzyką. Zmiany w muzyce powinny odzwierciedlać zmiany w locie.

Choreografia (30 K) Piloci powinni zademonstrować dobrze przećwiczoną choreografię manewrów, a nie losowy wybór manewrów. Manewry powinny przepływać z jednego manewru do następnego, bez długich przerw między nimi.

17.2 Sędziowanie czterominutowego (4) programu Freestyle

- a) Można użyć dowolnej liczby sędziów, ale powinno ich być minimum trzech (3). Sędziowie muszą znać kryteria. Nie mogą być to losowo wybierani widzowie. Osobną osobę należy wyznaczyć jako chronometrażystę.
- b) Każde z kryteriów będzie oceniane od dziesięciu (10) do zera (0) w krokach co 0,5pkt.
- c) Lot punktowany i pomiar czasu rozpoczynają się, gdy pilot lub pomocnik zasygnalizuje sędziom start w powietrzu lub gdy koła samolotów opuszczą ziemię (start naziemny). Lot punktowany kończy się, gdy pilot lub pomocnik ogłosi koniec lotu, gdy pilot wyląduje lub czas pokazu przekroczy

4 minuty. Jeśli lot punktowany kończy się przed 3 minutami 30 sekund (trzy i pół minuty), wynik będzie proporcjonalny do ułamka czterominutowego czasu lotu przy użyciu następującego wzoru:

Wynik sędziów $\times$ (Rzeczywisty czas lotu / 4) Jeśli lot punktowany kończy się w dowolnym momencie po upływie trzech i pół minuty, nie ma kary. Sędziowie przestaną oceniać, gdy chronometrażysta ogłosi upływanie czterech (4) minut.

d) Okoliczności dyskwalifikujące lot pilota:

d1) Jakakolwiek część samolotu dotknie ziemi z jakiegokolwiek innego powodu niż start lub lądowanie.

d2) Samolot przekracza linię bezpieczeństwa w stronę pilota

d3) Pilot wykonuje niebezpieczne manewry lub manewry wysokoenergetyczne skierowane na sędziów lub widzów, zgodnie z decyzją większości sędziów i / lub Dyrektora Zawodów.

d4) Pilot dotyka samolotu podczas lotu.

SEKCJA II: OFICJALNE WYKONYWANIE I SĘDIZOWANIE AKROBACJI IMAC

Aktualny przewodnik dla dyrektora konkursu akrobacyjnego jest dostępny u sekretarza Międzynarodowego Klubu Akrobacji Miniaturowych (IMAC) lub można go pobrać ze strony internetowej IMAC: www.mini-iac.org