

УТВЕРЖДЕНЫ

решением Исполнительного комитета  
Общероссийской общественной  
организации «Федерация самолетного  
спорта России»

протокол №7 от «27» апреля 2021 г.

## **ВРЕМЕННЫЕ ПРАВИЛА ВИДА СПОРТА «САМОЛЕТНЫЙ СПОРТ» Класс «реактивный»**

### **ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

Настоящие Правила вида спорта «самолетный спорт» для класса «реактивный» (далее – Правила) являются обязательными для организаций, проводящих соревнования по самолетному спорту в данном классе на всей территории Российской Федерации.

Настоящие Правила являются временными и действуют до 31.12.2021.

Настоящие Правила разработаны на основе документа "Положения о соревнованиях по самолетному спорту на реактивных самолетах. Москва, 1989 г.", утвержденных Управлением авиационной подготовки и авиационного спорта ЦК ДОСААФ СССР (Приложение 1).

Соревнования в классе «реактивный» проводятся в спортивных дисциплинах, указанных в таблице 1.

Таблица № 1

#### Спортивные дисциплины

| №<br>п/п | Наименование спортивной дисциплины             |
|----------|--|
| 1        | Класс реактивный:                              |
| 1.1      | РСВП класс реактивный – известная программа №1 |
| 1.2      | РСВП класс реактивный – известная программа №2 |
| 1.3      | РСВП класс реактивный – многоборье             |
| 1.4      | РСВП класс реактивный – командные соревнования |

Участники соревнований делятся на возрастные группы согласно таблице 2.

Таблица № 2

Возрастные группы для всех спортивных дисциплин

| № п/п | Возрастная группа, пол | Возраст         |
|-------|------------------------|-----------------|
| 1     | Мужчины                | 18 лет и старше |
| 2     | Женщины                | 18 лет и старше |

## 1. ОБЩИЕ ПРАВИЛА

### 1.1. Характер соревнований

1.1.1. По характеру соревнования делятся на:

- а) личные;
- б) лично-командные.

1.1.2. Характер соревнований определяется Положением о соревнованиях в каждом отдельном случае. В личных соревнованиях определяются только личные результаты и места спортсменов. В лично-командных соревнованиях определяются личные места спортсменов, а также определяются места команд в командных соревнованиях.

### 1.2. Требования к участникам соревнований

1.2.1. В соревнованиях, проводимых на территории Российской Федерации, могут принять участие спортсмены мужского и женского пола, прошедшие комиссию по допуску. Условия допуска к соревнованиям определяются Положением о соревнованиях.

1.2.2. Заявленные экипажи должны иметь следующий состав – один пилот.

1.2.3. По решению председателя жюри, допускается выполнение соревновательного полета с нахождением на борту самолета летчиком безопасности.

1.2.4. Нахождение пассажиров на борту самолетов, участвующих в соревнованиях, запрещается.

1.2.5. Каждый заявленный участник должен иметь действующее свидетельство пилота (или документ, его заменяющий) и действующее медицинское заключение. Все участники соревнований должны быть застрахованы.

### 1.3. Обязанности и права участников соревнований

1.3.1. Участник обязан:

- а) строго соблюдать Положение о соревнованиях, настоящие Правила;
- б) быть корректным по отношению ко всем участникам соревнований и зрителям;
- в) использовать исправный самолет, позволяющий по своим техническим характеристикам безопасно выполнять всю программу соревнований;
- г) все участники соревнований должны знать и соблюдать правила безопасности полетов, соответствующие федеральные авиационные правила и

правила производства полетов на аэродроме (посадочной площадке) проведения соревнований.

1.3.2. Участник имеет право:

а) своевременно получать необходимую информацию о ходе соревнований, программе соревнований, изменениях в программе соревнований;

б) обращаться в жюри соревнований по любому вопросу через официального представителя своей команды.

#### 1.4. Представители команд, тренеры

1.4.1. Посредником между жюри соревнований и участниками (тренерами) команды является представитель команды.

1.4.2. Представитель команды не может быть одновременно судьей или врачом данных соревнований.

1.4.3. Представитель команды выполняет следующие функции:

а) участвует в проведении жеребьевки;

б) участвует в проводимых главным судьей брифингах и совещаниях;

в) несет ответственность за дисциплину участников команды, и обеспечивает своевременную явку их на соревнования.

#### 1.5. Руководство соревнований

1.5.1. Общее руководство, контроль подготовки и проведения соревнований осуществляют директор соревнований, главный судья и старший авиационный начальник аэродрома (посадочной площадки).

1.5.2. Директор соревнований согласовывает группу руководства полетами, авиационно-технический и обслуживающий персонал, группы метеорологического и медицинского обеспечения соревнований со старшим авиационным начальником аэродрома (посадочной площадки).

1.5.3. Контроль соблюдения правил соревнований, правил судейства, положений о соревнованиях, рассмотрение протестов и решение спорных вопросов, утверждение результатов соревнований осуществляет жюри соревнований. В состав жюри соревнований входят: директор соревнований, главный судья и представитель общероссийской спортивной федерации, аккредитованной по виду спорта «самолетный спорт».

1.5.4. Перед началом соревнований жюри утверждает техническую комиссию и комиссию по допуску, судейскую коллегию, а также, при необходимости, список летчиков безопасности (проверяющих).

1.5.5. Комиссия по допуску проверяет соответствие уровня личной летной подготовки участника, наличие необходимых документов и допусков к полетам.

1.5.6. Техническая комиссия дает заключение о пригодности самолетов к выполнению программы соревнований на основании представленных документов (сертификата летной годности, свидетельства о регистрации воздушного судна, страховки в пользу третьих лиц, действующей на период проведения соревнования в месте проведения соревнования), дает заключение о технических неисправностях, выявленных в процессе соревнований.

1.5.7. Директор соревнований согласовывает участие в соревновании спортсменов и эксплуатантов воздушных судов (летательных аппаратов) вне зависимости от органа регистрации воздушных судов (летательных аппаратов), при условии подачи заявки от участников не позднее, чем за 14 дней до начала соревнований.

1.5.8. Перед началом соревнований главный судья проводит брифинг для судей и участников соревнований по критериям судейства.

1.5.9. Во время тренировочных полетов главный судья организует для судей контрольное судейство.

## 1.6. Дисквалификация

1.6.1. Участник может быть дисквалифицирован вследствие:

- а) нарушения указаний по безопасности на земле или в воздухе;
- б) опасного пилотирования, представляющего угрозу для самолетов, людей или строений;
- в) нарушения предполетного режима, недостойного поведения во время и вне соревнований;
- г) не выполнения федеральных авиационных правил;
- д) присутствия на борту постороннего человека.

1.6.2. Любое проявление некорректного поведения в воздухе и на земле, включая неспортивное поведение относительно других участников, могут привести к дисквалификации участника.

1.6.3. Решение о дисквалификации участника или всей команды принимается жюри соревнований.

## 1.7. Протесты

1.7.1. Протест может быть подан только представителем команды, но при этом должен быть подписан спортсменом или капитаном команды, от имени которого действует представитель.

1.7.2. Протест может подаваться в письменном виде, не позднее 60 минут с момента публикации на информационном стенде предварительных результатов

полностью разыгранной программы или с момента возникновения спорной ситуации.

1.7.3. Решение жюри является окончательным и обязательным.

1.7.4. Официальные результаты соревнований объявляются после утверждения жюри.

## 2. ВЫСШИЙ ПИЛОТАЖ НА РЕАКТИВНЫХ САМОЛЕТАХ

### 2.1. Условия допуска к соревнованиям

2.1.1. В соревнованиях по спортивным дисциплинам класс реактивный могут участвовать спортсмены, прошедшие подготовку по программе Курса летной подготовки постоянного состава (КЛП ПС 2014) и допущенные к полетам в зону на пилотаж на малых и средних высотах.

2.1.2. Дополнительные условия допуска к конкретным соревнованиям определяются Положением о соревнованиях.

### 2.2. Организация соревнований

#### 2.2.1. Условия проведения соревнований:

2.2.1.1. Все соревнования проводятся на аэродромах (посадочных площадках), пригодных для безопасного выполнения полетов по программе соревнований, оборудованных радиосвязью, обозначенной зоной пилотажа и судейскими позициями.

2.2.1.2. Для осмотра самолета в случае технической неисправности выделяется техническая зона, доступ в которую разрешен только технической комиссии и жюри.

#### 2.2.1.3. Требования к зоне пилотажа:

1) зона пилотажа представляет собой квадрат 2000 x 2000 м, центральной точкой которого является пересечение основной и дополнительной осей пилотажа.

2) каждая ось размечается полотнищами размером 2 x 9 м;

3) концы осей и четыре угла квадрата должны быть четко обозначены;

4) направление главной оси пилотажа обозначается двумя стрелами против направления официального ветра;

5) полотнища должны хорошо просматриваться с рабочих высот;

6) цвет полотнищ должен быть контрастным по отношению к другим отметкам на аэродроме и по отношению к земле.

2.2.1.4. Полеты могут начинаться через 30 минут после восхода солнца и должны заканчиваться не позднее 30 минут до захода солнца.

#### 2.2.1.5. Порядок определения очередности выполнения полетов:

1) по каждой программе соревнований очередность определяется жеребьевкой, проводимой главным секретарем соревнований и членом жюри;

2) члены судейской коллегии, ассистенты или другие помощники на судейской линии не могут присутствовать на жеребьевке;

3) если программа прерывается на ночь или образовался длительный перерыв в течение одного дня, оставшиеся участники вновь проводят жеребьевку до возобновления полетов;

4) после каждой жеребьевки первый выступающий участник должен иметь один час между жеребьевкой и взлетом.

#### 2.2.2. Метеоусловия:

2.2.2.1. Метеоусловия должны соответствовать минимумам, указанным в таблице 3.

Таблица № 3

#### Допустимые метеоусловия

| Метеоусловия  | Класс реактивный |
|---|------------------|
| Нижняя граница облачности, м                                    | 2100             |
| Нижняя граница облачности для полетов с прерыванием, м          | 1550             |
| Нижняя граница облачности для тренировочных/зачетных полетов, м | 1550             |
| Полетная видимость, км:   |                  |
| для соревнований  | 6                |
| для тренировочных полетов                                       | 5                |
| Максимальная встречная составляющая скорости ветра, м/с:        |                  |
| у земли, относительно ВПП                                       | 12               |
| на высоте 500 м и 1000 м  | 12               |
| Максимальная боковая составляющая скорости ветра, м/с:          |                  |
| у земли, относительно ВПП                                       | 7                |
| на высоте 500 м и 1000 м  | 8                |

2.2.2.2. Решение о направлении пилотажа принимается с учетом преобладающего направления фактического ветра на высоте 500 м и 1000 м и прогноза на ближайшее время.

2.2.2.3. В начале каждого дня и каждой программы полеты должны начинаться против наиболее преобладающего ветра.

2.2.2.4. Максимально допустимая попутная составляющая ветра на земле и на высоте 500 м и 1000 м – 3 м/с.

2.2.2.5. Полеты в осадках запрещены.

2.2.2.6. При неустойчивой погоде директор соревнований должен каждые 30 минут предоставлять главному судье, жюри и спортсменам метеобюллетень, в котором будет указана информация о высоте нижнего края облачности, скорости и



направлении ветра у земли и на высоте 500 м и 1000 м, времени изменения направления и скорости ветра, а также времени опубликования бюллетеня.

2.2.2.7. Если метеоусловия не отвечают требованиям, указанным в таблице № 3, жюри принимает решение о прекращении полетов.

2.2.2.8. Если во время выполнения программ 1, 2 высота нижнего края облачности находится в пределах, обозначенных в таблице 3 для полетов с прерыванием, жюри разрешает выполнение комплекса двумя частями. При этом должны выполняться следующие условия:

а) спортсмену разрешается нештрафуемое прерывание комплекса для обеспечения высоты на выполнение второй части комплекса. Место прерывания – на усмотрение участника, в судейских записках заранее не обозначается;

б) после прерывания по оси Y пилот должен возобновить полет в том же направлении;

в) в случае разрешения прерывания участник имеет право выполнять комплекс целиком;

г) если нижний край облачности поднимается до пределов, установленных для полетов без прерывания, жюри оповещает участников о продолжении полетов без разрешенного прерывания.

2.2.2.9. Участник должен быть предупрежден о том, выполняется полет с прерыванием или без, не менее чем за 10 минут до запуска двигателя для выполнения полета.

2.2.2.10. Если при выполнении полетов по программе соревнований на взгляд участника горизонтальная видимость ухудшается до менее 6 км, или нижний край облачности в квадрате становится ниже предписанной высоты (2100 м или 1550 м), или осадки становятся очевидными, участник может прервать полет до или во время выполнения программы в горизонтальном полете в конце фигуры.

2.2.2.11. В случае необходимости члены жюри должны на самолете разведки проверить погодные условия в зоне пилотажа и принять решение о возможности повторного полета.

2.2.2.12. Если участник прерывает полет без достаточных оснований, то ему не разрешается выполнять повторный полет.

2.2.3. Меры безопасности:

2.2.3.1. Старший авиационный начальник аэродрома (посадочной площадки) проведения соревнований должен довести до всех участников правила безопасности полетов на данном аэродроме.

2.2.3.2. Полеты выполняются на самолетах, технические характеристики которых позволяют безопасно выполнять всю программу соревнований.

2.2.3.3. По каждому самолету должно быть заключение технической комиссии о пригодности к выполнению программ соревнований в письменном Акте.

2.2.3.4. В случае отказа материальной части в процессе выполнения упражнения участник обязан прекратить задание.

2.2.3.5. При попадании в метеоусловия, не гарантирующие безопасность полета, участник обязан прекратить задание.

2.2.3.6. За участником, выполняющим тренировочный полет, обязан наблюдать находящийся на тренерской радиостанции и готовый в любой момент дать необходимую команду тренер соответствующей команды (спортсмен, допущенный к работе на тренерской радиостанции) совместно с помощником главного судьи по безопасности.

2.2.3.7. Для обеспечения безопасности полетов главному судье соревнований на все соревнования придается помощник (судья) по безопасности, подающий, в случае необходимости, команды по радиостанции. Помощник должен иметь в своем распоряжении комплексы, выполняемые участниками.

2.2.3.8. Жюри может дисквалифицировать любого участника, который, по их мнению, демонстрирует недостаточно безопасную технику пилотирования.

2.2.3.9. Участник не должен превышать эксплуатационные ограничения самолета.

2.2.3.10. Участник должен не допускать снижение самолета ниже пределов пилотирования, указанных в таблице 4.

Таблица № 4

## Нижние пределы пилотирования

|                                | Класс реактивный |
|--------------------------------|------------------|
| Нижний предел пилотирования, м | 400              |

2.2.3.11. Участники, допустившие снижение до высоты дисквалификации во время тренировочного полета, отстраняются от соревнований.

2.2.3.12. Не допускается, чтобы у участника, выступающего с летчиком безопасности на борту, оказался тренер или представитель команды выступающего спортсмена.

2.2.4. Технические неисправности:

2.2.4.1. В случае обнаружения технической неисправности до начала полетов, участник может использовать резервный самолет, если устранение дефекта затягивается на длительное время.

2.2.4.2. В случае выполнения полета на резервном самолете, участнику разрешается выполнить три фигуры для облета самолета по усмотрению жюри.

2.2.4.3. Если участник обнаружил неисправность в полете, ему необходимо произвести посадку и зарулить в специально отведенную зону. Участник должен оставаться в кабине самолета до прибытия членов технической комиссии или жюри, если ситуация не угрожает его жизни и здоровью.

2.2.4.4. Техническая комиссия должна определить причину неисправности, а жюри принять решение о возможности повторного полета.

2.2.5. Повторные полеты:

2.2.5.1. Повторные полеты проводятся в порядке, определяемом жюри.

2.2.5.2. Во время повторного полета участник должен выполнить весь комплекс.

2.2.5.3. В случае технической неполадки оценка полета возобновляется с фигуры, в процессе выполнения которой была обнаружена техническая неполадка.

2.2.5.4. В случае прерывания полета при неблагоприятных погодных условиях оценка полета возобновляется со следующей после выполненной до прерывания фигуры.

2.2.5.5. Если при повторном выполнении комплекса спортсмен пропускает фигуру или выполняет не ту фигуру в ранее оцененной части комплекса с целью получить преимущество в выполнении оставшейся части комплекса, то оценка за эту фигуру исправляется на «твердый ноль» (NZ).

2.2.6. Судейство соревнований:

2.2.6.1. Судьями соревнований в классе «реактивный» могут быть судьи по самолетному спорту любых квалификационных категорий.

2.2.6.2. В состав судейской коллегии входят:

а) главный судья;

б) заместитель главного судьи;

в) судья по безопасности;

г) главный секретарь;

д) судья по пилотажу (не менее трех);

е) секретариат (заместители главного секретаря, секретари судей по пилотажу, художники-оформители, операторы ЭВМ);

ж) для наблюдения за полетами в зоне ожидания выделяется судья-наблюдатель.

2.2.6.3. В случае возникновения спорных вопросов, оценка главного судьи имеет решающее значение.

## 2.3. Программы соревнований

2.3.1. Общие правила:

2.3.1.1. Спортивные соревнования проводятся по следующей системе:

1) на каждую программу участнику отводится один полет. Допускается выполнение двух программ в одном полете по решению председателя жюри;

2) к выполнению Программы 1 допускаются все участники по результатам проверки документов и, в случае необходимости, выполнения зачетных полетов;

3) к выполнению Программы 2 участник допускается по решению судей и жюри исходя из безопасности полетов. Участник, дисквалифицированный исходя из этого правила, должен быть оповещен до начала полетов по Программе 2;

4) в результаты многоборья включаются все разыгранные программы.

2.3.1.2. Комплексы пилотажа составляются с использованием системы Арести.

2.3.1.3. Фигуры пилотажа в комплексах выполняются последовательно, с соблюдением установленной очередности и направления фигур.

2.3.1.4. Начало комплексов могут быть в прямом и в перевернутом полете.

2.3.1.5. Начало и окончание программ, а также прерываний в пилотаже, должны быть обозначены тремя покачиваниями крыльями (отмашками):

1) самолет может начать и/или закончить отмашки как внутри, так и вне пилотажной зоны. Они могут быть в прямом или перевернутом полете на любом угле траектории полета, который может меняться между отмашками;

2) если первая фигура в комплексе начинается в перевернутом полете, начало пилотажа может быть выполнено одним из следующих способов:

а) все отмашки выполнены в перевернутом полете после полубочки до первой отмашки,

б) вертикальная линия установлена с направления полета, параллельного начальной оси, с выходом в перевернутый полет. В этом случае отмашки могут быть выполнены частично или полностью на вертикальной линии или после выхода в перевернутый полет;

3) горизонтальная линия требуется в начале первой фигуры. Эта линия может быть начата внутри пилотажной зоны или, при условии, что она явно видима продолжающейся внутри, может начинаться вне пилотажной зоны.

2.3.1.6. Участники соревнований перед выполнением отмашек на начало упражнения могут выполнить в квадрате фигуры для проверки состояния кабины и привязной системы, включающие две полубочки, указанные на схеме 1.



Схема 1. Полубочки

2.3.1.7. Выполнение указанных фигур не обязательно. Если фигуры выполняются, они должны выполняться одна за другой (с одного захода) в квадрате и могут следовать в любом порядке. Повторение указанных фигур, выполнение других фигур и пилотаж в зоне ожидания не разрешается.

2.3.1.8. Программа соревнований по спортивным дисциплинам класс «реактивный» должна удовлетворять следующим требованиям:

а) известные программы должны быть опубликованы организатором соревнований не менее чем за 1 месяц до начала соревнований;

б) количество фигур комплексов известных программ № 1, 2 определяется Положением о соревнованиях.

2.3.2. Зачетные и тренировочные полеты:

2.3.2.1. Участники соревнований имеют право выполнить перед началом соревнований один 10-минутный тренировочный полет над пилотажным квадратом.

2.3.2.2. Выполнение пилотажа в зоне ожидания запрещается.

2.3.2.3. Участники соревнований, впервые участвующие в спортивных соревнованиях в классе «реактивный», выполняют перед началом соревнований один зачетный полет в квадрате с проверяющим на допуск к соревнованиям.

2.3.2.4. Спортсмен не допускается к соревнованиям, если в процессе зачетного полета он допускает:

а) нарушение летных ограничений самолета;

б) нарушение высоты дисквалификации при пилотировании;

в) непреднамеренный вывод самолета на срывные режимы;

г) потерю пространственной ориентировки.

2.3.2.5. Участник имеет право выполнять все соревновательные полеты на том самолете, на котором он выполнял тренировочный/зачетный полет.

2.3.2.6 Программы соревнований:

2.3.2.6.1. Программа № 1 – обязательный известный комплекс № 1, указанный в Положении о соревнованиях.

2.3.2.6.2. Программа № 2 – обязательный известный комплекс № 2, указанный в Положении о соревнованиях.

2.3.2.6.3. Комплекс не должен содержать двух совершенно одинаковых сочетаний фигур.

## 2.4. Оценка выступлений

2.4.1. Судейство программ:

2.4.1.1. Судьи по пилотажу независимо друг от друга оценивают качество выполнения каждой фигуры по десятибалльной системе с точностью до 0,5 балла с

последующим переводом баллов в очки путем умножения на коэффициент сложности фигуры.

2.4.1.2. Оценка судей за качество выступления участника равна сумме очков за каждую фигуру комплекса.

2.4.1.3. Нарушение нижнего и верхнего пределов высоты, выполнение отмашек, прерывание фиксируются решением большинства судей.

2.4.1.4. Решение о дисквалификации спортсмена принимается жюри.

2.4.1.5. Оценка судьи за выступление участника равна оценке за качество минус суммарный штраф из протокола штрафов главного судьи, который составляется согласно протоколам судей по пилотажу, судьи – наблюдателя.

2.4.1.6. Протоколы судей регулярно собираются и контролируются помощниками судей и главным судьей.

2.4.1.7. Если судья оценивает выполнение фигуры мягким нулем (0.0), его оценка остается действительной для определения результатов. Судья должен обозначать причину, по которой он поставил эту оценку.

2.4.1.8. Если судья считает, что выполненная фигура не соответствует заданным параметрам, которые не могут быть подтверждены как факт, фигура оценивается «нулем по восприятию» (PZ). Судья должен обозначить причину, по которой он поставил эту оценку. Главный судья должен убедиться, что PZ поставлен за фигуру и по причине, по которой эта оценка может применяться.

2.4.1.9. Если судья ставит твердый ноль за выполнение фигуры (HZ), то:

а) он обязан отметить в судейской записке причину (факт), за который поставлена оценка;

б) в случае подтверждения факта главным судьей (с просмотром видеозаписи в случае необходимости), в записке главного судьи ставится оценка подтвержденный ноль (CHZ). Все другие оценки, данные судьями за эту фигуру, исправляются на 0 в соответствии с принятой программой обсчета результатов;

в) в случае неподтверждения факта оценка твердый ноль (HZ), данная судьей неправильно, исправляется на среднее значение в соответствии с принятой программой обсчета результатов.

2.4.1.10. В спорных случаях, если главный судья не может определить правильность оценки HZ из-за неточностей в правилах, вопрос направляется на решение жюри. После принятия жюри решения, оценки исправляются соответственным образом. В этом случае судьи не получают штрафных очков, влияющих на их рейтинг.

2.4.1.11. Видеоконтроль применяется только для определения «твердых» нулей в следующих случаях:

а) определение наличия или отсутствия вращения;

б) определение направления несвязанных вращений (в одну или в разные стороны);

в) определение количества фиксаций;

г) отсутствие или несоответствие фигуры;

д) определение наличия или отсутствия прерывания;

е) определение правильности выполнения отмашек.

2.4.1.12. Если судья по какой-то причине не видел или не может оценить фигуру, он отмечает ее оценкой «А» и эта оценка исправляется на среднее значение в соответствии с принятой программой обсчета результатов.

2.4.2. Оценки за фигуры:

2.4.2.1. Судьями должны приниматься во внимание следующие принципы:

а) геометрия фигуры (рисунок, радиусы, углы, плоскость полета, направление);

б) точность выполнения, которая определяется оценочными критериями, изложенными в «Критериях судейства фигур высшего пилотажа»;

в) наличие четкой горизонтальной площадки в начале и конце фигуры;

г) выполненная фигура должна соответствовать последовательности, обозначенной в комплексе программы;

д) при оценке составной фигуры принимаются во внимание критерии судейства всех ее элементов, но оценка выставляется за фигуру в целом;

е) за любую фигуру, начатую за судьями, дается нулевая оценка.

2.4.2.2. Отсутствие четкой горизонтальной площадки в начале и конце фигуры влечет за собой уменьшение оценки на 1 балл в каждом случае для каждой фигуры.

2.4.2.3. При завершении фигуры за каждое отклонение от правильного направления полета снимается 1 балл за каждые  $5^\circ$  отклонения (0,5 балла за  $2,5^\circ$ ).

2.4.2.4. До начала следующей фигуры участник должен исправить все ошибки в направлении и так далее. Если этого не делается, то за каждую последующую фигуру, содержащую ошибку, снимается 1 балл за каждые  $5^\circ$  отклонения (0,5 балла за  $2,5^\circ$ ).

2.4.2.5. За все другие отклонения от требуемой геометрии (плоскость полета, направление, угол крена) оценка снижается на 1 балл за каждые  $5^\circ$  (0,5 балла за  $2,5^\circ$ ).

2.4.2.6. Проворот вращения с последующим возвратом крыльев в требуемое положение влечет снижение оценки на 1 балл за каждые  $5^\circ$  (0,5 балла за  $2,5^\circ$ ) проворота. То же самое относится к завершению петель или частей петель, если нос самолета прошел через требуемое положение и затем возвращен на него.

2.4.2.7. Если фигура пилотажа имеет две или более линий, которые должны быть равной длины, то разница в длине линий должна штрафовать:

- а) видимая разница – на один балл;
- б) длины выполненных линий различаются в отношении 1:2 – на 2 балла;
- в) далее – до 3 баллов.

За основу берется длина первой выполненной линии.

2.4.2.8. Отсутствие линии до или после вращения штрафует на 1 балл дополнительно. Если линий нет до и после вращения – снимается только 2 балла.

2.4.2.9. Вращения в комбинации с виражами или петлями должны иметь постоянную угловую скорость от начала до конца. Каждая остановка вращения влечет снижение оценки на 2 балла. Видимое изменение скорости вращения влечет снижение оценки на 1 балл.

2.4.2.10. Критерии оценки виражей и петель с вращениями подразумевают равномерное расположение вращений по фигуре. Если предписанное количество вращений закончено до/после нужной точки на фигуре, оценка снижается на 1 балл за каждые  $5^\circ$  оставшегося сегмента виража или петли.

2.4.2.11. Оценка «0» выставляется за фигуру:

1) «Численный ноль» (обозначается 0.0 в судейской записке) – суммарное снижение оценки достигает 10 баллов. Судья должен отметить в записке причину такой оценки;

2) «Ноль по восприятию» судьи (обозначается PZ в судейской записке) – судья ставит оценку PZ, когда фигура не соответствует его понятию о выполнении элемента этой фигуры (штопорное вращение, штопор, скольжение на хвост и тому подобное). Судья, поставивший PZ, должен отметить в записке причину такой оценки;

3) «Твердый ноль» (обозначается NZ в судейской записке) – за фактическое отклонение, которое может быть подтверждено просмотром видеозаписи:

а) любое отклонение от установленного направления превышает  $90^\circ$ ;

б) когда вращение наложено на вираж или петлю:

если вращение закончено, но  $90^\circ$  или более виража или петли еще надо выполнить,

если вираж или петля выполнены, но  $90^\circ$  или более вращения еще надо выполнить;

в) любое другое отклонение от геометрии фигуры / линии пути / положения самолета превышает  $90^\circ$ ;

г) пропущена установленная фигура или ее часть;

д) выполнена любая другая фигура, отличающаяся от изображенной в комплексе;

е) фигура начата за судьями. Если судья считает, что фигура начата за головой судьи, соответствующая отметка должна быть сделана, но фигура должна быть оценена. Решение о том, была ли фигура выполнена за головами судей,



принимается большинством голосов судей. Соответственно, оценки всех судей исправляются на NZ по решению большинства;

ж) любая часть не была видна, т.к. выполнялась за облаками. Если фигура была видима большинству судей, главный судья должен проинструктировать судей, не увидевших часть фигуры изменить их оценку с «NZ» на «А»;

4) Судья обязан отметить в судейской записке причину (факт), за который поставлена оценка NZ.

2.4.2.12. Если следующая за оцененной «0» фигура выполнена правильно в правильном направлении, она должна быть оценена нормальным образом.

2.4.2.13. Если полет участника был прерван по команде судьи по безопасности, все фигуры, выполненные до команды судьи оцениваются, за остальные участник получает «твердый ноль».

2.4.2.14. Если участник выполняет фигуру внутри или вне зоны пилотирования (квадрата) таким образом, что ее расположение не позволяет достаточно точно определить рисунок фигуры или положение самолета, снижение оценки на 2 балла должно применяться за каждый элемент фигуры, который не может быть должным образом оценен.

2.4.3. Оценки за место пилотажа:

2.4.3.1. Участники соревнований должны стараться выполнять свои программы в пределах зоны пилотажа (квадрата) и симметрично относительно вторичной (поперечной) оси.

2.4.3.2. В зависимости от высоты и природы выполняемой фигуры, существует также оптимальное расстояние от судей для расположения каждой фигуры. На этом расстоянии геометрические ошибки в фигуре и точный характер фигуры ясны и легко оцениваются.

2.4.3.3. Высшая оценка дается, когда центральная точка соревновательного полета находится над поперечной осью и каждая фигура оптимально расположена внутри зоны пилотажа.

2.4.3.4. Для определения оценки за место пилотажа судьи могут пользоваться системой пометок, приведенной в таблице 5.

Таблица № 5

Система пометок

| Расположение фигуры     | Пометка в графе «Pos» |
|-------------------------|-----------------------|
| Незначительно:          |                       |
| левее идеального        | «L» или «Л»           |
| правее идеального       | «R» или «П»           |
| слишком близко к судьям | «N» или «Б»           |
| слишком далеко от судей | «F» или «Д»           |

|                         |               |
|-------------------------|---------------|
| Значительно:            |               |
| левее идеального        | «LL» или «ЛЛ» |
| правее идеального       | «RR» или «ПП» |
| слишком близко к судьям | «NN» или «ББ» |
| слишком далеко от судей | «FF» или «ДД» |

2.4.3.5. По окончании комплекса эти пометки должны быть использованы судьей для определения снижения оценки за место пилотажа:

- а) минус ½ балла за единичную букву;
- б) минус 1 балл за двойную букву.

Пример: L, R, N, FF, LL и R соответствует снижению оценки на 4.0 балла.

2.4.3.6. Коэффициент оценки за место пилотажа: 10.

## 2.5. Метод вычисления результатов

2.5.1. При использовании обычного метода вычисления результатов отбрасываются наибольшее и наименьшее количество очков, данных судьями участнику за комплекс. Результат определяется как среднее арифметическое показателей оставшихся судей.

2.5.2. При использовании статистического метода результаты определяются по системе, принятой общероссийской спортивной федерацией, аккредитованной по виду спорта «самолетный спорт».

## 2.6. Начисление штрафных очков

2.6.1. Штрафные очки за прерывание комплекса или добавление фигуры: 20.

2.6.2. Участник получает штрафные очки, если он прерывает программу:

- а) выполнив одну за другой три отмашки;
- б) для восстановления направления или положения самолета между фигурами более чем на 90°;
- в) для набора или потери высоты.

2.6.3. Участник, выполнивший штрафуемое прерывание для восстановления направления после неправильно выполненной фигуры (HZ), должен продолжить комплекс в правильном направлении для восстановления его непрерывности. При возобновлении комплекса в направлении поперечной оси после штрафуемого прерывания участник не обязан возобновлять полет в направлении, установленном до прерывания.

2.6.4. После прерывания участник может возобновить полет:

- а) с фигуры, непосредственно предшествующей прерыванию;
- б) с фигуры, на которой комплекс был прерван;

в) с фигуры, следующей по комплексу после точки прерывания.

2.6.5. Ни при каких условиях оцененная до прерывания фигура (даже если оценка нулевая), не будет переоцениваться.

2.6.6. Если участник возобновит комплекс с другого места, будут применяться соответствующие штрафы.

2.6.7. Добавление фигуры к комплексу повлечет штраф за прерывание, но все последующие правильно выполненные фигуры должны быть оценены.

2.6.8. Ни при каких обстоятельствах участник не должен получить преимущество за счет выполнения добавочной фигуры.

2.6.9. В случае, если участник прерывает комплекс после неправильно выполненной фигуры с завершением в неправильном направлении или положении, такое прерывание будет штрафоваться. После этого последующее прерывание может быть рассмотрено как разрешенное, если оно сделано после правильно выполненной фигуры.

2.6.10. Начисление штрафных очков за нарушение пределов высоты производится в соответствии с таблицей 6.

Таблица № 6

#### Штрафные очки за нарушение пределов высоты

|                           |          |
|---------------------------|----------|
| Нижний предел Н, м        | 400      |
| Штрафуемая высота, м      | 400-300  |
| Величина штрафа           | 100      |
| Высота дисквалификации, м | Ниже 300 |

2.6.11. За выполнение пилотажа в зоне ожидания пилоту выставляется «0» за программу.

2.6.12. За выполнение пилотажа в зоне ожидания во время тренировочного полета спортсмен лишается права выполнения тренировочного полета, ему дается команда прекратить полет и произвести посадку.

2.6.13. За каждое нарушение зоны пилотажа на более чем 100 м, и за каждую фигуру, начатую более чем на 100 м, вне зоны пилотажа спортсмен получает штрафные очки.

2.6.14. Нарушением зоны пилотажа считается, когда линейный судья видит, что фюзеляж самолета пересекает обозреваемую им линию, даже если это случается несколько раз на одной и той же фигуре. Нарушение засчитывается, если оно подтверждено обоими судьями на одной и той же линии.

2.6.15. Штраф на нарушение зоны пилотажа: 20.

2.6.16. Участники, опоздавшие к своему вылету по жеребьевке без уважительной причины, штрафуются в размере 100 очков.

2.6.17. За нарушение порядка выполнения оташек по решению большинства судей спортсмен штрафуются 30 очками.

## 2.7. Определение результатов и награждение победителей

2.7.1. Соревнования считаются разыгранными, если закончена хотя бы одна программа.

2.7.2. Полеты проводятся для любого количества участников (для розыгрыша командных соревнований). Определение и награждение победителя в спортивной дисциплине проводится при условии участия не менее четырех спортсменов.

2.7.3. Зачет отдельный для мужчин и женщин. Женщинам разрешается выступать в мужском зачете и в составе мужских команд.

2.7.4. В зачет многоборья входят результаты розыгрыша программ № 1, 2.

2.7.5. Командный результат определяется по сумме результатов трех спортсменов команды, набравших наибольшее число очков в многоборье, вычисленных в процентах от максимально возможного количества очков.

2.7.6. Если в соревнованиях участвует менее трех команд, состоящих из не менее чем трех спортсменов, результат командных соревнований может быть определен по двум спортсменам.

2.7.7. Награждение победителей соревнований всех уровней производится в соответствии с утвержденным Положением о соревнованиях.