

Annex 7af - přepracovaná pravidla

5.5.11 - Účel kategorie

Pouze upřesněny formulace. Trochu zavádějící je úprava počtu finálových kol, která je v rozporu s podrobnějším popisem v další části pravidel.

Zajímavé je zavedení zkratky AMRT, která se dále používá pro "výškoměr". Znamená Altimeter/Motor run timer, tedy něco jako zařízení kombinující měření výšky a doby chodu motoru.

5.5.11.1 - Obecná pravidla

V definici modelu jsou pouze formulační změny. Důležitý bod je, že bylo zachováno maximální rozpětí 4 metry, návrh, který toto chtěl vypustit, schválen nebyl!

V bodu zakazujícím zpětný přenos dat z modelu je výslovně zakázán přenos jakékoli informace o výšce - tohle by legální nebylo ani před tím, jde spíše o výslovné zdůraznění. Základní funkce AMRT jsou zmíněny již v této části pravidel, rovněž jsou víc rozebrány požadavky na instalaci, ale to je opět spíše upřesnění, ne novinka.

Důležitý je ale bod i), který výslovně potvrzuje, že za korektní funkci AMRT, včetně čtení dat na zemi, zodpovídá soutěžící. Ve spojitosti s dalšími body pravidel to potvrzuje, že porucha AMRT není důvodem k opravě (budu komentovat později).

V bodu l) je pak výslovně zakázána instalace jakéhokoli jiného zařízení než schválený AMRT, které by mohlo ovlivnit chod motoru.

S ohledem na v současnosti běžící vášnivé diskuse o gyrostabilizaci je ještě nutno dodat, že v pravidlech F5J o tomto není nic navíc proti F3B/J, takže závěry z diskusí kolem těchto kategorií lze aplikovat i na F5J.

5.5.11.2 - Soutěžící a pomocníci

Beze změny, pouze je doplněno pravidlo o vedoucím týmu pro mistrovství světa, ale to zatím nemusíme řešit.

Bod c) zakazující použití mobilů a vysílaček na ploše je nově v této sekci pravidel, jde ale pouze o přesun z obecné části, kde již byl. Podle mého názoru je tento bod nutno chápat jako zákaz předávání informací pilotovi a pomocníkovi z depa či předpolí během letu, neznamená to, že si soutěžící v pauze mezi lety nemůže nikam zavolat atd.

5.5.11.3 - Letová plocha

Tady jsou asi největší změny...

Zásadní věcí je bod a) - nově se nedefinuje startovací koridor, ale bude se vzletat přímo od přistávacího bodu - je zaveden pojem "launch/landing spot", tedy kombinovaný bod pro start a přistání. Především ale, že jak uvidíme dále, má to určité háčky, k tomu ale dojdou.

V bodu b) je pak definován nově pojem "Access coridor", tedy něco jako "přístupová zóna". Ten v podstatě je tam, kde dosud byl startovací koridor, nově ale slouží jen pro příchod/odchod, ne pro starty (to je popsáno v bodu c).

5.5.11.4 Bezpečnostní pravidla

Bod je hodně přeformulován. Je jasně uvedeno, že jakékoli porušení bezpečnosti je penalizováno a to docela tvrdě - 300 bodů za porušení bezpečnostních zón definovaných ředitelem závodu a dokonce 1000 bodů za "zásah" do nějaké osoby v přístupové zóně.

Naproti tomu je nutno upozornit, že v pravidlech již není výslovně stanoveno, že se nesmí přeletět startovací (nově přístupová) zóna níže než 3 metry! V realu to sice nutně neznamená změnu, protože by ředitel soutěže měl vyhlásit bezpečnostní zóny a lze

očekávat, že mezi nimi bude i tento koridor (podle určitého výkladu dokonce přístupový koridor takto vyhlášen být musí). Každopádně to ale musí učinit ředitel soutěže při rozpravě, nejde o automatický bod, jako dosud.

5.5.11.5 - Soutěžní lety

Bod je jen mírně upřesněn, minimální počet kvalifikačních letů je stanoven na 4. Spolu z dalšími body z tohoto plyne, že čtyři lety jsou minimum nutné k tomu, aby byla soutěž regulérní...

5.5.11.6 - Re-flight

V zásadě opět jen upřesnění již platných bodů. Je striktněji stanoveno, že nárok na reflight je pouze v případě, že to soutěžící ohlásí hned po události (srážce), v tom případě je povinen co nejrychleji přistát.

V zásadě se asi lze nadále držet výkladu, že po srážce si soutěžící může krátce (cca 20-30s) ověřit, zda mu model letí a dobře reaguje a podle toho případně nahlásit požadavek na reflight, pokud by však otálel déle, tak toto právo zaniká!

5.5.11.7 Zrušení letu nebo diskvalifikace

Bod je hodně přeformulován, podstatná úprava je ale pouze bod e). Ten jasně uvádí, že pokud AMRT nezapíše FAI výšku, tak je to za nulu. Toto se samozřejmě logicky uplatňovalo již nyní, ale popravdě to v pravidlech nebylo přímo uvedeno a případný názor, že dotyčný chce opravu, nebyl zcela nesmyslný. V nových pravidlech je toto ale již popsáno zcela jednoznačně a bez možnosti dvojího výkladu.

5.5.11.8 Organizace létání

Opět jde spíše o upřesnění formulací. Za změnu bych označil dva body ze sekce 5.5.11.8.2 o létání ve skupinách.

Bod a) poněkud mění vyhlášení přípravného času - stanovuje striktně přípravný čas na 5 minut a pozor - může být vyhlášen až po skončení předchozího letu!! Toto je změna proti současnému stavu.

A důležitý je bod c) - ten stanovuje, že pracovní čas lze vyhlásit až poté, kdy se uvolní přístupový koridor. Toto je velmi podstatné - podle nových pravidel se totiž startuje defakto přes koridor!

5.5.11.10 - Starty

Tady je toho více...

Bod a) jednoznačně nařizuje to, co bylo požadováno už letos, tedy že se AMRT (a obecně elektronika modelu) může zapnout až na startovišti před časoměřičem. To velmi komplikuje až vylučuje různé "chytré nápady" typu natlakované PET láhve, nyní má toto jasnou oporu v pravidlech.

Bod b) potvrzuje, že všichni startují jedním směrem, vyhlášeným ředitelem soutěže. Za porušení je ale nově penalizace 100 bodů. Tady je mimochodem vidět asi hlavní rozdíl proti současným pravidlům - ono se toho zas tolik nemění, jsou ale jasně uvedeny sankce, které následují při určité události. Tohle dosud nebylo vždy jasné a změnu lze jen ocenit.

Nový je ale bod c) - je zakázáno (opět s penalizací 100b) spustit motor před signálem.

Není co dodat, dejte si na to pozor. Rovnou doplňuji i bod e) - je naopak zakázáno odhodit model se stojícím motorem a roztočit vrtuli až ve vzduchu, opět s penalizací 100b.

Problém mám ale s bodem d). Tedy vlastní pokyn, že se startuje maximálně 4 metry od bodu je jasný a nebude dělat problém, porušení je za nulu! Ovšem "zajímavá" je první věta "Unless otherwise specified by contest director", kterou lze těžko přeložit jinak než ve stylu "pokud neurčí ředitel soutěže jinak". Dovedeno do důsledků mi připadá, že není

vyloučeno, aby se startovalo i “postaru” ze zóny, ale nechci to tvrdit příliš radikálně, tady bude nutno vyčkat na další výklady....

A zajímavý je i bod g), který jednoznačně říká, že časoměřič musí být při startu za pilotem. To by samo o sobě nebyla změna, ale ve spojení se startem od bodu a ne ze zóny to znamená, že časoměřič opravdu nemůže prosedět akci na židliče a bude muset chodit na bod již při startu. Na jednu stranu je to logické, na druhé straně to ale u velkých a dlouhých akcí zvýší nároky na časoměřiče...

5.5.11.11 Přistání

Bod b) nově uvádí, že směr, odkud se bude přistávat stanovuje ředitel soutěže, penalizace za porušení je 100b. Dosud bylo toto pravidlo vynuceno spíše nepřímo tím, že nebylo možné přeletět nízko nad safety zónou, nyní je to upřesněno.

V bodu c) se podobně jako u startu upřesňuje, kde budou časoměřiči.

5.5.11.12 Bodování

V zásadě žádná změna, jen upřesnění formulací.

Zajímavý je snad jen bod j). V první řadě potvrzuje existující pravidlo, že když soutěžící trefí sebe nebo pomocníka, má nulu za přistání. Nově je ale doplněna nula i za dotyk “deliberately placed obstruction”, tedy něco jako “úmyslně umístěné překážky”. Tohle v první řadě znamená, že pokud by soutěžící hodil modelu do cesty bundu a tím ho zastavil, má nulu za přistání - s tím lze plně souhlasit. Otázkou spíš je, zda by se toto pravidlo nedalo uplatnit i v případě, že se soutěžící, který nestíhá rozpočet, dotkl modelem země ještě v čase a pak doklouzal na bod. Podle mého názoru spíše ne, ale na 100% jistý si nejsem.

5.5.11.13 Závěrečná klasifikace

Na bodování se nic nemění. Spíše se upřesňují podmínky pro finále. Na tomto místě je doporučeno, aby finále byla minimálně 3 a maximálně 4, varianta s dvěma finálovými lety je uvedena jen jako nouzová při špatném počasí.

Přitom ale v případě, že je počet soutěžících menší než 20 je výslovně povoleno finále neletět vůbec...

S ohledem na to, že počet finále je popsán pouze slovem “should” (má) nikoli “must” (musí) si myslím, že na domácích soutěžích lze bez problémů létat finále pouze dvě (bez ohledu na počasí), při malém počtu soutěžících pak lze zvážit i raději přidat kvalifikační start a finále neletět. Naproti tomu letět pouze jediný finálový start v pravidlech oporu nemá vůbec a asi by bylo správné se tomuto vyhýbat.

5.5.11.14 Pomocné informace

V tomto bodě je hodně rozšířen bod 5.5.11.14.2 o povinnostech časoměřiče, ale nejde o nic převratného. V zásadě lze říct, že poučení časoměřičů, které jsem letos dělal například v Bořeticích, tomuto bodu plně odpovídalo, nyní je to zakotveno přímo v pravidlech.

Annex 7ag - specifikace AMRT

V tomto případě nelze mluvit o úpravě, jde o kompletně přepracovaný text. Na druhé straně ale v jistém směru jde o návrat k původnímu návrhu někdy z roku 2011, takže nejde o velké překvapení.

Pokusím se upozornit na body podstatné pro soutěžící, podrobné postupy pro certifikaci jsou podstatné spíš pro výrobce či dovozce...

- ★ Podrobná specifikace AMRT je v kapitole 2.0 a a 2.1
- ★ Důležitý je bod 2.1j - z něj plyne potřeba displeje, ne tedy už jen blikání. Výslovně je povolen jak displej externí, tak interní. V tomto bodu je také jasně uvedeno, že jediný externí displej může využít více uživatelů stejného AMRT, varianta, že si klub koupí jen jeden displej je výslovně zakotvena.
- ★ Bod 2.2.10 zakotvuje, že displej kromě výšky má ukazovat i verzi firmware. Tohle je podstatné, ono popravdě u samotného bodu 2.1j by se asi dalo "blikání" okecat, ale požadavek na informace o fw opravdu vede na plnohodnotný displej.
- ★ Důležitý je bod 3.1 - ten vlastně potvrzuje nutnost "uzamčeného" firmwaru pro soutěže (jako je řada 5.x u Altisu). Na druhé straně je výslovně povoleno, aby výrobce nabízel i jiný firmware s více možnostmi. Toto mě potěšilo, objevovaly se návrhy na opravdu striktně uzavřená zařízení...
- ★ Bod 4.1.5 zdůrazňuje, že je přípustné pouze sériové zapojení, ne Y kabel. Toto není žádná novinka, pouze na to upozorňuji, aby nikdo nevymýšlel nic jiného!
- ★ No a Appendix A se časem asi bude doplňovat o konkrétní schválené typy výškoměrů. Důležité je, že schválení bude ve stylu "výškoměr s firmwarem verze....", z toho plyne povinnost soutěžícího opravdu použít správný firmware. Letos bylo v podstatě korektní použít i "tréningový" fw v případě, že se v něm vše korektně nastavilo, v roce 2014 již ale bude použití oficiálního "uzamčeného" fw povinné.

A to je vlastně vše... Annex doporučuji přečíst celý, je v něm jasně vysvětlen postup certifikace a jak vlastně výpočet výšky funguje, ale v podstatě v tom není žádná změna proti současnosti.