

**МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИОННАЯ ФЕДЕРАЦИЯ (FAI)**

**ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛЬНАЯ КОМИССИЯ FAI**

**СИА**



***ПРОЕКТ***

**РУКОВОДСТВО СПОРТИВНОГО НАБЛЮДАТЕЛЯ**

**ВЕРСИЯ 2.1**

**В действии с Мая 2010**

Secretariat of FAI  
Maison du Sport International  
Av. de Rhodanie 54  
CH - 1007 Lausanne, Switzerland

Tel: +41-21-345 1070 Fax: +41-21-345 1077 e-mail: [sec@fai.org](mailto:sec@fai.org)

*Примечание:* Текущую версию данного документа можно найти на странице <http://www.fai.org/cia-documents>, на которую можно попасть с сайта СІА <http://www.fai.org/balloonig>, или можно запросить у Председателя комиссии по наблюдателям СІА.

### Содержание

Введение ... ..	3
Роль наблюдателя ... ..	4
Оборудование ... ..	7
Регистрация – Брифинги ... ..	8
Карты ... ..	9
PZ's или запретные зоны ... ..	10
Высотомер ... ..	11
Воздушное законодательство ... ..	12
Зоны/места старта ... ..	13
Определение целей ... ..	14
Метка, маркер и период поиска ... ..	16
Измерения маркера ... ..	17
Отчёт наблюдателя ... ..	20
Возвращение в Центр соревнований ... ..	23
Обязанности наблюдателя – Резюме ... ..	24
Чек-лист наблюдателя ... ..	25

## Введение

ТИПОВОЕ РУКОВОДСТВО СПОРТИВНОГО НАБЛЮДАТЕЛЯ это справочник для опытных наблюдателей на АХ мероприятиях СІА первой категории. В нём содержится обзор информации, относящейся к полномочиям и обязанностям наблюдателя. Оно должно служить для организаторов таких мероприятий в качестве основы, для создания ими своего собственного руководства.

Понятие «observer» (наблюдатель) в воздухоплавании на тепловых аэростатах было впервые введено в Англии Британским Клубом аэростатов и дирижаблей (ВВАС) в 1976 году. Полезность этого нововведения с тех пор была доказана на многочисленных соревнованиях, проводимых по всему миру.

Основой этого руководства являются части словесных инструкций, дававшихся наблюдателям некоторыми из первых выдающихся людей в воздухоплавании, и ранние попытки письменных инструкций, а также ранние версии справочников для наблюдателей. Это включает в себя устные инструкции наблюдателям по их обязанностям от Найджела Таскара, разработчика заданий, и Виктор Торна, Главного наблюдателя, на чемпионате мира по тепловым аэростатам 1977 года. Первое письменное руководство от Томаса Шеппарда и Дебби Спает для использования в 1978 году на Wisconsin Dells Balloon Rally позже применялось в немного пересмотренной версии на чемпионате мира по тепловым аэростатам 1981 года в Баттл-Крик, штат Мичиган, США. Матайс деБрайн написал свод инструкций для немецких наблюдателей в 1982 году. Позднее в том же году, по случаю 3-го чемпионата Европы по тепловым аэростатам, воздухоплаватели Люксембурга выпустили Руководство наблюдателя. Пересмотренный и отредактированный текст Руководства наблюдателя, опубликованный воздухоплавательным комитетом Люксембурга в 1988 году, стал первой версией единообразного Руководства наблюдателя, опубликованного подкомитетом СІА по наблюдателям в 1993 году для 11-го чемпионата мира по тепловым аэростатам в Ларошетт, Люксембург. Второе издание было опубликовано в 1994 году, а третье издание было опубликовано в 1995 году. Это – четвёртое переизданное издание, теперь маркированное версией 2.00 по соглашению об именовании FAI/СІА (что указывает на первую версию документа в 2002 году).

**РОЛЬ НАБЛЮДАТЕЛЯ (Глава 6)**

Главными целями соревнований по воздухоплаванию являются определение ранжирования участников согласно их мастерству в выполнении заданий и укрепление дружбы между аэронавтами. Наблюдатель ответственен перед Главным наблюдателем и работает на Спортивного директора, помогая ему достигнуть вышеуказанные цели. Если уровень наблюдателей невысок и различен, то соревнования могут закончиться ненадёжным ранжированием и уменьшением уважения и дружбы. Роль наблюдателя (правила 6.2. – 6.8.) определяется Правилами соревнований.

**6.2 НАБЛЮДАТЕЛИ**

Наблюдатель – это официальное лицо соревнований, ответственное перед Главным наблюдателем. В его обязанности входит, в первую очередь, беспристрастная запись деталей местоположения, времени, расстояния и т.д., достигнутых во время полёта. Он также обязан докладывать о любом очевидном нарушении правил или Воздушного законодательства и о любых случаях некорректного поведения по отношению к землевладельцам или публике со стороны любого участника или члена команды.

**6.3 НАЗНАЧЕНИЕ НАБЛЮДАТЕЛЯ**

На брифинге по заданию каждому пилоту назначается Наблюдатель. Наблюдатель не должен назначаться более одного раза к одному и тому же Пилоту. На ВВИ, Мировом и Европейском чемпионатах Наблюдатель не должен представлять ту же страну, что участник.

**6.4 ПОМОЩЬ, ОКАЗЫВАЕМАЯ НАБЛЮДАТЕЛЕМ**

6.4.1 Наблюдатель не может помогать участнику советами. Ему не следует вдаваться в подробности, объяснять участнику Правила или интерпретировать их.

6.4.2 Он не может ничего делать с маркером или любым средством управления аэростатом во время выполнения задания.

6.4.3 Если он желает и если его привлекает к этому Пилот, он может помочь в наземных действиях с аэростатом и его наполнением, а если его взяли в полёт – оказать помощь при окончательной посадке согласно указаниям Пилота.

**6.5 ПРОСЬБА О ЗАСВИДЕТЕЛЬСТВОВАНИИ ИНФОРМАЦИИ**

Если Пилот просит Наблюдателя записать или засвидетельствовать какую-либо информацию во время выполнения задания, Наблюдатель обязан это сделать.

**6.6 НАБЛЮДАТЕЛЬ В КОМАНДЕ ПОДБОРА**

6.6.1 Если Наблюдатель не летит с Пилотом, он занимает место у окна автомобиля подбора, и команда должна сделать все возможное, чтобы обеспечить ему визуальный контакт с аэростатом до тех пор, пока не будет сброшен последний маркер. Наблюдатель не должен управлять автомобилем подбора. Он может помочь в чтении карты во время подбора, если его попросят об этом члены команды, но под их полную ответственность.

6.6.2 Обязанностью участника и команды является доставить Наблюдателя в зону старта и, после замера результатов и подбора аэростата, вернуть его как можно быстрее в Центр соревнований.

6.6.3 Для мероприятий с Наблюдателями в обязанности команды входит помощь Наблюдателю при поисках маркера и при измерениях. Наблюдатель не может быть оставлен один для поисков маркера.

**6.7 ФОТОГРАФИРОВАНИЕ**

Наблюдатель не может брать на борт фотоаппарат или заниматься фотографированием во время полёта, за исключением случаев, когда он получил на это разрешение Пилота, или этого требуют его обязанности.

## 6.8 ОТЧЕТ НАБЛЮДАТЕЛЯ

Участник должен прочитать и подписать отчёт наблюдателя после завершения полёта. Если участник не согласен с какой-либо информацией в отчёте, он должен отметить это при подписании отчёта.

## 6.9 GPS-ЛОГГЕРЫ

GPS-логгер – это прибор, который записывает трек и высоту аэростата. В данные точек трека входят: положение (долгота/широта), высота (GPS или барометрическая) и метка времени. В зависимости от типа логгера возможно применение дополнительных устройств для ввода информации. В соревнованиях GPS-логгеры могут быть использованы для контроля за соблюдением Правил, для постановки задач и для определения очков и результатов. Пилоты должны придерживаться инструкции обращения с логгерами.

Так как ваша обязанность – фиксировать без интерпретаций, вы должны помнить, что за замеченные нарушения может и не быть штрафа, либо он может быть изменён решением жюри. Вы должны только предоставить информацию, необходимую для подсчёта очков при данных обстоятельствах. Например, если участник бросает в цель какой-либо предмет вместо маркера, вы должны сделать измерения и записи так, как **если бы это был настоящий маркер**, и дополнить их замечанием о нарушении правила 10.4. «Сбрасывание предметов».

## ОБЯЗАННОСТИ

Наблюдатели должны **наблюдать и отмечать все относящиеся к делу факты и докладывать о них**. Для того чтобы знать, какие факты относятся к делу, они должны в совершенстве **знать и понимать действующие в данном соревновании Правила**. Сообщение соответствующих фактов включает в себя обычно **измерение положений** и, довольно часто, **поиск маркеров**. Наблюдатели должны также **помогать пилоту и экипажу поддерживать хорошие отношения с фермерами и землевладельцами**.

Наблюдатели **не должны влиять на факты**, которые они должны зафиксировать. Они не должны вмешиваться в решения, которые принимает пилот или его команда. В их обязанности не входит давать или отменять разрешения, они не должны помогать советом и не должны быть помехой участнику, каковой они могут стать, если будут болтливы, медлительны или некомпетентны.

Наблюдатель **должен записывать факты на основании только того, что он сам видел**. Слово участника или его экипажа не учитывается, но оно может указать направление, где могут быть найдены свидетельства. Наблюдатель никогда не должен позволять себя запугать.

## ТРЕБУЕМЫЕ КАЧЕСТВА

Наблюдатель должен быть **беспристрастным и скрупулёзным**. Он не должен отождествлять себя с участником, и ему ни в коем случае не позволено игнорировать нарушения правил. Пилоты могут жить с ошибками, которые они делают, как это ни трудно может быть для некоторых из них. От наблюдателей требуется жить только с ошибками, которые допустили другие люди.

Наблюдатель должен быть **непредубеждённым и гибким**. Если, например, участник указывает, что наблюдатель ошибается при чтении карты, наблюдатель должен принять это во внимание и выяснить истину. Если участник хочет, чтобы измерение было выполнено определённым способом, пойдите навстречу и сделайте это. Однако если вы не согласны с результатом, проведите измерения по-своему и доложите дебриферу.

Наблюдатели должны быть **независимыми и твёрдыми**. В случае если участник заявляет, что наблюдатель неправильно зафиксировал какие-либо факты, наблюдатель должен сделать всё возможное, чтобы разрешить разногласие на месте. В редких случаях, когда согласие не достигнуто, наблюдатель должен помнить сам и напомнить пилоту, что в настоящее время учитывается только слово наблюдателя. Если участник продолжает требовать правосудия как предусмотрено Правилами, дело будет рассмотрено Спортивным директором или уполномоченным официальным лицом, либо, в конечном счёте, жюри. Наблюдатель должен делать всё, что может помочь в возможном расследовании (отметить краской метку на земле и т.п.), и доложить о разногласии на дебрифинге.

Хороший наблюдатель **спокойно эффективен**. Он не привлекает к себе внимания, не вмешивается и позволяет пилоту и его экипажу сосредоточиться на задании. Когда в деятельности затишье, он наносит последние штрихи на наброски, которые он сделал к этому времени. Пока экипаж упаковывает аэростат, наблюдатель заполняет свой отчёт. Если команде и приходится ждать наблюдателя, то только в том случае, если что-то должно быть сделано именно здесь и именно сейчас.

## ТРЕБУЕМЫЕ НАВЫКИ

Наблюдатель должен всегда знать своё положение на карте. Это нетрудно сделать, если наблюдатель уделяет большое внимание чтению карты во время движения автомобиля и отмечает точки на карте во время каждой остановки. Полезно свериться с другими наблюдателями, если есть хоть малейшая возможность того, что вы ошибаетесь.

Дебрифер счастлив работать с наблюдателями, которые делают ясные и подробные схематические карты. Если дебриферу приходится дополнять или исправлять эскизы, наблюдателю не удалось справиться со своей работой должным образом, и он должен учесть это перед следующим дебрифингом.

Наблюдение временами проходит в напряжённой и лихорадочной обстановке, иногда дополненной нервозностью или разочарованием. Можно было бы подумать, что наблюдателям нужны специальные навыки межличностного общения, чтобы оставаться спокойными и делать свою работу хорошо. Это не так. Необходимы только две вещи: наблюдатель должен знать Правила и он должен посвятить себя безупречному выполнению своих обязанностей.

Если наблюдатель знает Правила, он знает, что относится к его обязанностям, а что – нет; он также знает, когда командует он, а когда – пилот или руководитель команды. Если наблюдатель хочет сделать свою работу хорошо, он не может потерпеть неудачу, потому что его обязанности достаточно легки. Если пилоты или команды то тут, то там выпускают пар, это случается потому, что они действуют на пределе своих возможностей и даже за ними. Их работа настолько трудна, они на грани провала. И это правильно, иначе у всех пилотов был бы одинаковый ранг. Но все наблюдатели должны быть лучшими.

Пилоты и команды во время соревнований обычно очень заняты, и у них едва есть время заводить новые знакомства. Однако есть одна возможность, когда они могут познакомиться с ещё одним человеком, вовлечённым в воздухоплавание, – когда все измерения сделаны и вы едете обратно в Центр соревнований. Тогда обычно наблюдателю уже необязательно быть молчаливым или дожидаться, пока пилот или команда заведут с ним дружеский разговор.

Наблюдатели – единственные люди на воздухоплавательных соревнованиях, которые активно работают с несколькими участниками и командами, часто из разных стран. Таким образом, именно наблюдатель имеет отличный шанс испортить соревнования многим участникам или обеспечить атмосферу хорошего соревнования и дружбы между воздухоплавателями. Лучшее, что он может сделать, – это проявлять активный интерес к другим людям и компетентность в своей собственной работе.

## ОБОРУДОВАНИЕ

НЕОБХОДИМОЕ	ПОЛЕЗНО ИМЕТЬ
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Карта соревнований (предоставляется Главным Наблюдателем)</li> <li>• Правила (предоставляются Главным Наблюдателем)</li> <li>• Рулетка (минимум 30 м, 50 м предпочтительно)</li> <li>• Координатная линейка</li> <li>• Ручной компас (на 360 градусов)</li> <li>• Бумага, ручки (чёрные или синие)*, карандаши, ластики</li> <li>• * не зелёные (зелёный цвет зарезервирован для дебриферов)</li> <li>• * не красные (красный цвет зарезервирован для Спортивного директора)</li> <li>• Масштабная линейка</li> <li>• Калькулятор</li> <li>• Планшетка А4</li> <li>• Баллон краски</li> <li>• Кусок мела</li> <li>• Фонарик</li> <li>• Пакет для грязных маркеров</li> <li>• Надёжные часы, показывающие секунды</li> <li>• <b>GPS</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Одежду и обувь, позволяющие искать маркер в зарослях и сырых местах, в грязи и пыли</li> <li>• Пару крепких перчаток</li> <li>• Запасные очки (для наблюдателей, которые их носят)</li> <li>• Бинокли</li> <li>• Увеличительное стекло</li> <li>• Пару циркулей для рисования окружностей</li> <li>• Ножницы, клей, скотч и маркеры-текстовыделители для подготовки вашей карты</li> <li>• Сумку для всего упомянутого</li> <li>• Степлер</li> <li>• Еду, питьё, средства личной гигиены</li> <li>• <b>GPS</b></li> </ul>

**РЕГИСТРАЦИЯ -- БРИФИНГИ****Регистрация**

Когда вы прибыли на мероприятие, вы первым делом должны отметить у стола регистрации наблюдателей. Вы получите ряд предметов, которые помогут вам во время мероприятия. К ним относятся: комплект правил, карта соревнований, другая информация, билеты на общественные мероприятия и т.п.

**При регистрации все наблюдатели должны измерить свой шаговый коэффициент для этого соревнования.**

**Брифинг наблюдателей**

Затем вы должны посетить брифинг наблюдателей. На этом брифинге Главный наблюдатель представит вам Спортивного директора, и вы будете ознакомлены со своими обязанностями во время соревнования.

Если у вас есть какие-либо вопросы, касающиеся обязанностей наблюдателей, задавайте их, пожалуйста, на брифинге для наблюдателей.

**Генеральный брифинг**

Вам также необходимо присутствовать на Генеральном брифинге, где будут обсуждаться Правила соревнований.

**Брифинг по заданию**

Для каждого полёта проводится отдельный брифинг по заданию. Прибудьте за 15 минут до начала и проверьте на доске объявлений, какого пилота вы будете наблюдать. На брифинге вы должны занять место рядом с этим пилотом. Вы получите копию листа заданий и чистый отчёт наблюдателя. **Вы должны обеспечить синхронизацию ваших часов со временем GPS. Будет проведена сверка времени.** По окончании брифинга обязанностью пилота является взять вас с собой, представить вас руководителю команды и обеспечить вашу доставку в зону старта



## КАРТЫ

Ваше умение читать карту будет играть важную роль в исполнении ваших обязанностей наблюдателя. Изучите карты соревнований очень внимательно и добейтесь уверенности в том, что вы полностью ориентируетесь в них. Весьма удобно обернуть карту пластиком (оклеить скотчем, заламинировать).

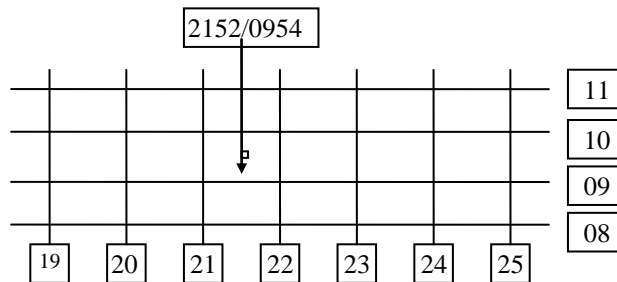
Масштаб используемых карт – 1:50000. Это означает, что 1 см на карте = 500 м на местности, отображенной на карте.

Разница между результатами участников может быть весьма незначительной, поэтому первоначально важно, чтобы координаты карты записывались точно. Требуется записывать восьмизначные координаты.

**ДОЛГОТА (ЗАПАД/ВОСТОК), ЗАТЕМ ШИРОТА (ЮГ/СЕВЕР):**

Координаты представляются двумя группами по четыре цифры:

- |   |         |   |       |   |        |
|---|---------|---|-------|---|--------|
| 1 | Долготы | : | Запад | → | Восток |
| 2 | Широты  | : | Юг    | → | Север  |



**НЕ** определяйте для пилота координаты по карте. Это будет рассматриваться как помощь в соревновании, что не разрешено. Иногда вы можете обнаружить, что читаете карту лучше, чем пилот, но не спешите помогать или критиковать его. Умение читать карту, помимо всего прочего, – это часть его мастерства как участника соревнований.

**PZs или ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ (Глава 7)**

Запретная зона (PZ) – это воздушное пространство или наземный участок, определённые как запрещённые.

**7.3 ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ (PZs)**

- 7.3.1 Директор может определить участки воздушного или наземного пространства как запретные. Метка или точка трека в пределах красной, жёлтой и голубой запретных зон считаются действительными, если эти зоны не определены как за пределами РС. Границы этих зон, включая ограничение воздушного пространства по высоте в метрах (футах) над уровнем моря (MSL), где необходимо, должны быть письменно опубликованы для каждой запретной зоны.
- 7.3.2 Круговые запретные зоны (цилиндр или купол) определяются координатами центра и радиусом в метрах и/или футах. Запретные зоны с естественными границами должны быть нанесены на копии карт каждого участника.
- 7.3.3 Существует три вида запретных зон: Красная, Жёлтая и Голубая.
- 7.3.4 **КРАСНАЯ ЗАПРЕТНАЯ ЗОНА** – ограничивает использование воздушного пространства и должна включать ограничение по высоте, ниже которого Пилот не должен летать. Наземные действия с аэростатом (подготовка к полёту, перемещение наполненного аэростата, старт, приземление) в ней запрещены.
- 7.3.5 **ЖЁЛТАЯ ЗАПРЕТНАЯ ЗОНА** – ограничивает территории, где не разрешаются взлёты, посадки и иные наземные действия с аэростатом.
- 7.3.6 **ГОЛУБАЯ ЗАПРЕТНАЯ ЗОНА** – ограничивает использование воздушного пространства и включает ограничение по высоте, выше которого Пилот не должен летать.

**7.4 ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЗАПРЕТНЫЕ ЗОНЫ**

На каждом брифинге по заданию объявляются действующие или не действующие запретные зоны в данном полёте. Это никак не влияет на их рабочую активность или статус для других авиационных целей.

В начале соревнования убедитесь, что на вашей карте отмечены все запретные зоны. Если по ходу соревнований появляются какие-либо дополнения, также обязательно нанесите их на свою карту.

Если вы летите с пилотом и находитесь рядом с запретной зоной или над ней, убедитесь, что вы проверили и записали высоту (как показания высотомера, так и настройку давления воздуха).

Если вы находитесь в машине сопровождения, важно, чтобы вы физически находились в запретной зоне или рядом с ней, прежде чем заявить о возможном нарушении. Невозможно точно судить, нарушил ли пилот запретную зону, если вы находитесь от неё на расстоянии полукилометра или около того. Помните, что штраф за нарушение запретной зоны пропорционален степени нарушения, поэтому точное описание нарушения имеет большое значение.

Если вы следите за полётом из машины сопровождения, и аэростат вашего или другого пилота приближается к запретной зоне на малой высоте, лучший способ измерить его высоту – это мысленно представить, какое количество аэростатов поместилось бы между землёй и корзиной. Запишите это получившееся число как «высоту в аэростатах».

**ВЫСОТОМЕР (Глава 3)**

**3.7 ВЫСОТОМЕР**

Каждый аэростат должен быть снабжён исправным высотомером.

Измерение высоты включает в себя как показания высотомера, так и установки барометрического давления. Вы должны записывать оба этих показания всякий раз, когда вы записываете высоту, делается ли это перед взлётом или в полёте.

Если вы летите с пилотом, вы должны считывать и записывать его высоту каждый раз, как приближаетесь к запретной зоне.

## ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО (Глава 10)

**10.14 ВОЗДУШНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО**

Нарушение Воздушного законодательства, которое не противоречит Правилам соревнований и не обеспечивает спортивного преимущества, не будет штрафоваться Директором, за исключением случаев повреждений, нарушений общественного порядка или обоснованной жалобы от лиц, не связанных с Соревнованием.

Наблюдатели являются основными свидетелями любых нарушений и поэтому должны знать основные положения применяемого воздушного законодательства. Вам следует знать, что существует два типа правил, следующих из воздушного законодательства. Первые – общие правила, действующие применительно к соревнованию в целом, вторые – возможные правила или изменения в общих правилах, вводимые на брифингах по заданию.

Соревнующиеся тепловые аэростаты обычно совершают полёты при условиях «ПВП–день» (Правила Визуального Полёта – день, «VFR day» – Visual Flight Rules Day). Условия ПВП, в основном, определяются минимальной видимостью и/или облачностью.

Условия «День» определяются временем восхода и захода солнца. Это время будет указано на листах заданий. **Помните, что на вечерних полетах важно, чтобы вы записали точное время посадки, т.к. пилот может быть оштрафован, если это время будет позднее объявленного времени захода солнца. Очень важно, чтобы ваши часы были ежедневно установлены (лучше всего на каждом брифинге) на точное время GPS, время на официальных часах во время брифинга.**

**ЗОНЫ/МЕСТА СТАРТА (Глава 9)**

На вашем отчёте наблюдателя вы увидите много мест для указания времени тех или иных событий. Отмечайте эти времена по мере их наступления. Пилот и команда будут заняты. Стойте рядом с корзиной, будьте готовы и бдительны.

Если у вас есть с собой фотоаппарат, убедитесь, что ваше фотографирование не вмешивается в ваши наблюдения и никоим образом не мешает пилоту. Не забывайте ставить метки на карте. Записывайте любые моменты, по поводу которых у вас есть сомнения, и по возвращении спросите о них у дебрифера.

**Правило 2.2.2 Право на представительство** ограничивает статус пассажиров на соревновательных полётах. Вас могут попросить записать имена всех пассажиров, летящих с вашим пилотом. Если это так, на основном брифинге будут даны разъяснения.

**Согласно Правилу 12.7 Требование видимости маркера при взлёте** маркеры вашего участника должны быть видны вам в корзине в момент взлёта. Если вы не видите маркеры, попросите пилота показать их вам. (В АХМЕР-2016 не применяется).

**9.15 ПРОЦЕДУРЫ ВЗЛЁТА ПРИ НАЗНАЧЕНИИ РУКОВОДИТЕЛЕЙ СТАРТА**

9.15.1 Когда участник готов к взлёту и имеет положительную подъёмную силу, он сообщает об этом Руководителю старта взмахами белого флага. Когда Руководитель старта зафиксировал сигнал готовности, участнику следует оставить флаг на краю корзины и ждать дальнейших указаний, сохраняя свою готовность к взлёту. Руководитель старта даёт разрешение на взлёт, насколько это возможно, в порядке получения сигнала готовности. Участники сами должны обеспечить себя белым флагом размером примерно 50 x 50 см

9.15.2 Чтобы избежать скопления (затора), продление времени старта не предоставляется участникам, которые подадут сигнал белым флагом в последние 10 минут стартового периода

9.15.3 Руководитель старта даёт каждому участнику разрешение на взлёт, используя нижеприведённые сигналы. После этого участник может взлетать, соблюдая при этом инструкции Руководителя старта.

				
Я вижу твой белый флаг.	Оставайся на земле; следуй указаниям моей правой руки.	Я собираюсь разрешить взлёт	Взлёт разрешаю	Отменяю все предыдущие указания. Жди.

9.15.4 Разрешение на взлёт ни в коей мере не освобождает участника от ответственности за обеспечение безопасности при взлёте, в том числе за выбор скорости подъёма, исключающей возможность столкновения с препятствиями или другими аэростатами, и сохранение безопасности в полёте. Пилот, стартовавший без разрешения либо из-за потери управления аэростатом, либо по любой другой причине, может быть оштрафован до 500 очков по соревнованию.

9.15.5 Если аэростат не взлетел в течение 30 секунд после получения разрешения, это разрешение может быть аннулировано Руководителем старта.

Убедитесь, что руководитель старта наклеил небольшой стикер (означающий, что разрешение дано) на верхний правый угол вашего отчёта наблюдателя. О применении такой процедуры будет объявлено на брифинге для наблюдателей.

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЦЕЛЕЙ (Глава 12)

## ДОРОГИ

Измерения, выполняемые на соревнованиях, неизменно выполняются от центральной линии дорог и никогда от обочины или ограды.

## 12.1 ЦЕЛЬ

- 12.1.1 Место, определённое координатами на карте соревнований, заданное Директором или выбранное Пилотом.
- 12.1.2 Если Пилот, прибыв к ожидаемой цели, обнаруживает, что она перестроена или перемещена, он должен направляться к ближайшей заменённой цели в пределах 100 м. Если же окажется, что цели не существует и в радиусе 100 м не видно похожей цели, Пилот должен направляться к заявленным координатам. Эти же координаты будут использованы при вычислении/измерении результатов других заданий данного полёта, связанных с рассматриваемой целью.
- 12.1.3 Директор может предоставить список заранее определённых целей. В списке цели будут пронумерованы трёхзначными числами, рядом будут приведены их координаты на карте

## 12.2 ЦЕЛЬ, ВЫБРАННАЯ ПИЛОТОМ

- 12.2.1 Цель, выбранная Пилотом, должна быть, основываясь на данных карты, легко достижима наземным транспортом и точно идентифицироваться для выполнения замеров. Если иного не предусмотрено в информации по заданию, целью должно являться пересечение двух дорог. В информации по заданию от Пилотов может требоваться выбрать одну или более целей из списка предустановленных целей или из списка в Листе заданий.
- 12.2.2 Измерения будут сделаны от мишени или от отмеченной точки так, как будет указано в Листе задания. В случае если используется и разрешается для декларирования немаркированный перекрёсток, измерения будут сделаны от центра перекрёстка, как определено в «Деталиях соревнований». В случае, если перекрёсток, указанный на карте как пересечение дорог, окажется пересечением в виде двух последовательных Т, целью будет средняя точка между точками, найденными согласно указаний в разделе «Детали соревнований».
- 12.2.3 Типы дорог, разрешённых для декларирования целей, приведены в Разделе II.

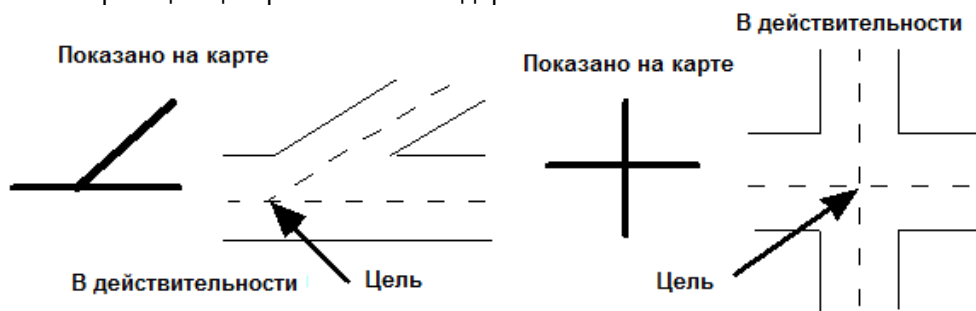
## ЦЕЛИ НА ПЕРЕКРЁСТКАХ

Цель на перекрёстке – это пересечение центральных линий двух дорог. Хорошей практикой является перед началом измерений зафиксировать и отметить точное место – предпочтительно даже до того, как аэростат достигнет цели. Наблюдателям, ожидающим у цели прибытия своих аэростатов, следует работать вместе, чтобы точно и заранее установить центральную точку и отметить её пятном краски. Не считайте, что нарисованные полосы движения отмечают истинную центральную линию – вместо этого произведите замеры самостоятельно.

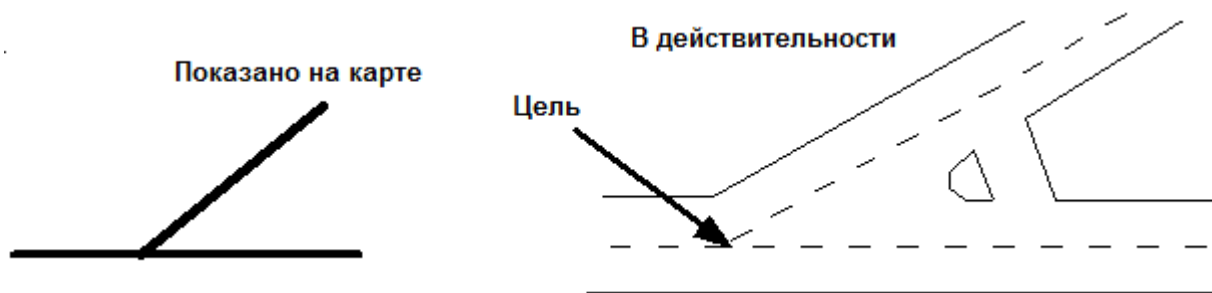
## ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ

Официальные лица соревнований объявят на Генеральном брифинге определение действительных целей, а также всю информацию, касающуюся измерений (измерительная команда, информация для наблюдателей...).

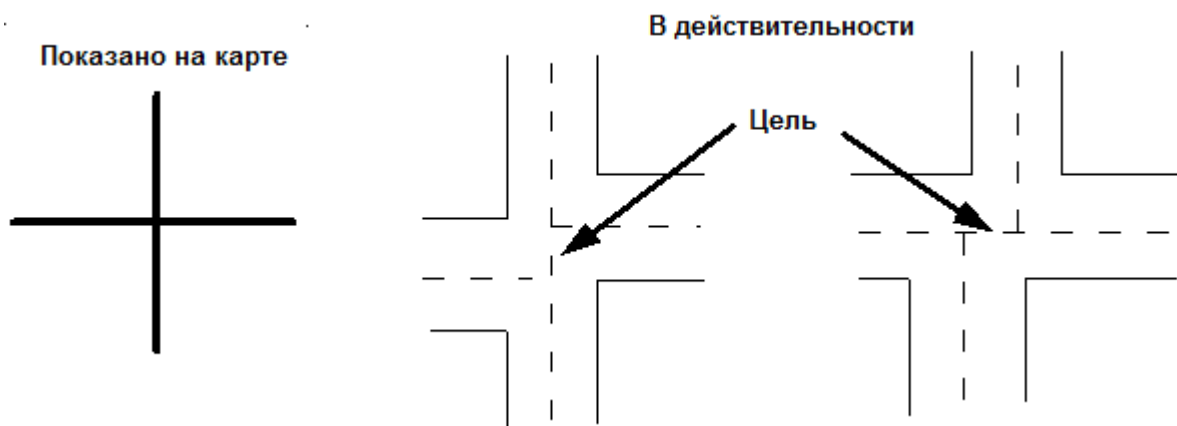
1. Цель – пересечение проекций центральных линий дорог.



2. Если цель допускает двоякое толкование (т.е. не соответствует в действительности тому, что показано на карте соревнований), цель – пересечение проекций центральных линий дорог, показанных на карте.



3. Если пересечение, показанное на карте в виде креста, оказывается в действительности смещёнными Т-образными перекрёстками, цель – средняя точка между точками, определёнными вышеупомянутым методом.



**МЕТКА, МАРКЕР и ПЕРИОД ПОИСКА (Глава 12)****12.13 ДЕЙСТВИЯ С МАРКЕРОМ**

Никто, кроме официальных лиц, не должен трогать лежащий на земле маркер или влиять на его местоположение.

**12.14 ПЕРИОД ПОИСКА**

12.14.1 Участникам даётся определённое время для поиска маркера (маркеров), отсчитываемое с момента фактического начала стартового периода.

12.14.2. Решение о том, что делать раньше: искать маркер или подбирать Пилота, принимают Пилот или его команда.

**12.21 ЗАЧЁТНАЯ МЕТКА**

12.21.1 Физическая метка считается зачётной, если она находится в пределах зачётной области или Области измерения маркера во время зачётного периода, если последний был установлен.

12.21.2 Электронная метка считается зачётной, если соответствующая точка трека отвечает всем требованиям, определённым в Листе заданий.

12.21.3 Зачётная физическая метка имеет преимущество перед любой точкой трека или электронной меткой.

12.21.4 Измерения производятся до ближайшей к цели/мишени точки утяжелённой части маркера.

Решать, когда и где проводить поиск маркеров, – дело пилота и команды. Важно, чтобы наблюдатель был доставлен в центр соревнований как можно скорее после заполнения им отчёта наблюдателя.

Вы должны привезти назад маркеры вашего участника, если только у вас нет подтверждения того, что какие-либо маркеры были подобраны измерительной командой. В этом случае их вернут члены измерительной команды.



**ИЗМЕРЕНИЯ МАРКЕРА (Глава 14)**

Наиболее важной частью обязанностей наблюдателя является измерение маркера (иногда вместо этого измеряется положение корзины).

- a) Если вы **ЛЕТИТЕ** в корзине, следите за маршрутом полёта аэростата: ставьте небольшие карандашные пометки на вашей карте для того, чтобы указать последовательность «фиксированных точек», т.е. точек, где вы удостоверились, что аэростат находился точно над характерным объектом на карте.

Отметьте положение маркера относительно близлежащих зданий, изгородей и т.п., чтобы вы могли легко определить его местонахождение на земле. Сделайте быстрый эскиз, чтобы помочь вашей памяти. Помните, что пилоту дадут оценённый результат. Отметьте точку на вашей карте.

- b) Если вы **СЛЕДУЕТЕ** с экипажем, их обязанность – делать всё возможное для того, чтобы не терять аэростат из виду до тех пор, пока не будет сброшен маркер. Следите внимательно за сбросом маркера и запишите время сброса.

Когда вы **ПРИБЫЛИ К МАРКЕРУ**, в первую очередь проверьте его номер и отметьте его положение с помощью мела или пятна краски. В случае полёта с несколькими заданиями, проверьте также цвет маркера. Запишите указанные на маркере координаты, если этот маркер является частью задания Продолжение полёта (Fly On).

Дело экипажа – решить, должны ли вы замерить положение маркера немедленно или поехать с ними забрать пилота.

Обычно вы не должны поднимать с земли маркер до тех пор, пока не сделаны все измерения. Маркеры, однако, могут представлять опасность для скота и должны быть подобраны немедленно (после того, как помечено место их падения), если на поле, где маркер приземлился, находятся какие-либо животные. Маркеры могут быть также подобраны зрителями в качестве сувенира, и их следует подбирать сразу, если есть вероятность того, что они могут быть взяты или передвинуты посторонним лицом.

Помните, что никто, кроме официального лица и наблюдателя, не может прикасаться к приземлившемуся маркеру (Правило 12.13). Когда вы в итоге подберёте с земли маркер, положите его в оболочку или в пакет и храните его у себя. Не пытайтесь очистить или пометить его каким-либо образом.

**14.7 ИЗМЕРЕНИЯ**

- 14.7.1 Измерения, выполненные официальными измерителями, являются приоритетными.
- 14.7.2 При расстоянии до 200 метров должны использоваться рулетки/геодезические приборы. Если есть основания полагать, что измерение с использованием GPS может быть более точным (или более безопасным для официальных лиц/команды), чем измерение рулеткой/геодезическим прибором, то должно быть выполнено измерение с использованием GPS.
- 14.7.3 Если расстояние до меток превышает 200 метров, оно должно быть измерено при помощи GPS. В случае если Пилот сам выбирает цель, координаты цели также должны быть замерены при помощи GPS.

**ИЗМЕРИТЕЛЬНАЯ КОМАНДА**

Если на мишени находится измерительная команда:

- a. Убедитесь, что они записали ваш маркер.
- b. Спросите их, должны ли вы забрать свой маркер или оставить его там, где он лежит.
- c. Проверьте расстояние сами, если это возможно сделать, не мешая действиям на мишени, и запишите его в своём листе отчёта.
- d. Дальнейшие инструкции могут быть даны на встрече наблюдателей до соревнования, на пилотском Генеральном брифинге или на предполётных встречах наблюдателей.

## ПРЯМОЕ ИЗМЕРЕНИЕ ДО ЦЕЛИ ИЛИ МИШЕНИ

Это – лучший метод измерения результатов наблюдателем.

В пределах 200 м от цели/мишени вы должны использовать рулетку. Измеряйте расстояние по прямой от **ближайшей к цели точки утяжелённой части маркера** до **центра** мишени (отметьте маркер простым крестиком и номером). Используйте где только возможно рулетку, **в противном случае измеряйте расстояние шагами**.

Использование GPS в районе мишени, чтобы убедиться, что перекрёсток – это действительно цель, очень важно. Не забывайте убедиться, что перекрёсток – это цель.

## КОСВЕННОЕ (НЕПРЯМОЕ) ИЗМЕРЕНИЕ

Если маркер находится слишком далеко для прямых измерений от цели, результат пилота будет рассчитан из позиции маркера, нанесённой на карту. Это означает, что вы должны установить его точное положение, чтобы можно было подготовить точные координаты.

В любой ситуации, когда идентичность цели может оказаться под вопросом (например, в случае цели, заявленной пилотом), *в дополнение* к прямым измерениям должна применяться следующая процедура.

- a. Нарисуйте эскиз ближайших деталей, **КОТОРЫЕ ПОКАЗАНЫ НА ВАШЕЙ КАРТЕ**, в непосредственной близости от маркера.
- b. Сделайте нужные измерения и отметьте их на вашем эскизе. Необходимы как минимум два измерения, желательно произведённые под прямым углом друг к другу. Также будут полезны измеренные компасом азимуты.
- c. Укажите единицы измерения – метры, **шаги** и т.д. – около ваших измерений.
- d. Отметьте относительные положения всех других маркеров около вашего и укажите приблизительные расстояния, если это возможно.
- e. Отметьте направление на цель, если оно известно, и направление на север.

## ИЗМЕРЕНИЕ РАССТОЯНИЯ С ПОМОЩЬЮ РУЛЕТКИ

Его можно провести достаточно быстро при условии, что вам поможет член экипажа. Наиболее частые ошибки:

- a) неправильное чтение градуировки рулетки, **особенно если на одной стороне – метрические единицы, а на другой – британские**,
- b) потеря счёта количества полных длин рулетки. Полезно иметь члена экипажа для подтверждения ваших цифр, но никогда не позволяйте никому без предоставления доказательств убедить вас в том, что вы ошиблись. В случае каких-либо сомнений произведите измерения вновь, пока не будет достигнуто согласие.
- c) Убедитесь в том, что пилот или член его команды держит «нулевой» конец рулетки, пока вы записываете измеренное расстояние.

## ИЗМЕРЕНИЕ РАССТОЯНИЯ ШАГАМИ

Это – быстрый метод измерения расстояния, но он менее точен, чем измерение рулеткой, особенно на пересечённой местности. Никогда не используется на расстояниях менее 200 м. Некоторые правила помогут уменьшить проблемы:

- a) Перед началом соревнований вас попросят прошагать измеренное расстояние, чтобы определить ваш «шаговый коэффициент». Сделайте это так, чтобы вы смогли уверенно повторить это при других обстоятельствах.
- b) Никогда не позволяйте другим лицам идти рядом с вами: это может исказить длину вашего шага.
- c) Прошагайте каждое расстояние в обоих направлениях и запишите оба результата.
- d) Считайте внимательно. По вашей просьбе другое лицо может проверять счёт ваших шагов, следя за вами с некоторого расстояния.
- e) Запишите измеренные шагами расстояния в свои наброски в первоначальных единицах, т.е. шагах, затем вы с дебрифером можете вместе проверить правильность перевода в метры.

## GPS-измерения

Положения всех маркеров должны быть записаны в GPS. При проведении GPS-измерения вы должны использовать отчет о GPS-позиции и выполнять следующее:

- a) Перед чтением или сохранением точек GPS должен стабилизироваться более 1 минуты.
- b) Для каждой позиции должно быть записано минимум три GPS-показания.
- c) Минимальное время между снятием показаний должно быть 15 секунд.
- d) В первой строке пишутся полные координаты (32U 0289117, 5532706). Во второй и третьей – крайние пять цифр.
- e) Если погрешность (EPE) более 10 м, GPS не используется.
- f) Если между показаниями возникает большая разница, проверьте GPS и снимите их заново.
- g) Запишите среднее из последних пяти цифр в 3-разовом измерении в отчёт наблюдателя.

## ОТЧЁТ НАБЛЮДАТЕЛЯ

Предполагается, что в каждом соревновательном полёте вы будете фиксировать все факты этого полёта в отчёте наблюдателя. Каждая часть этого отчёта предназначена либо для измерения результата участника, либо для записи свидетельства о нарушениях или их отсутствии. Если у вас есть проблемы с пониманием смысла вопроса или с тем, какой давать ответ, постарайтесь изобразить, какое нарушение правил могло произойти.

## ВВОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

- a) **Пилот Имя/Номер (Pilot Name/Number)** – можно найти в списке назначения наблюдателей и/или в списке участников.
- b) **Номер задания (Task Number)**. В полёте может быть от 1 до 5 заданий. Задания нумеруются последовательно с начала соревнований. Номера заданий можно найти на листе заданий, раздаваемом на брифинге.
- c) **Регистрационный номер аэростата (Balloon Registration Number)** – найдите регистрационный номер на оболочке аэростата и запишите его.
- d) **Утро/Вечер (AM/PM) и В полёте/В подборе (Fly/Follow)** – обведите кружком подходящие ответы.

## ИНФОРМАЦИЯ О СТАРТЕ (Глава 9)

- a) **Общественная собственность и получение разрешения (Public Property and Permission Obtained)**. Когда бы пилот ни стартовал или ни подбирался с частной территории, он должен иметь разрешение землевладельца. Не всегда легко определить, является ли земля общественной или частной, но, как правило, всё, что огорожено, культивируется или используется в сельскохозяйственных целях, включая пастбища для скота, считается частной собственностью.

Сомнительные случаи, такие как школьные игровые площадки, парки и т.д., могут быть обсуждены на Генеральном брифинге.

Разрешение на старт или на подбор должно быть получено пилотом или членом команды в присутствии наблюдателя. Процедуры, когда несколько пилотов просят разрешения у одного и того же землевладельца, могут отличаться – всегда поднимается вопрос, должен ли каждый экипаж получать индивидуальное разрешение, или можно воспользоваться «всеобъемлющим» разрешением, которое может быть предоставлено и засвидетельствовано одним наблюдателем, который затем передаёт его всем остальным. Опять же, это может быть обсуждено на основном брифинге. В любом случае, сотрудничайте со своим пилотом и командой и записывайте события, как они происходят.

Когда используется частная собственность и разрешение получено, запишите имя, адрес и номер телефона землевладельца или арендатора **на листе отчёта** в нижней части формы «[С] Старт и Посадка (Launch and Landing)».

- b) **Время разрешения на старт (Launch Permission Time)** – относится только к разрешению от официальных руководителей старта во время массовых стартов с зоны общего старта.
- c) **Процедуры взлёта (Take-off procedures)**
- d) **Время взлёта и время отъезда команды (Take-off time and crew departure time)** – должны быть записаны независимо от того, стартовал ли аэростат с зоны общего старта или индивидуально. Время взлёта особенно важно в заданиях, в которых учитывается время (таких, как Минимальное расстояние – Minimum Distance), и если взлёт происходит близко к началу или к окончанию официального стартового периода. Время отъезда команды записывается для того, чтобы показать стремление команды удерживать визуальный контакт наблюдателя с аэростатом. Этого не требуется, если наблюдатель летит с пилотом.

## ИНФОРМАЦИЯ ПО ПОЛЁТУ (Глава 10)

Если вы наблюдаете какое-либо возможное нарушение правил или неправильное поведение вашего аэростата или аэростата другого участника, отметьте «Да» («Yes») и запишите детали на правой стороне отчёта в графе «Наблюдавшиеся нарушения» («Observed Infractions»). Вы должны быть очень конкретны в вашем наблюдении, включая идентификацию вовлечённых участников и аэростатов, время и место события, местонахождение наблюдателя и точные детали наблюдения.

Если описываемое событие относится не к вашему аэростату, во время дебрифинга вас попросят заполнить «Дополнительный отчёт наблюдателя». Это требуется для того, чтобы ваш отчёт о событии мог храниться вместе с отчётом наблюдателя, назначенного к нарушившему участнику.

## ИНФОРМАЦИЯ О ПОСАДКЕ (Глава 11)

- a) **Координаты (Co-ordinates)** – вы должны записать координаты точки приземления корзины. Это может быть особенно важно в случаях, когда место посадки становится меткой участника, что происходит при зачётной посадке или в ситуациях, когда маркер участника был утерян или украден прежде, чем место его приземления было замечено.

В случае зачётной посадки обращайтесь с точкой приземления как со сбросом маркера и зарисуйте её эскиз. **Измерения проводите от центра стоящей корзины.**

- b) **Характер посадки (Nature of landing)** – запишите подробности посадки, включая данные о землевладельце и наличии разрешения. Если имело место нарушение правил, упомяните о них здесь и приведите подробности на правой стороне бланка или в Дополнительном отчёте наблюдателя.

## ИНФОРМАЦИЯ О МАРКЕРЕ (Глава 12)

- a) **Координаты цели (Goal Co-ordinates)** – в зависимости от задания, могут заявляться Спортивным директором или пилотом. Перепишите их сюда, чтобы потом свериться.

Во время задания Продолжение полёта (Fly On) пилот может задекларировать предварительную цель, чтобы подстраховаться на случай потери или повреждения его официальной декларации цели. Чтобы сделать это, он должен сам записать координаты цели на вашем отчёте наблюдателя. Ему не разрешается показать точку на карте и попросить вас определить координаты, или просто сообщить вам координаты, чтобы вы сами записали их в своём отчёте наблюдателя. В идеале, вам следует просить его, чтобы он поставил инициалы под координатами, которые он записал в вашем отчёте.

- b) **Координаты сброса (Drop Co-ordinates)** – это должны быть координаты маркера, который вы замерили. Они могут быть вычислены путём определения координат характерного ориентира на карте, до которого вы проводили измерения, и затем скорректированы с учётом величины и направления ваших измерений.
- c) **Вы видели приземление маркера/Вы уверены, что маркер не был передвинут (Did you see the marker land/Are you satisfied the marker had not been moved)** – в идеале, чтобы ответить «Да» («Yes») на эти вопросы, вы должны видеть, что маркер действительно упал на землю. Однако, если местность такова, что это невозможно, вы можете ответить «Да» («Yes»), если вы видели, что маркер падал из корзины, и нашли его затем на земле в том месте, где вы логично ожидали его найти. В противном случае вы должны ответить «Нет» («No») и дать подробности на правой стороне своего бланка в разделе «Подробности сбросов» («Details of Drops») или в Дополнительном отчёте наблюдателя. Это имеет исключительную важность в некоторых заданиях, например, во время задания Минимальное расстояние (Minimum Distance Task), когда пилот **не** пригласил вас в полёт.

**12.8 СБРОС МАРКЕРА**

Маркер можно бросать рукой, если на брифинге по заданию не будет установлено требование гравитационного сброса маркеров.

**12.9 ГРАВИТАЦИОННЫЙ СБРОС МАРКЕРА**

При гравитационном сбросе маркера не должно быть никакого горизонтального движения маркера по отношению к корзине и единственной силой, действующей на маркер, должна быть сила гравитации. Человек, бросающий маркер, должен держать развёрнутый маркер за ленту (за неутяжелённый конец маркера) и отпустить ленту в момент сброса. Маркер должен падать с верхнего края корзины. Рука человека, удерживающего ленту маркера, должна находиться внутри корзины. Штраф за незначительные нарушения, не дающие спортивного преимущества, – 50 очков по заданию. В противном случае к результату Пилота будет добавлено 50 м в наименее выгодном направлении. Маркер, брошенный в Область измерения маркера (ММА) или в зачётную область, будет иметь результат и наложенный штраф.

**12.10 СВОБОДНЫЙ СБРОС МАРКЕРА**

Перед сбросом маркер должен быть полностью развернут. Никакие механизмы для раскручивания маркера применяться не могут. Человек, бросающий маркер, должен стоять на полу корзины. Штраф за незначительные нарушения, не дающие спортивного преимущества, – 50 очков по заданию. В противном случае к результату Пилота будет добавлено 50 м в наименее выгодном направлении.

Если вы не видели, **что маркер упал на землю**, тогда вступает в силу Правило 12.14 «Период поиска». Должно быть зафиксировано действительное время, когда вы нашли маркер. Укажите эту информацию в разделе «Подробности сброса» («Details of Drop»).

- d) **Был ли маркер замерен измерительной командой (Was marker measured by survey crew)** – если да, то вам не нужно зарисовывать положение сброса, а только лишь указать «Замерен измерительной командой» (**SURVEYED**) в месте, отведённом для рисунка.
- e) **Время сброса (Time of Drop)** – должно быть записано только если вы действительно видели сброс маркера. Опять же, это особенно важно, когда выполняются задания с контролем времени (такие, как Минимальное расстояние – Minimum Distance).
- f) **Схема сброса (Sketch of drop)** – обратите внимание, что в этом блоке указан «Север» («North»). Пожалуйста, расположите ваш рисунок так, чтобы соответствовать стрелке. Ваш эскиз должен быть как можно более аккуратным и разборчивым. Он должен ясно показывать характерные ориентиры на карте, до которых вы проводили измерения, положение маркера и номер участника на измеряемом маркере; расстояния, измеренные в каждом направлении, и единицы измерения (**шаги**, метры и т.д.). Если используются азимуты по компасу, пожалуйста, особо удостоверьтесь, что вы считываете направление на магнитный север и берёте азимут **НА** или **ОТ** маркера.

**ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

- a) **Подпись пилота (Pilot's Signature)** – после заполнения вашего отчёта наблюдателя вы должны показать его пилоту для просмотра и попросить его подписаться. Его подпись является подтверждением того, что у него была возможность прочитать отчёт, и совсем не обязательно означает, что он согласен с данными, которые вы записали. Если он хочет пересмотреть или проверить ваши данные, вы должны сотрудничать с ним и закончить ваши дискуссии перед докладом дебриферу. Если он желает добавить свои собственные комментарии на вашем отчёте наблюдателя, убедитесь в том, что он поставил инициалы или подписал эти комментарии. Не позволяйте ему исправлять записанные вами данные, если только вы не согласны с изменением. Прежде всего, не позволяйте вовлечь вас в спор, если вы не можете достичь согласия. Если он желает поспорить с вашими наблюдениями, попросите его сопровождать вас на дебрифинг, чтобы обсудить его аргументы вместе со старшим официальным лицом персонально.
- b) **Время прибытия на дебрифинг (Operations Check-in Time)** – запишите время, когда вы наконец появились в приёмной дебрифинга с заполненным отчётом.
- c) **Подпись наблюдателя (Observer's Signature)** – не забудьте подписать свой отчёт после его заполнения.
- d) **Время завершения дебрифинга, подпись дебрифера и возвращённые маркеры (Debriefing Completed Time, Debriefers' Signature and Markers Returned)** – заполняется вашим дебрифером.

## ВОЗВРАЩЕНИЕ В ЦЕНТР СОРЕВНОВАНИЙ

Когда вы вернулись в Центр соревнований, вы должны отметить в комнате ожидания дебрифинга и получить порядковый номер, чтобы те, кто прибыли первыми, шли на дебрифинг первыми. Когда подойдёт ваша очередь, дебрифер задаст вам вопросы о полёте. Любые комментарии, а также информация, которую вы дадите, об измерениях или координатах будут использованы для вычисления результата пилота по заданию.

Процессу дебрифинга помогают хорошо подготовленные отчёты наблюдателя.

1. Принесите маркеры вашего пилота, если только они не были подобраны измерительной командой. Не пишите ничего на маркере и не очищайте его. Если он мокрый или повреждён, положите его в *пакет*. Если он в хорошем состоянии, *сверните его таким образом, чтобы номер участника был виден, и перетяните резинкой*. Дополнительные пакеты или резинки можно взять у дебриферов или у Главного наблюдателя.
2. Ожидая своей очереди на дебрифинг, проверьте, полностью ли вы заполнили свой отчёт наблюдателя. Но **НИКОГДА** не домысливайте и не вставляйте цифры для завершённости. Вместо этого пишите: «Не видел» или «Не знаю», если у вас не хватает данных.

## 3. Панель процесса дебрифинга



Процедура:

- Шаг 1: чтобы встать в очередь на дебрифинг, возьмите табличку со следующим свободным номером и поместите ее в колонку 1 напротив своей фамилии. Это сообщит дебриферу, что вы готовы отчитаться, как только это станет возможным.
- Шаг 2: прежде чем войти в комнату для дебрифинга, переместите номер в колонку 2 напротив вашего имени. Это сообщит всем заинтересованным лицам, что вы находитесь в дебриферской.
- Шаг 3: покидая дебриферскую, переместите номер в колонку 3, опять же напротив вашей фамилии. Это будет означать, что вы вышли с дебрифинга.
4. Дебрифер просмотрит ваш отчёт, пересчитает ваши координаты, сделает перевод шагов в метры и т.д. Он постарается независимо прийти к тем же заключениям, что и вы, чтобы вы оба пришли к согласию о значении записанных вами фактов. Поэтому не признавайте его вычисления автоматически верными, если они отличаются от ваших, – вы также должны быть удовлетворены.
  5. Спрашивайте дебрифера обо всём, в чём вы не уверены, даже если вам кажется, что это может быть банально.
  6. После дебрифинга отметьтесь о выходе с дебрифинга.

**ОБЯЗАННОСТИ НАБЛЮДАТЕЛЯ – РЕЗЮМЕ**

- 1 Полностью знать и понимать Правила и инструкции из этого руководства.
- 2 Перед соревнованием посетить Генеральный брифинг наблюдателей.
- 3 Прибывать до пилотского брифинга по заданию в определённое время на брифинг наблюдателей для получения особой предполётной информации и, если необходимо, собирать маркеры для назначенного вам пилота.
- 4 Посещать все брифинги по заданию.
- 5 Изучать детали задания (вы получите копию на каждом брифинге по заданию).
- 6 Присутствовать на старте для записи информации.
- 7 Лететь или следовать по земле с командой подбора, как решит пилот. Вы НИКОГДА не должны вести машину.
- 8 Измерять и отмечать положение маркера.
- 9 Сообщать обо всех полётных инцидентах или возможных нарушениях всеми аэростатами, находящимися поблизости.
- 10 Помогать пилоту и команде взаимодействовать с фермерами и землевладельцами.
- 11 После полёта как можно скорее вернуться в комнату для дебрифинга, с заполненным отчётом наблюдателя.
- 12 Свернуть маркер.
- 13 Пройти дебрифинг.



**ЧЕК-ЛИСТ НАБЛЮДАТЕЛЯ****1. После прибытия на мероприятие и регистрации**

- Подготовьте вашу карту (см. Главу 7 Правил соревнований – Карты)
- Отметьте зону соревнований
- Отметьте зоны вне границ района соревнований
- Отметьте красные, жёлтые и голубые запретные зоны (воздушные пространства или области, запрещённые для соревновательных целей)
- Отметьте другие ограниченные зоны (пространства)
- Найдите, где расположена Официальная доска объявлений
- Ознакомьтесь с окрестностями
- **Проверьте перед соревнованием свой шаговый коэффициент на местной трассе**
- Проверьте время и место брифинга наблюдателей и Генерального брифинга

**2. Перед брифингом**

- Проверьте время брифинга наблюдателей перед брифингом по заданию
- Прибудьте на место брифинга как указано Главным наблюдателем, соберите маркеры пилота, если требуется
- Убедитесь, что ничто не мешает вам следовать за вашим пилотом прямо с брифинга (есть оборудование, еда, питьё, посещён туалет и т.д.)
- Проверьте номер пилота, к которому вы приписаны

**3. На брифинге**

- Наденьте наблюдательскую спецодежду
- Найдите своё место
- Соберите лист отчёта наблюдателя и лист заданий
- Обновите свою карту
- Прочитайте правила для выданных заданий
- Проверьте ваши часы
- Убедитесь, что вы проверили, какой метод сброса маркера разрешён
- Убедитесь, что вы отметили период поиска, объявленный на брифинге

**4. После брифинга**

- Следуйте за своим пилотом на место старта

**5. На месте старта**

- Разрешение землевладельца, его имя, телефон, адрес (если применяется)
- Отметьте установки барометрического давления высотомера
- Пилот соглашается, что вы правильно нанесли на карту место старта (если применяется)
- **Маркеры на борту?**
- Отметьте времена в отчёте наблюдателя

**6. В подборе**

- Никогда не ведите машину
- Займите место у окна
- Сведите разговоры к минимуму
- Постоянно отслеживайте маршрут по вашей карте
- Следите за сбросами маркера, запретными зонами, скотом, зданиями, ограничениями высоты, касаниями земли
- Запишите подробности сброса маркера

**7. В корзине**

- Сведите разговоры к минимуму
- Отмечайте полётный путь на вашей карте, но не направляйте пилота
- Следите за запретными зонами, скотом, зданиями, ограничениями высоты, касаниями земли
- Засекайте сбросы маркеров, касания земли, нарушения запретных зон и ограничений высоты на вашей карте, отмечайте время
- Держите наготове бумагу для быстрых набросков
- Указывайте пилоту на все приближающиеся ЛЭП и аэростаты

**8. Измерение маркера**

- Сначала наблюдатель на перекрёстке отмечает цель
- Проверьте номер и цвет маркера
- Запишите время, когда был найден маркер
- Отметьте краской положение маркера и номер по соревнованию на земле (на дорогах используйте мел)
- Должны ли засечь координаты или просто измерить расстояние от цели?
- Убедитесь в процедуре, если работает измерительная команда
- Измерьте от ближайшего к цели или мишени угла мешочка маркера (всегда предпочтительнее прямые измерения)
- Для измерения воспользуйтесь помощью одного или двух членов команды, но цифры всегда считывайте сами.
- Сложите маркер(ы) в вашу сумку

**9. Когда делать схематическую карту**

- Когда точные координаты старта, метки или посадки необходимы для подсчёта очков
- Если старт, метка или посадка нарушают или почти нарушают дистанционные ограничения, данные в информации по заданию или в правилах

**10. Как делать схематическую карту**

- Укажите координаты объекта, показанного и на карте соревнований, и на вашем эскизе
- Всегда измеряйте до объектов, показанных на карте, указывайте расстояние и единицы измерения (измерения под прямыми углами)
- Укажите север и направление на цель
- Укажите координаты старта, метки или посадки
- Пометьте всё (дорогу, канаву, метку, цель, посадку и т.д.)
- Укажите угол или азимут, если необходимо
- Укажите близлежащие метки или другие аэростаты на земле

**11. Перед дебрифингом**

- Заполните ваш отчёт и рисунки
- Попросите вашего пилота проверить ваши координаты и прочитать и подписать отчёт

**12. На дебрифинге**

- Убедитесь, что дебрифер не делает ошибок
- Докладывайте только о том, что видели сами
- Устраните все двусмысленности, прежде чем уйти с дебрифинга (спросите и скажите)

**13. Основные грехи**

- Недосконально знать правила
- Обсуждать правила с пилотом или командой
- Не знать своего местонахождения на карте
- Болтать, когда не время для разговоров
- Исполнять роль члена команды
- Вмешиваться в решения, принимаемые участником
- Не отстаивать свою позицию
- Заставлять дебриферов делать вашу работу
- Отказывать в помощи другим пилотам, членам команды, официальным лицам или коллегам-наблюдателям (при условии, что это не мешает выполнению ваших собственных обязанностей)

© 2016 Flymonitor.ru

Перевод - translate.google.ru

Корректировка и форматирование - Flymonitor

25-January-2017